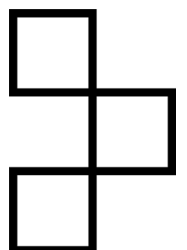


PLANBESKRIVELSE

Dokken sør

Områdereguleringsplan

Bergenhuss/Laksevåg gnr 164 bnr. 421 m.fl.
Nasjonal arealplan-ID 4601_71460000
Høringsforslag 11.02.2026



BERGEN
KOMMUNE

1. SAMMENDRAG OG NØKKELOPPLYSINGER	1
1.1. SAMMENDRAG	1
1.2. NØKKELOPPLYSNINGER	1
2. BAKGRUNN	2
2.1. AVGRENSNING AV PLANOMRÅDET	3
2.2. MÅL FOR UTVIKLINGEN AV DOKKEN SØR.....	4
2.3. GRUNNEIERE INNENFOR PLANOMRÅDET	6
2.4. PLANSTATUS OG ANDRE FØRINGER	8
2.5. PLANPROSESS	18
3. PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON	22
3.1. LANDSKAP	22
3.2. NATURVERDIER – NATURMANGFOLD OG VANNMILJØ	25
3.3. MÅLPUNKT OG MOBILITET.....	38
3.4. REKREASJON OG FRILUFTSLIV	40
3.5. EIERFORHOLD, DAGENS BRUK OG EKSISTERENDE BEBYGGELSE.....	40
3.6. KULTURMILJØ	41
3.7. STØY- OG LUFTFORURENSING	42
3.8. VANNFORSYNING OG AVLØP	44
3.9. ENERGI	48
3.10. FERDSEL PÅ SJØ.....	48
3.11. FORURENSET GRUNN	52
3.12. RISIKO OG SÅRBARHET	53
4. KONSEKVENsutREDNING	55
5. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGETS INNHOLD OG VIRKNINGER	58
5.1. PLANENS HOVEDGREP	58
5.2. PLANLAGT AREALBRUK	60
5.3. BYFORM OG BYROM.....	73
5.4. BOLIG OG BOKVALITET	77
5.5. UTEOPPHOLDSAREAL	79
5.6. UNIVERSELL UTFORMING	87
5.7. LEVEKÅR OG FOLKEHELSE	88
5.8. MOBILITET OG SAMFERDSEL.....	91
5.9. STØY	109
5.10. LUFTKVALITET	114
5.11. NATURMANGFOLD OG VANNMILJØ	117
5.12. REKREASJON OG FRILUFTSLIV	124
5.13. TERRENGINNGREP OG MASSEHÅNDTERING	126
5.14. VANNFORSYNING OG AVLØP	128
5.15. OVERVANNSHÅNDTERING	131
5.16. ENERGI OG KLIMA	134
5.17. FERDSEL PÅ SJØ.....	140
5.18. KULTURMILJØ.....	145
5.19. LANDSKAP	155
5.20. BARN OG UNGES INTERESSER.....	166
5.21. SOSIAL INFRASTRUKTUR.....	166

5.22.	GRUNNFORHOLD OG GRUNNFORURENSING	169
5.23.	RISIKO OG SÅRBARHET	171
5.24.	NATURMENY – HABITATTILPASNING OG BYØKOLOGI	173
5.25.	REKKEFØLGEBESTEMMELSER	173
5.26.	OVERSIKT OVER AREALFORMÅL	176
5.27.	UTVIKLINGSTRINN	179
5.28.	ØKONOMISKE KONSEKVENSER OG GJENNOMFØRING	186
5.29.	USIKKERHETER SOM FØLGER PLANFORSLAGET	190
5.30.	OPPFØLGINGSOPPGAVER TIL ANNENGANGS BEHANDLING.....	190
6.	KILDER OG HENVISNINGER	191

1. Sammendrag og nøkkelopplysninger

1.1. Sammendrag

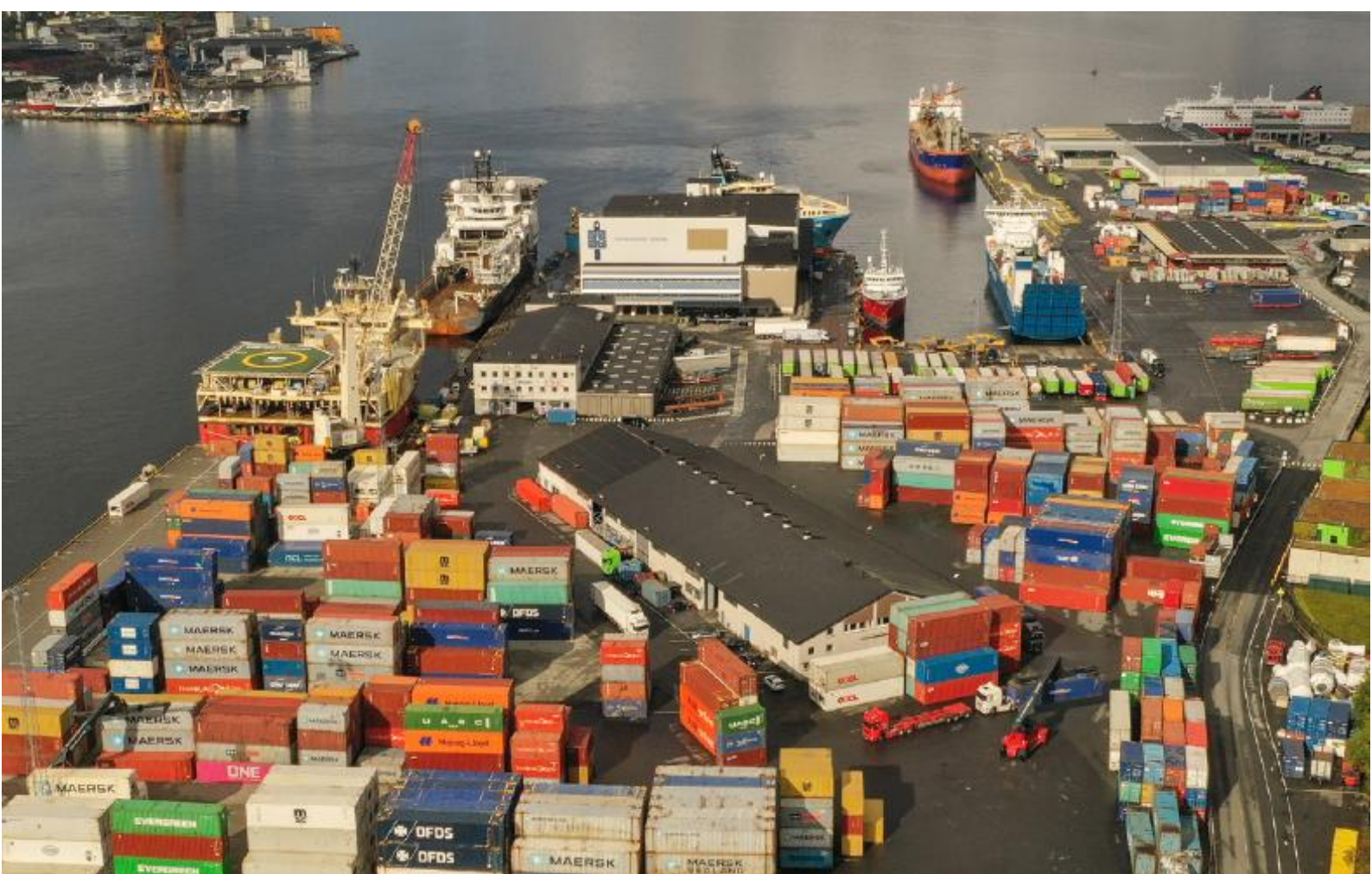
Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for og sikre gjennomføring av helhetlig og framtidsrettet byutvikling sentralt i Bergen. Områdereguleringen legger til rette for byutvikling på Møhlenpriskaien, Frieleneskaien, Dokkeskjæret og Jekteviksbukten. Det planlegges for urban, bærekraftig transformasjon av dagens havneområde til et levende byområde for alle med boliger, gode byrom, næring, sosial infrastruktur, effektiv mobilitet og energi- og miljøløsninger som bidrar til målet om nullutslipp. Planforslaget har som ambisjon å legge til rette for utvikling av et byområde der barna våre vil at barnebarna våre skal bli gamle. Mål for planarbeidet framkommer videre av fastsatt planprogram og er fulgt opp i planarbeidet.

Områdereguleringsplaner skal etter forskrift om konsekvensutredning (KU-forskriften) § 6, bokstav a alltid konsekvensutredes og ha planprogram når planene fastsetter rammer for tiltak opplistet i KU-forskriften. Denne planen ble til oppstart vurdert å utløse konsekvensutredning på bakgrunn av 3 punkter i KU-forskriften. Dette framkommer av planprogrammet.

Hovedgrepet i planforslaget er å binde de ulike delområdene; A-Møhlenpriskaien, B-Frieleneskaien og C-Jekteviken sammen gjennom en rolig gate med ny bynatur som gir grunnlag for livskraftige økosystemer i sjø og på land. De ulike delområde har videre 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 der blant annet «Verdenshavsenteret» kan bli en sentral aktør.

1.2. Nøkkelopplysninger

Bydel:	Berghus/Laksevåg	Gårds- og bruksnummer:	164/421m.fl.
Forslagsstiller:	Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune		
Sentrale grunneiere:	Bergen kommune		
Planens hovedformål:	Transformasjon av dagens havneområde til byområde	Planområdets størrelse:	306 990 m ²
Grad av utnytting:	ca. 290 000 m ² -BRA	Nytt bruksareal / Antall nye boenheter:	Ca. 112 000 m ² /1300 (høyt estimat)
Konsekvensutredningsplikt:	Ja	Varsel om innsigelse/Innsigelse:	Ja
Kunngjort oppstart:	16.12.2023	Høring oppstart og planprogram:	16.12.23 – 06.02.24
Problemstillinger:	Områdeutvikling/omforming, kulturminner, grunnforurensning, boliger for barnefamilier, fellesfunksjoner, kvalitet i byrom, bilparkering og kollektivtrase		



Figur 1-1: Dokken sett fra sør mot Dokkeskjærskaien, Havnelageret og Jekteviken.

2. Bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for helhetlig og framtidsrettet byutvikling sentralt i Bergen og sikre gjennomførbarhet av dette. Det skal 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.

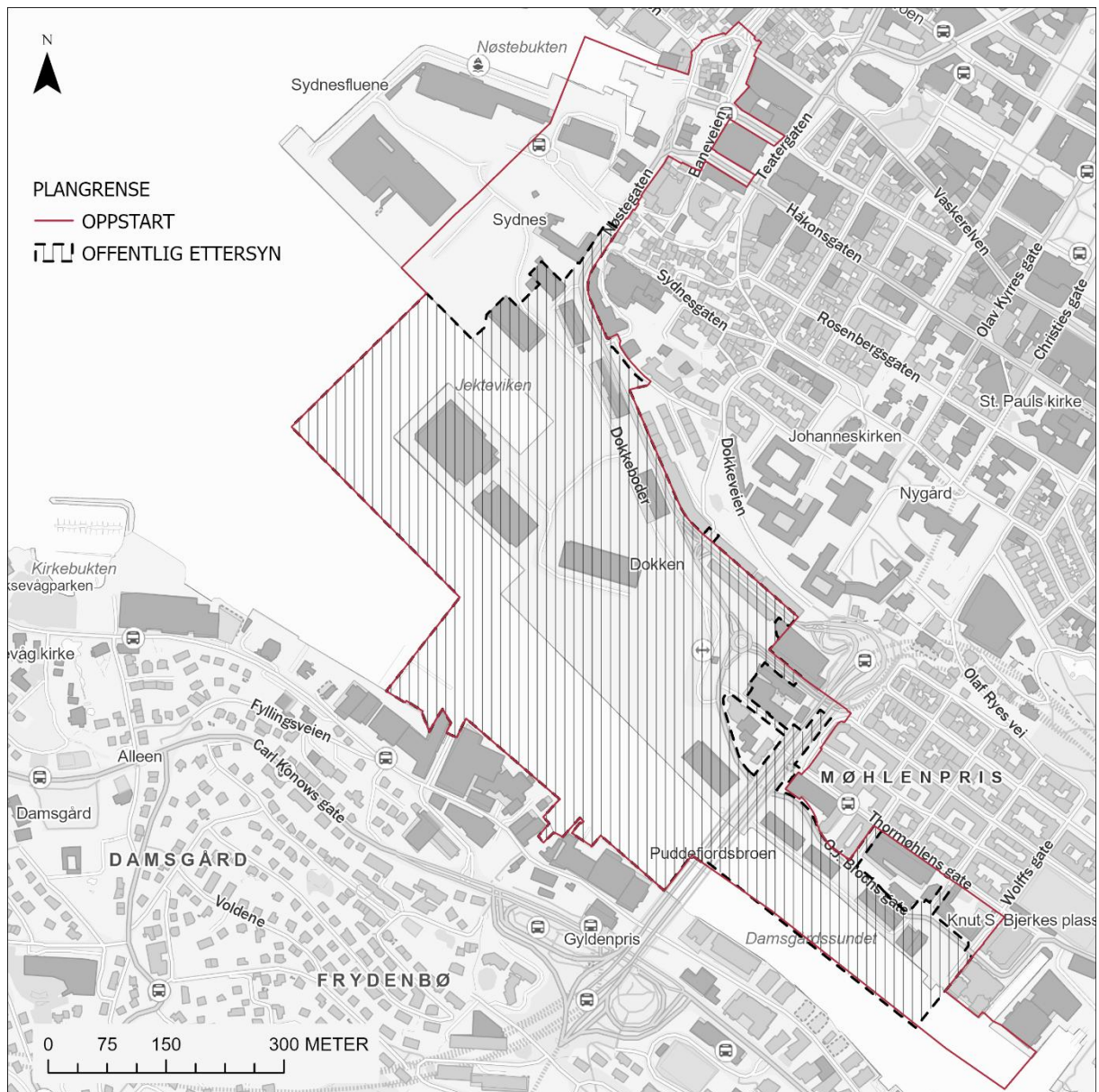
Bystyret vedtok 19.06.2019, sak [209/19](#), å starte opp offentlig plan- og programarbeid for transformasjon og utvikling av Dokken og Jekteviken. Dette resulterte i Dokken 2050 Overordnet strategi som angir de overordnede målene, og Dokken 2050 Arealstrategi som er en konkretisering av disse målene. Disse strategiene er ikke juridiske bindende planer, men gir viktige føringer med blant annet en overordnet bystruktur som områdereguleringsplan baserer seg på.

2.1. Avgrensning av planområdet

Planområdet var ved oppstart ca. 400 daa stort. Daværende utstrekning skulle sikre handlingsrom til å planlegge for byutvikling og transformasjon av Dokken sør, samt gi rom for å løse grensesnitt og overganger til omkringliggende områder på en god måte. Til høring er planområdet redusert til ca. 306 daa. Det er en reduksjon på nesten 25 % fra planoppstart. Det meste av arealreduksjonen er gjort ved å trekke planområdet tilbake ved Nøstebukten og Dokken nord. I tillegg videreføres reguleringsplan for gnr. 164 bnr. 355, O.J. Brochs gate 20 ([PlanID 7490300](#)), som ligger innenfor planavgrensningen rett nord for Puddefjordsbroen, med kun mindre endringer (se Figur 2-1).

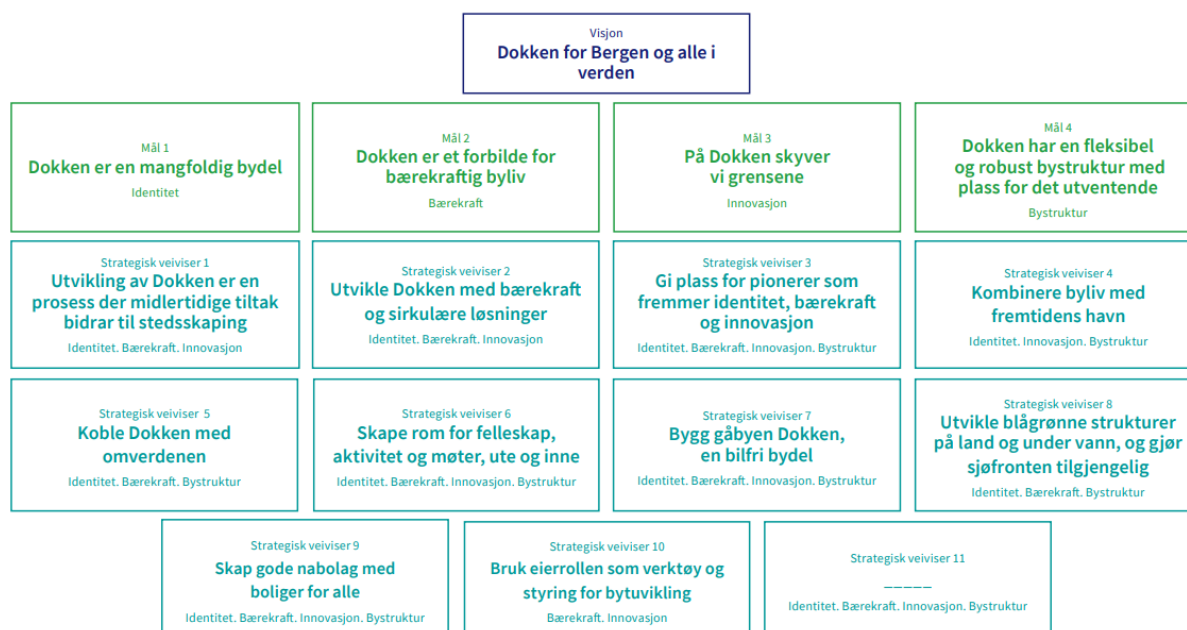
I nord ble arealet rundt Nøstegaten inkludert for å ivareta hensynet til kulturminner og planlegge løsninger for transport- og mobilitetssystemet. Planforslaget har i ettertid utviklet en vegløsning som strekker seg nordøstover i Nøstegaten fram til krysset ved Sydnes. Denne ivaretar planens intensjoner og har medført en innskrenking av plangrensen her (se Figur 2-1).

I vest tar plangrensen høyde for å sikre løsninger for gang- og sykkel- og bybanebro. I øst er areal under Puddefjordsbroen og på Møhlenpris inkludert for å sikre areal til sosial infrastruktur og kobling til den bygde byen.



2.2. Mål for utviklingen av Dokken sør

DOKKEN 2050 Overordnet strategi ble vedtatt i bystyret 28.04.21 (sak 116/21) og setter de overordnede målene for utviklingen i området. Målene er videreført for Dokken sør.



Figur 2-2 Overordnede mål for Dokken 2050

I planprogrammet for områdereguleringsplan Dokken sør ble det definert ulike prosjektmål for planarbeidet, og resultatmålene ble konkretisert med følgende punkt:

1. Sikre en miks av formål som imøtekommer hverdagslivets behov og reduserer transportbehov.
2. Legge opp til en finmasket bystruktur på myke trafikanter premisser med god kobling til eksisterende by.
3. Sikre gode offentlige byrom og gjennomføringen av disse. Gjennomføring sikres ved rekkefølgekrav basert på forutsigbare fordelingsnøkler.
4. Legge til rette for ny bynatur som gir grunnlag for livskraftige økosystemer i sjø og på land.
5. Sikre areal til høyfrekvent kollektivtilbud og god kobling til eksisterende overordnet vegnett.
6. Sette av areal til fremtidsrettet teknisk infrastruktur under og over bakken.
7. Sikre en gjennomgående, variert og tilgjengelig sjøfront for ferdsel og opphold.
8. Legge opp til fremtidsrettede løsninger, herunder energiløsninger, energieffektivitet og utslippsreducerende tiltak som imøtekommer krav til klimanøytralitet.
9. Sette krav til minimumshøyder innomhus som sikrer fleksibel bruk av førsteetasje og et godt fungerende bygulv.
10. Sikre variasjon i utforming og størrelse av offentlige og private byrom, samt gode kantsoner mellom disse.
11. Det er satt krav til parkering i henhold til politisk vedtak av april 2025; minimum 0,4 plasser pr. 100 m² bolig, hvorav 10 % av disse skal være HC-plasser. Det er ellers satt at 5 % av de ordinære plassene er forbeholdt delebiler. For øvrige funksjoner i området følger BY1 i KPA.
12. Sette krav til en miks av boligstørrelser og boligtyper, samt legge til rette for variasjon i boformer.
13. Legge opp til en trinnvis utvikling og bystruktur som er økonomisk gjennomførbar og skaper rom for midlertidig bruk av areal.

14. Tilrettelegge mulighetene for sosial boligbygging som sørger for en mangfoldig beboersammensetning i et langtidsperspektiv. Eierrollen skal brukes som verktøy for å styre planleggingen av gode og varierte nabolag.
15. Bidra til at Dokken får en tydelig havbyidentitet, blant annet ved å tilrettelegge for videreutvikling av Havbyen Bergen på Dokken gjennom samarbeid mellom nærings- kunnskaps- og forvaltningsmiljøer knyttet til hav i Bergensregionen.

Punkt nr. 11 om parkeringsdekning er endret i tråde med vedtak ved fastsettelse av planprogrammet i bystyresak 192/24, og lyder nå som følge:

«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».

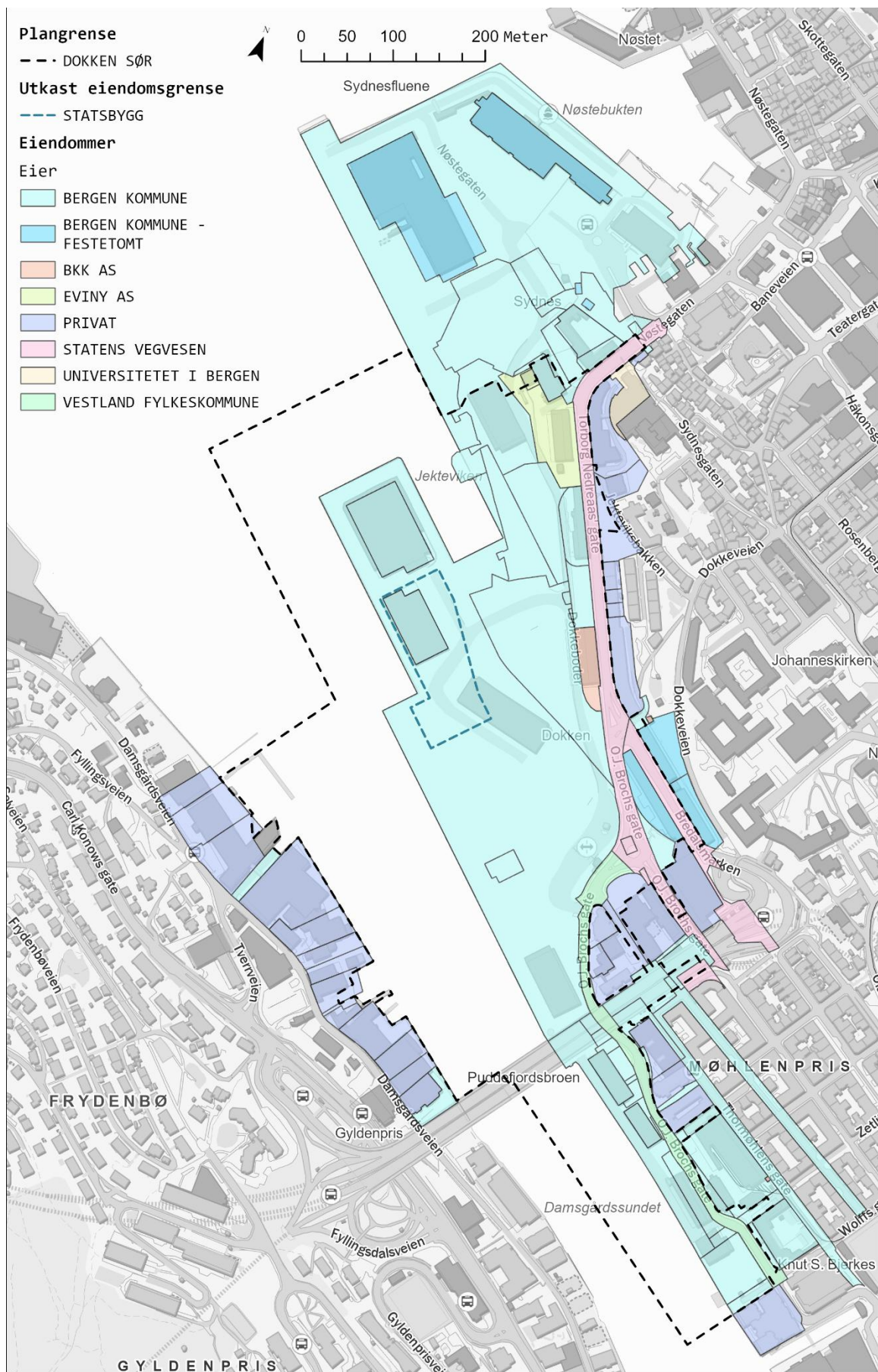
Kravet om parkeringsdekning i samsvar med byfortettingssone ble senere tatt opp til politisk behandling i egen prinsippavklaring. I bystyresak 123/25 ble det fattet revidert vedtak som gjelder parkeringsdekning:

«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».

2.3. Grunneiere innenfor planområdet

Dagens havneområde er i hovedsak eid av Bergen kommune. Dokken utvikling AS er opprettet for å ivareta kommunens grunneierrolle i utviklingen av de kommunalt eide eiendommene på Dokken. Videre er både Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune grunneier av det overordnede vegnettet. Innenfor planområdet til Dokken sør pågår det også et privat reguleringsplanarbeid der Statsbygg er forslagstiller. Deler av området innfor det aktuelle planområdet skal overdras til Statsbygg. Planområdet til Dokken sør omfatter i tillegg også enkelte private eiendommer.

Figur 2-3 viser eiendommer med eierforhold innenfor og i tilknytning til planområdet for Dokken sør. Eierskapet innenfor planområdet domineres av offentlige aktører, med Bergen kommune som største grunneier. I tillegg finnes enkelte mindre privateide arealer, samt tomten til Borettslaget Welhavensgate 1-13, som er festet av Bergen kommune. Kartet viser også et utkast til tomt for Statsbygg.

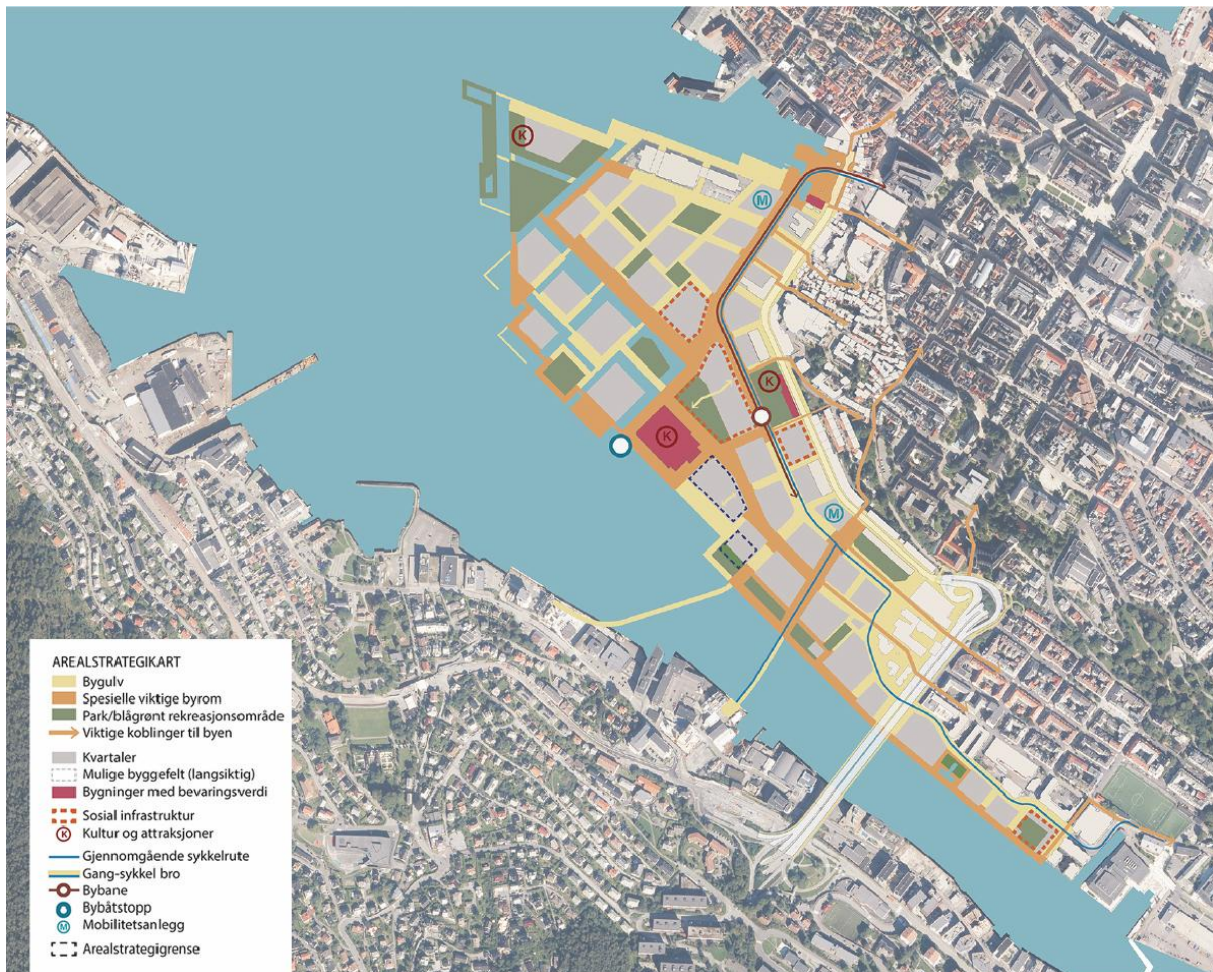


Figur 2-3 Eiendommer som ligger innenfor og i tilknytning til planområde for Dokken sør, her vist etter eierskap og med festerett for de gjeldende eiendommene.

2.4. Planstatus og andre føringer

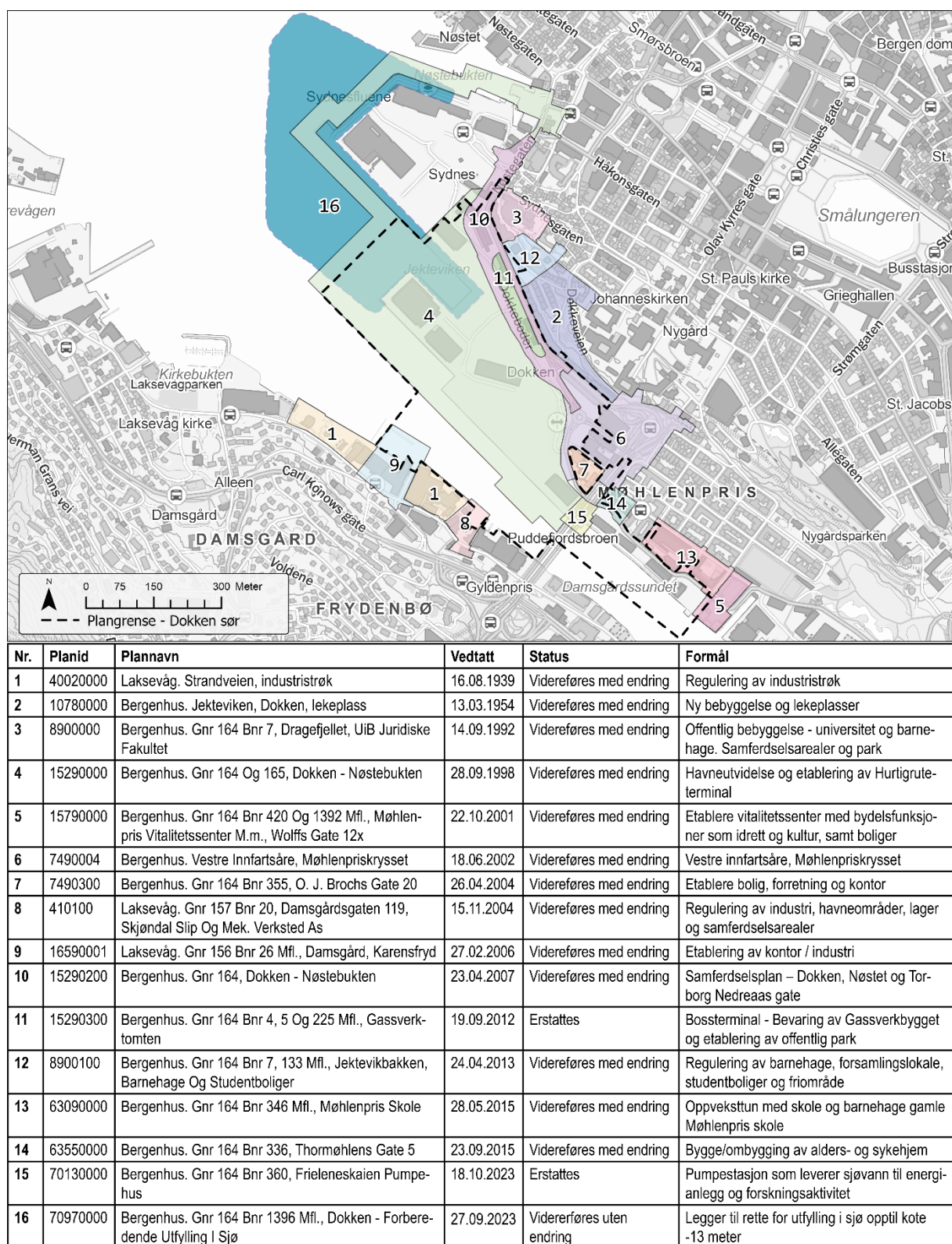
2.4.1. Arealstrategi for Dokken

DOKKEN 2050 Arealstrategi var første fase av offentlig planlegging av området, med intensjon å fastsette overordnet bystruktur. Bystyret behandlet saken i møte 22.03.2023, [sak 46/23](#), med vedtak om at arealstrategien skal være førende for videre arbeid med transformasjon og utvikling innenfor arealstrategiområde, samt at det skal settes i gang offentlig områdereguleringsplan for den delen av området som frigjøres fra havn til annet formål først.



Figur 2-4 viser hovedkart fra Arealstrategien - Dokken 2050 (Bergen kommune).

2.4.2. Gjeldende planer

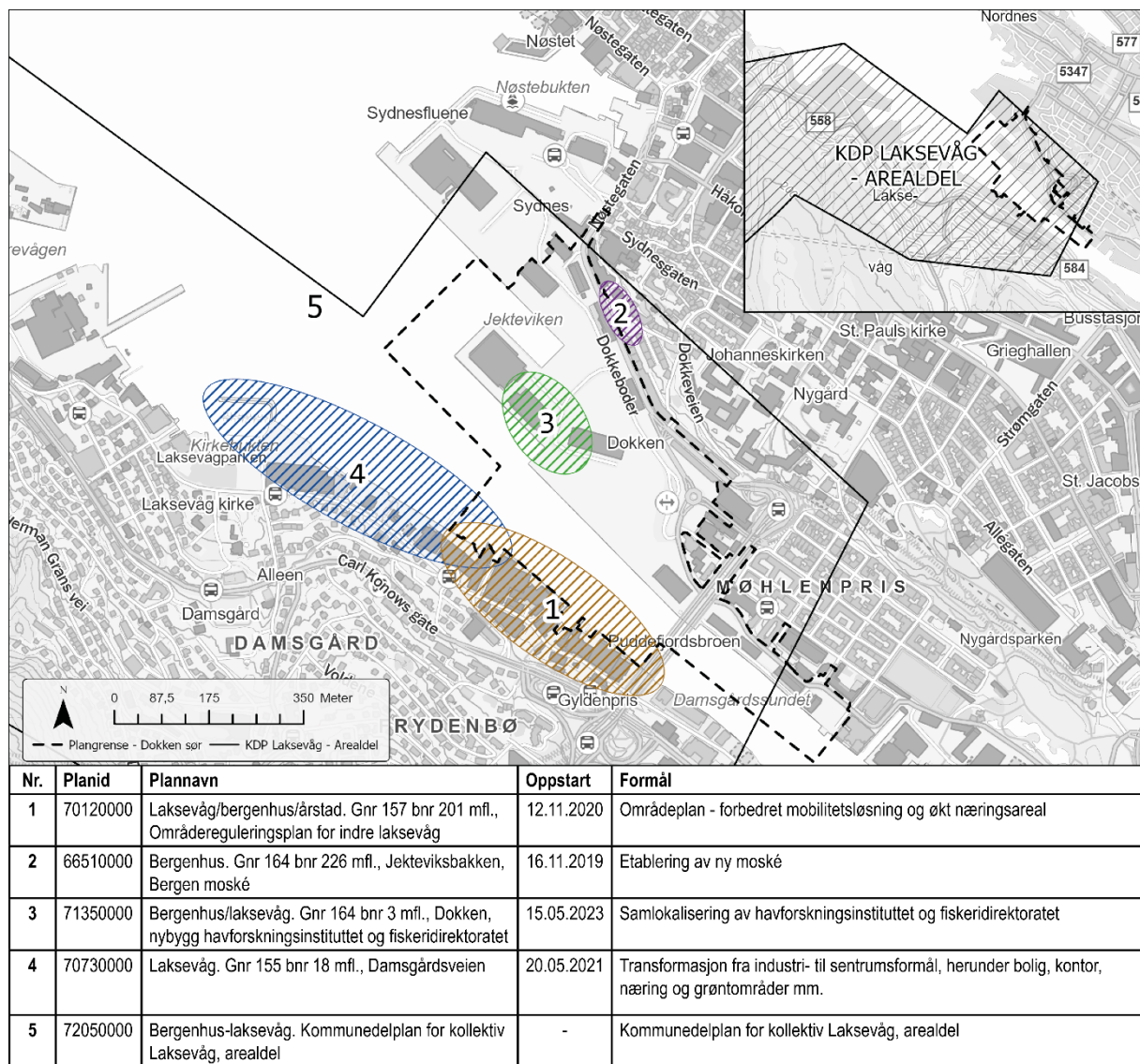


Figur 2-5 Oversikt over reguleringsplaner som erstattes eller som videreføres med endring som følge av områdeplanen.

Oversikten i Figur 2-5 viser planstatus for vedtatte område- og detaljreguleringsplaner, som er overlappende med plangrensen for Dokken sør. Totalt er det 16 planer som er overlappende, 13 av planen videreføres med større eller mindre endringer i planenes utstrekning, mens to

erstattes i sin helhet av områdeplanen. Detaljregulering *Dokken – forberedende utfylling i sjø* videreføres i sin helhet da den gjelder for vertikalnivå 4 (på bunnen) som områdeplanen ikke regulerer.

2.4.3. Planer i prosess



Figur 2-6 viser kart over planer som ligger innenfor planområdet til områdeplanen, men som er i prosess og ikke er vedtatt enda.

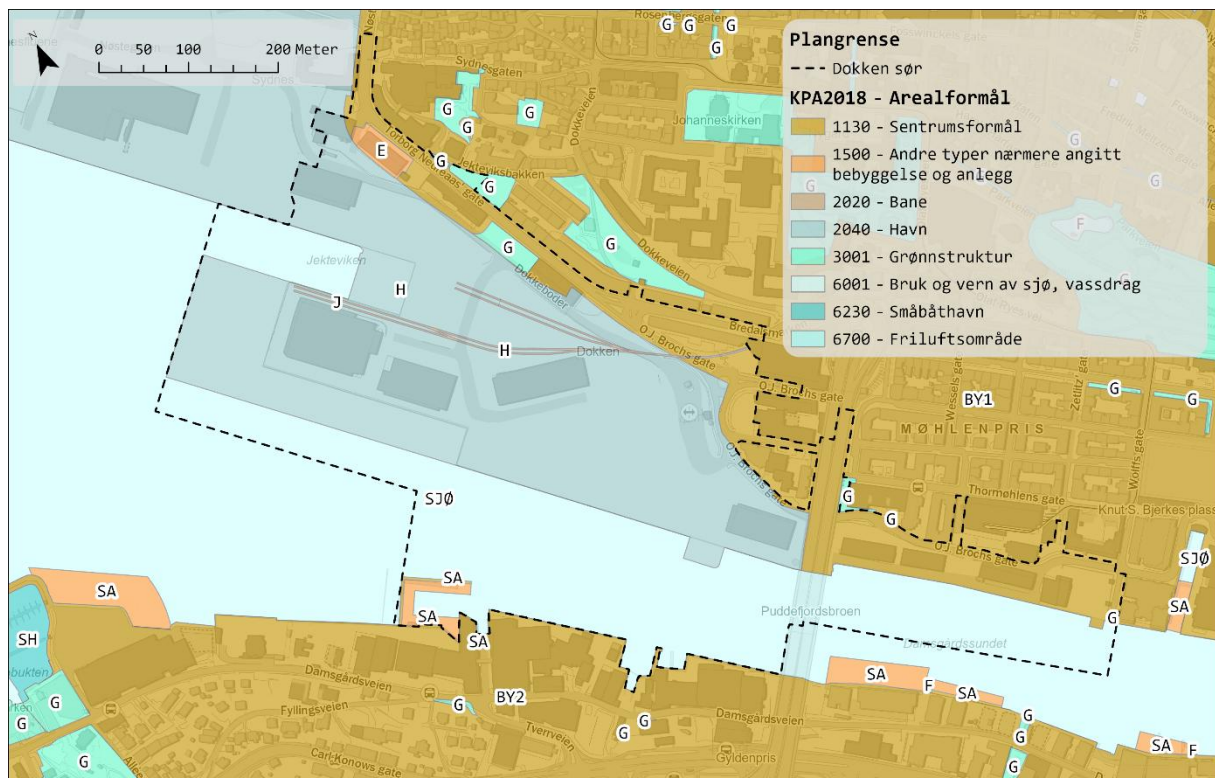
Oversikten i Figur 2-6 viser planer som ligger innenfor plangrensen til områdeplanen hvor planlegging er igangsatt, men planen ikke er vedtatt per nå. Detaljreguleringen av *Bergen moské* er den eneste som har vært til offentlig ettersyn og venter på vedtak i bystyret. Med forbehold om at den blir vedtatt med gjeldende plangrense før områdeplanen blir vedtatt så vil deler av planområdet til *Bergen moské* bli erstattet av områdeplanen. De resterende planene har ulik fremdrift.

Detaljregulering for samlokalisering av *Havforskningsinstituttet* og *Fiskeridirektoratet* i regi av Statsbygg ligger i sin helhet innenfor plangrensen til områdeplanen og vil på et senere tidspunkt enten inngå i områdeplanen eller bli videreført med endring hvis den blir vedtatt før områdeplanen.

2.4.4. Kommuneplanens arealdel (KPA 2018)

Planområdet er i hovedsak avsatt til havneformål (H) i tråd med KDP Bergen havn (2012), mens deler av området er avsatt til byfortettingssone (BY1). Dokken er underlagt 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).

Ved utarbeidelse av områdereguleringsplanen har det vært sett til bestemmelser til sentrumskerne og byfortettingssone. Disse områdene skal utvikles med høy tetthet og kvalitet, basert på stedets særpreg med varierte og sammenhengende byrom.



Figur 2-7 viser arealformålene til KPA2018 innenfor og i tilknytning til planområdet.

2.4.5. Kommunedelplan Sentrum

Kommunedelplan Sentrum, vedtatt 10.12.2001, har som formål å øke tilgjengeligheten og liv til gatene. Her nevnes trafikkomlegging, byaktiviteter, opphold, handel og kultur. Samtidig er det et sterkt ønske at flere skal bo i sentrum.

Deler av plangrensen til områdeplanen overlapper med sentrumsplanen. Dette gjelder bebyggelsen langs Torborg Nedreaas gate mot Dokken, som er avsatt til blandet

sentrumsformål. Områdereguleringen vil være i tråd med intensjoner i sentrumsplanen, men med oppdaterte bestemmelser for å møte dagens krav.



Figur 2-8 viser utsnitt fra kart som viser gjeldende plangrense til KDP Sentrum med arealformål. Plangrensen har blitt redusert i flere omganger som følge av planer omtalt i kapittel 2.4.5 og 2.4.6

2.4.6. Kommunedelplan Puddefjorden – Damsgårdssundet

Kommunedelplan Puddefjorden – Damsgårdssundet, vedtatt 31.05.2010, har som formål å gi rammer for transformasjonsprosjektene rundt Puddefjorden, med en helhetlig og langsiktig bruk av disse områdene, samtidig som man legger til rette for at ny utvikling også skal komme eksisterende boligområder til gode. De gule arealene på Møhlenpriskaien er regulert til *boligområder*.

Delene på Møhlenpriskaien som er omfattet av områdeplanen er foreslått regulert til offentlig eller privat tjenesteyting og sentrumsformål, sistnevnte er i hovedsak tiltenkt bolig og studentboliger. Arealene som områdeplanen erstatter, vil være i tråd med formålet til kommunedelplanen.

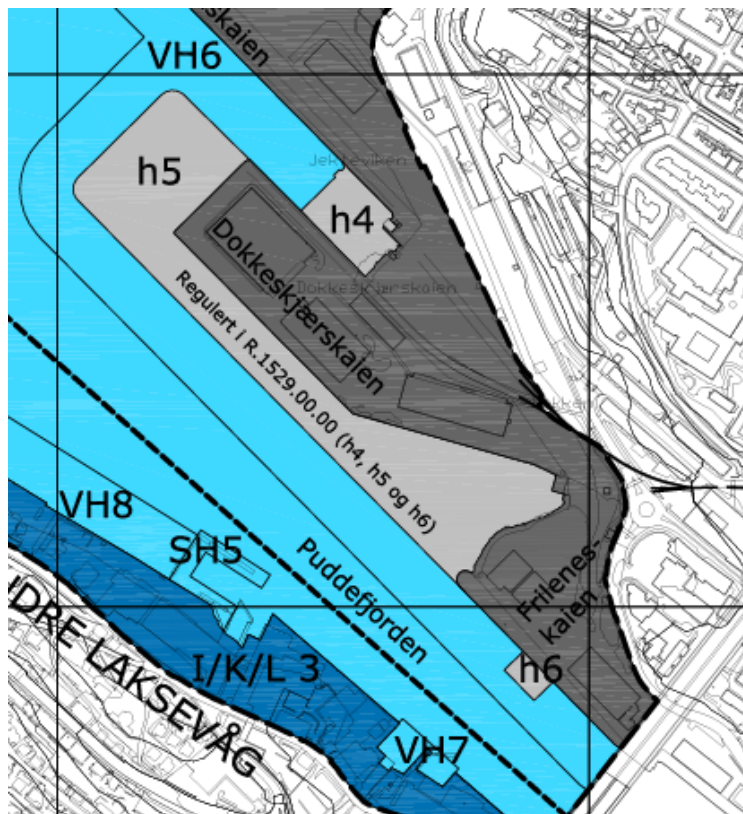


Figur 2-9 viser utsnitt fra kart med arealformål og gjeldende avgrensning mot Kommunedelplan sentrum.

2.4.7. Kommunedelplan Bergen havn

Kommunedelplan for Bergen havn, vedtatt 14.05.2012, har som formål å avklare forholdet mellom havnevirksomhet og øvrige byfunksjoner. I planen er områdene på Dokken markert i lys- og mørkegrått regulert til havneformål, mens sjøarealet VH6 er regulert til vannareal havn (Figur 2-10). De lysegrå områdene er detaljregulert på et tidligere tidspunkt.

I områdereguleringsplanen for Dokken sør foreslås landområdene omregulert til blant annet sentrumsformål. Sjøarealet VH6 foreslås regulert til bruk og vern av sjø og vassdrag, med havneanlegg som bestemmelsesområde for deler av arealet. Dette vil erstatte dagens arealbruk fastsatt i KDP Bergen havn.

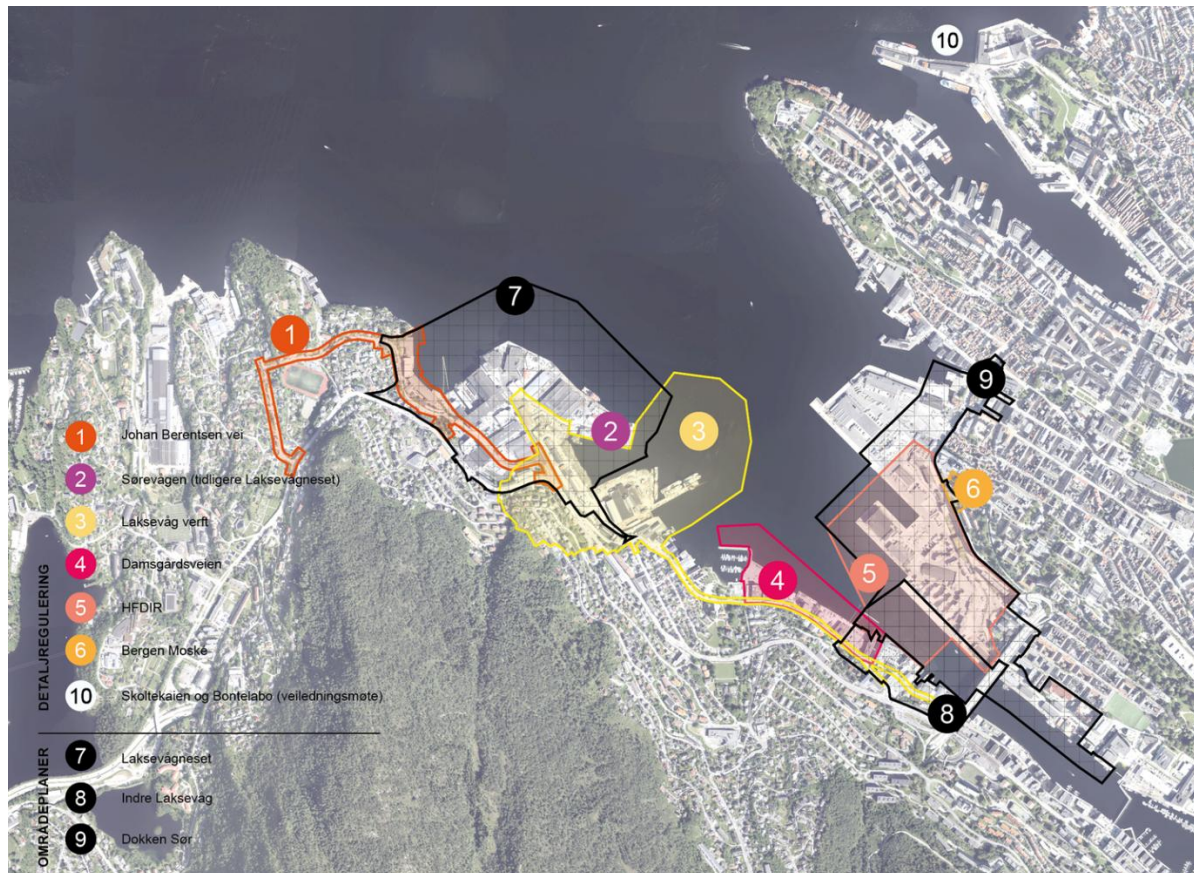


Figur 2-10 viser utsnitt fra plankartet til Kommunedelplan Bergen havn. Lyse- og mørkegrå områder på Dokken er regulert til havn.

2.4.8. Parallelle prosesser

Løsningene i planforslaget er avhengig av valg og løsninger i andre planer og prosesser som pågår parallelt med planarbeidet for Dokken sør. For ytterligere informasjon enn det som listes opp under, se fagnotatet til områdereguleringsplanen for 1. gangsbehandling datert 11.02.2026.

«Puddefjorden United»



Figur 2-11 Oversiktskart over parallelle prosesser i Puddefjorden (Illustrasjon: Plan- og bygningsetaten – «Puddefjorden United»). NB! Plangrensene på Dokken er de som var meldt til ifm planoppstart

Det pågår opptil flere planprosesser parallelt i nærområdet, både i form av områdereguleringsplaner og private detaljreguleringsplaner. For å håndtere disse parallelle prosessene er det i PBE derfor organisert koordinering gjennom arbeidsgruppen «Puddefjorden United», både på prosjektnivå og ledelsesnivå.

KDP Kollektiv Laksevåg - arealdel

Parallelt med planarbeid for områdereguleringsplan Dokken sør pågår det kommunedelplanarbeid for avsetting av areal til bybanetrasé mellom Dokken og Lyngbø.

Planforslag for områdereguleringsplan 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.

Begge prosjektene har svært stramme fremdriftsplaner. Innenfor tidsrammen og med tilgjengelige ressurser, har det ikke vært mulig å utrede alle alternative kollektivtraséer 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 kollektivtraséen. Utredning og anbefaling av trasé i KDP Kollektiv Laksevåg forelå 19.01.2026.

Frem til senhøsten 2025 var plangrepet i ORP Dokken sør basert på B1-dagløsning for bybane, samtidig som A1-A3-dagløsningen var mulig med en parallellforskyvning av kvartalene i det aktuelle området.

Alternativanalysen i KDP Kollektiv Laksevåg 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 alternativsvurderingen 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 alternativsvurderingen 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.

På bakgrunn av orienteringsmøte holdt for byrådet november 2025 har [byråd for byutvikling gitt føring](#) (dok.57) for videre arbeid med konsekvensutredning KDP Kollektiv Laksevåg:

- 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 områdeplanen er føringen fra byråden håndtert slik:

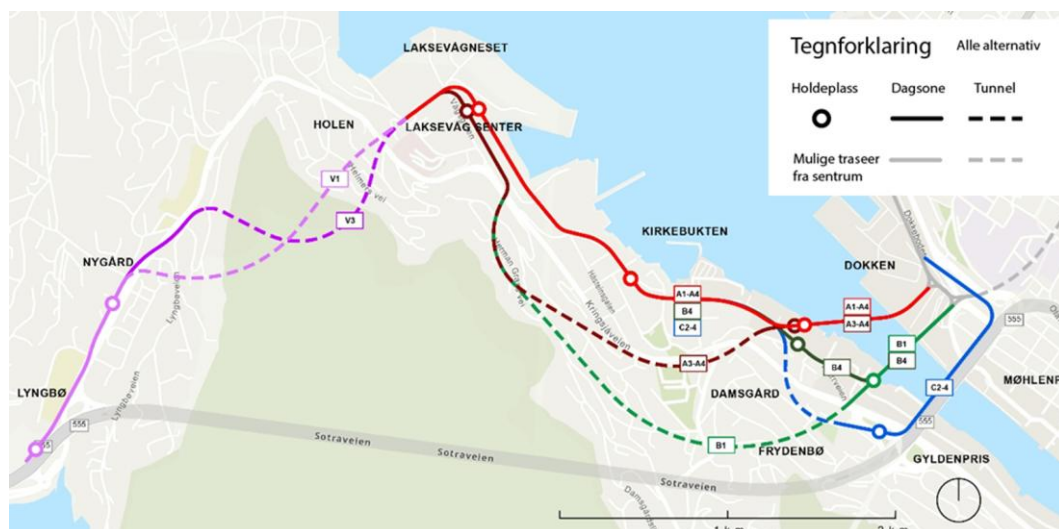
- Alternativ B1 er innarbeidet i planforslaget for Dokken sør. Areal til optimalisering og gjennomføring av alternativet er sikret gjennom hensynssone og bestemmelser.
- Areal til og gjennomføring av A4 er sikret gjennom hensynssone og bestemmelser. A4 er ikke innarbeidet som del av plangrepet i Dokken sør-planen.
- Alternativ A1-3 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 C2-4 er ikke vurdert i Dokken sør.

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.

Planforslaget for Dokken sør anbefaler, og har lagt til grunn alternativ B1, som avviker fra anbefalingen i KDP. Konsekvensene av alternativ A4 er i liten grad undersøkt for Dokken Sør. Alternativ B1 med brolanding på Dokken vil kreve videre optimalisering. Dette vil kreve areal og tilpassinger i planen for Dokken sør. Dette er så langt vurdert å være mer lokale tilpassinger av tilgrensende felt. Dersom det i B1 også skal tas høyde for tunnellsøsning til sentrum og eventuelt

holdeplass vil dette innebære langt større omarbeiding av Dokken sør. Dette kan ha konsekvenser for kvalitet, fremdrift og utviklingsøkonomi.

Politisk beslutning av kollektivtrasé vil legges til grunn for det videre arbeidet med arealdelen/plankartet for KDP Kollektiv Laksevåg, samt områdereguleringsplan Dokken sør til sluttbehandling.



Figur 2-12 viser de ulike bybanealternativene som KDP Kollektiv Laksevåg har utredet.

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.

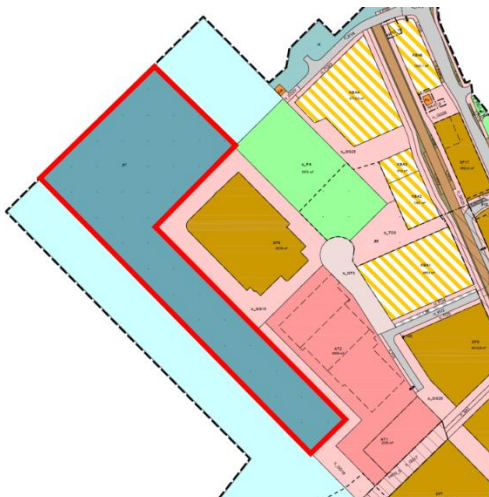
Utvikling av planområdet forutsetter at dagens havneaktivitet flytter ut av området, i samarbeid med Bergen Havn AS er det arbeidet fram løsninger for å løse dette. Det ble i Bergen bystyre 18. juni 2025 besluttet ([saksnr. 2025/159577-1](#)):

- dagens havneaktivitet på Dokken sør skal i en mellomfase flyttes mot Jekteviken og Jektevikens tverrende (nord for planområdet),
- det skal settes i gang arbeid for utfylling av Jekteviken (bygge- og dispensasjonssøknad knyttet til utfylling ble godkjent i slutten av 2025, og utfyllingsarbeidet er nå satt i gang
- midlertidig flytende konstruksjon utenfor Havnelageret for å kunne ta imot store skip



Figur 2-13: Illustrasjon som viser midlertidig havneflytting fra Dokken sør til nordlig del av Dokken, utenfor planområdet (Bergen kommune).

Som del av områdereguleringsplan for Dokken sør er det foreslått regulert et bestemmelsesområde (#11) i sjø utenfor Havnelageret. Denne sonen muliggjør en flytende midlertidig konstruksjon i sjø som vil ha anløpskapasitet for store skip. Den flytende konstruksjonen skal flyttes senest innen 2035.



Figur 2-14 viser bestemmelsesområde #7 utenfor Havnelageret (markert med mørkere blå farge og tykk rød linje) som sikrer mulighet for flytende konstruksjon i sjø.

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 ev. kommende planer for utvikling av havneområdet i nord, i tråd med arealstrategien Dokken 2050.

Nybygg Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet – Statsbygg

Innenfor områdereguleringsplanens planområde pågår det arbeid med detaljregulering for samlokalisering av Havforskning og Fiskeridirektoratet (HI/Fdir). Til offentlig ettersyn er planforslaget til hhv. områdeplanen og detaljplanen ikke helt sammenfallende (med forbehold om at detaljplanforslaget kan ha innarbeidet løsninger fra områdeplanen ved innlevering av komplett planforslag til PBE). Forskjellene er knyttet til:

- Avvikende kjøremønster
- Tomteavgrensning
- Beregning av utnyttelse (kjeller/ikke kjeller)
- Avbøtende støytiltak
- Henssynssone EMC (elektromagnetisk stråling) og vibrasjon
- Nedgravde drivstofftank utenfor formålsgrense/tomtegrense
- Småbåthavn
- Fasadelengde
- Offentlig tilgjengelig bevertning
- Bruk av HC-parkering på offentlig grunn

2.5. Planprosess

2.5.1. Planoppstart og høring av planprogrammet

På bakgrunn av vedtatt arealstrategi (Bystyresak 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 og ble annonsert i Bergens Tidene og Bergensavisen.

Planprogram ble fastsatt med endring i bystyret i møte 19.06.2025, sak 192/24. Endringen gjaldt tilleggsalternativer til konsekvensutredning og parkeringsdekning. Planprogrammet og øvrige dokumenter i saken er tilgjengelig her [på kommunens hjemmesider](#).

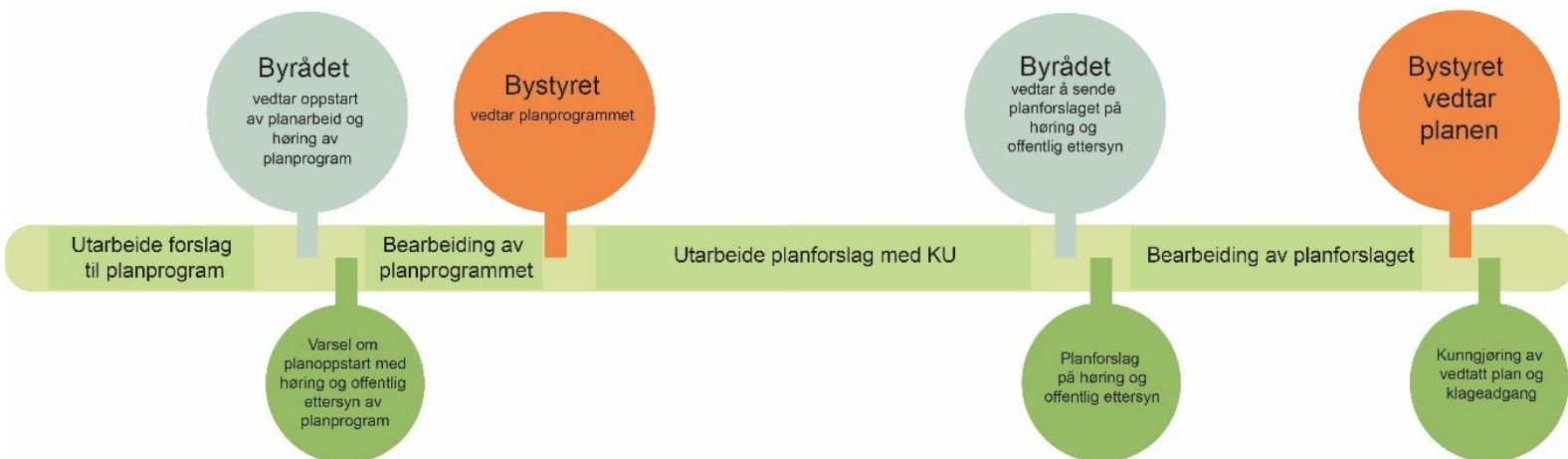
Ved fastsetting av planprogram ble punkt om parkering endret til:

«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 planprogram har parkeringsdekning vært gjenstand for prinsippavklaring. Vedtaket om parkeringsdekning i samsvar med byfortettingssone ble 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».

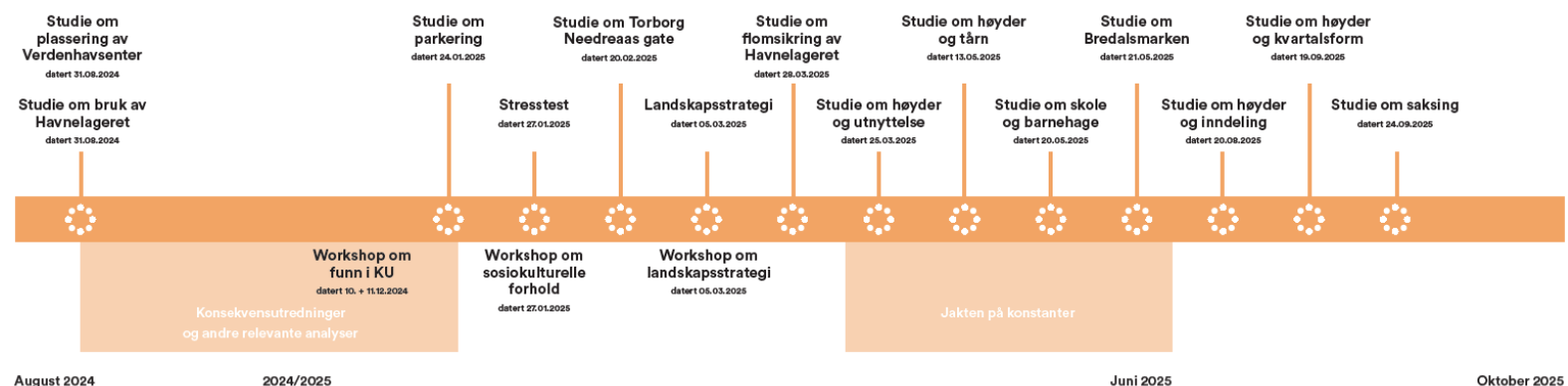
Planprosessen er delt inn faser som vist i Figur 2-15.



Figur 2-15 viser milepæler i en planprosess med konsekvensutredning. Mørkegrønne bobler viser formelle medvirkningsmuligheter.

Utvikling av plangrepet

Figur 2-16 viser tidslinje over utviklingen av plangrepet med utgangspunkt i prosessen og studier utarbeidet av Mad arkitekter AS, fra august 2024 til oktober 2025. Tidslinjen gir et bilde av hva det har vært arbeidet med gjennom de drøye to årene som vises, samtidig er ikke tidslinjen uttømmende. Prosesser og utredninger som er utført internt hos Plan- og bygningsetaten og Dokken utvikling, eller med eksterne aktører er ikke vist her.



Figur 2-16 viser tidslinje over utvikling av plangrepet (Mad arkitekter, 2026, Dokken Sør – Samledokument).

2.5.2. Vurdering av konsekvensutredningsplikt

Områderegeringsplaner skal etter forskrift om konsekvensutredning (KU-forskriften) § 6, bokstav a alltid konsekvensutredes og ha planprogram når planene fastsetter rammer for tiltak opplistet i KU-forskriften. Denne planen ble til oppstart vurdert å utløse konsekvensutredning på

bakgrunn av 3 punkter i KU-forskriften som omtalt i planprogrammet. Planarbeidet har så langt gjennomgått to faser; 1. konsekvensutredningsfase og 2. planforslagfase. I førstnevnte fase 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-fasen, kombinert med øvrig innhentet kunnskap, ligger til grunn for planforslaget som fremmes til offentlig ettersyn.

2.5.3. Medvirkning

Det ble gjennomført en bred og omfattende medvirkningsprosess i forbindelse med Arealstrategi for Dokken, der det blant annet ble utført en Minecraft-konkurranse ([dataspill](#)) for skoleelever opp til 10. trinn. Det ble også gjennomført en mulighetsstudie i form av et parallelloppdrag, der det ble holdt åpne seminarer underveis. Til høringen av arealstrategien kom det inn over 80 innspill. Innspill fra siste workshop (bylab) ble utslagsgivende for endelig byplangrep i arealstrategi prosjektet, der spesielt prinsippet om søreksponerte og vindskjermede områder ble prioritert til offentlig byrom og opphold, mens nordvendte og mer skyggelagt områder kunne prioriteres til kanaler og andre formål.



Figur 2-17 viser workshop ved åpen bylab i mars 2022 (Bergen kommune).

Planarbeidet for områderegulering av Dokken sør legger også til rette for bred medvirkning. En sentral del av dette er en utført sosiokulturell stedsanalyse – en metode som går utover tradisjonell medvirkning ved å se stedet som et resultat av ulike aktørers verdier, interesser og oppfatninger. Dette krever bruk av både kvalitative og kvantitative metoder for å involvere ulike grupper, som barn og unge, beboere, grunneiere og næringsliv.

Utover dette er det gjennomført informasjonsmøte i høringsperioden for planprogrammet, og møter med innsigelsesinstanser, kommunale råd, velforeninger og andre interessenter og organisasjoner. Øvrig medvirkning har skjedd under arbeidet med konsekvensutredning, og

gjennom arbeidet med planutforming, både i regi av plan- og bygningsetaten og Dokken utvikling AS. Ulike medvirkningsmøter er listet opp under:

1. Regionalt planforum Vestland fylkeskomme 05.12.2023
2. Kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse 09.01.24
3. Eldrerådet 10.01.2024
4. Åpent folkemøte ved planoppstart 10.01.2024
5. Møte med Vestland fylkeskommune 16.01.2024
6. Møte med grunneier Falcogaarden 25.01.2024
7. Møte med ungdomsrådet 04.06.2024
8. Møter med ressursgruppe samferdsel (Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune, Bymiljøetaten) vår 2024-høst 2025
9. Møter med ressursgruppe kulturmiljø og byform høst 2024-høst 2025
10. Møter med Statsbygg og plankonsulent Asplan Viak vår 2024-høst 2025
11. Sosiokulturell stedsanalyse høsten 2024
12. Møter med Bergen havn høst 2024-høst 2025
13. Møter med infrastruktureiere BKK, BIR, Eviny, Bergen havn høst 2024-høst 2025
14. Møte med Møhlenpris velforening 11.06.2025
15. Møte med Borettslaget Welhavensgate 1-13 28.10.2025
16. Regionalt planforum Vestland fylkeskomme 02.12.2025

I forbindelse med offentlig ettersyn inviteres det til informasjonsmøte og kontordag under høringsperioden, i tillegg til informasjon og medvirkning via digitale visningsflater. Det er utarbeidet en fysisk modell av utviklingsområdet som vil bli brukt til formidling av planforslaget i høringsperioden.

3. Planområdet – dagens situasjon

Planområdet ligger i Bergenhus bydel og omfatter havneområdet på Dokken og Jekteviken, Frieleneskaiaen, samt Møhlenpriskaien. Store deler av området er i dag havn med drift av gods- og passasjertrafikk. Planområdet ligger tett på Sydnes, Nygårdshøyden og Møhlenpris, med kort avstand til Bergen sentrum, Nygårdsparken, Universitetet i Bergen sitt område, samt bygårdsbebyggelse på Møhlenpris og småhusbebyggelse på Sydnes. Hovedadkomster til havneområdet er fra Nøstegaten i nord, Bredalsmarken i øst og O.J. Brochs gate i sør. Riksvei 555 går gjennom planområdet med kort avstand til Bergen sentrum og Puddefjordsbroen.

Under følger en kort redegjørelse av dagens situasjon. For en mer inngående beskrivelse av dagens forhold, viser vi til *stedsanalysen for Dokken* som ble utarbeidet til arealstrategien og *sosio-kulturell stedsanalyse for Dokken* av Léva Urban Design.



Figur 3-1 viser eksisterende situasjon på Møhlenpriskaien og Dokken.

3.1. Landskap

Planområdet inngår i landskapstypen *KF13 Relativt åpent fjordlandskap* i NiN landskap ([Artsdatabanken](#)). Denne typen omfatter fjordlandskap med relativt åpen dalform og middels nedskjæring i omkringliggende åser, fjell og/eller slettelandskap, og er her preget av urbanisering og beliggenhet i bykerne. I *Landskapsverdier for Hordaland* er området del av landskapsregionen *ytre fjordbygder på Vestlandet*, med landskapstypene *Småvåg- og smalsundlandskap* (verdi 4) og *Middels breie fjordløp* (verdi 2) (Clemetsen, M., Uttakleiv, L.A., Skjerdal, I.B., 2011).

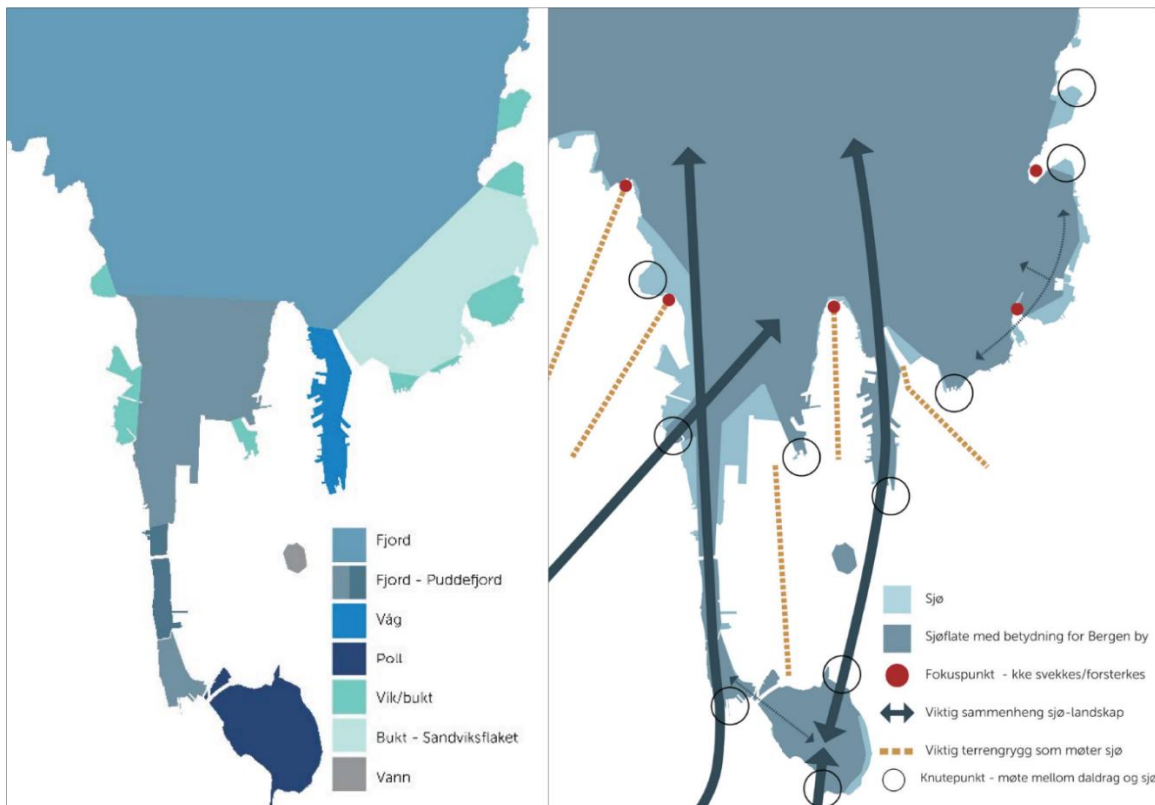
Bergens fjordlandskap og strandlinje er et resultat av lang historie knyttet til sjøfart og havneaktivitet. Det er i møtet mellom sjø og land at byens landskapskarakter, særpreg og historie tydeliggjøres, og dette har vært sentralt for byens identitet (Bergen kommune, 2020, *Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler*). Dette fremgår også av Sjøfrontstrategien (Figur 3-2), som viser viktige landskapssammenhenger. Området rundt Puddefjorden og Damsgårdsundet er preget av omfattende, flate utfyllinger og havnefunksjoner, og overgangen mellom utfyllt areal og omkringliggende landskapsformer er et dominerende trekk. Store utfyllinger har endret landskapskarakteren langs sjølinjen, og det finnes i dag få spor av den opprinnelige strandlinjen. I Sjøfrontstrategien deles utviklingen inn i tre epoker: *Seilskutehavn*, *Motorskipshavnebyen* og *Rekreasjonshavnebyen* (Bergen kommune, 2020), hvor landskapsbildet i Puddefjorden og Damsgårdsundet viser spor etter alle tre.

Damsgårdsundet og Puddefjorden er sentrale landskapselementer, og overgangen mellom dem er vist i Figur 3-3. Damsgårdsundet er smalt og preges av lamellbebyggelse langs sjølinjen som tydelig definerer sundrommet. Området har de senere årene gjennomgått omfattende transformasjon, der tidligere sjørelaterte næringsarealer er omdannet til bolig- og kontorbebyggelse med offentlig tilgjengelig sjøfront. Puddefjorden har en traktformet munning som gradvis åpner seg mot Byfjorden, og både landskapsform og bebyggelsestetthet bidrar til å definere denne overgangen. Sjølinjen er variert, med både menneskeskapte og naturlige vikar og bukter, og bebyggelsen består av større næringsbygg og noe bolig. Det mest dominerende og identitetsskapende elementet i området er Puddefjordsbroen.

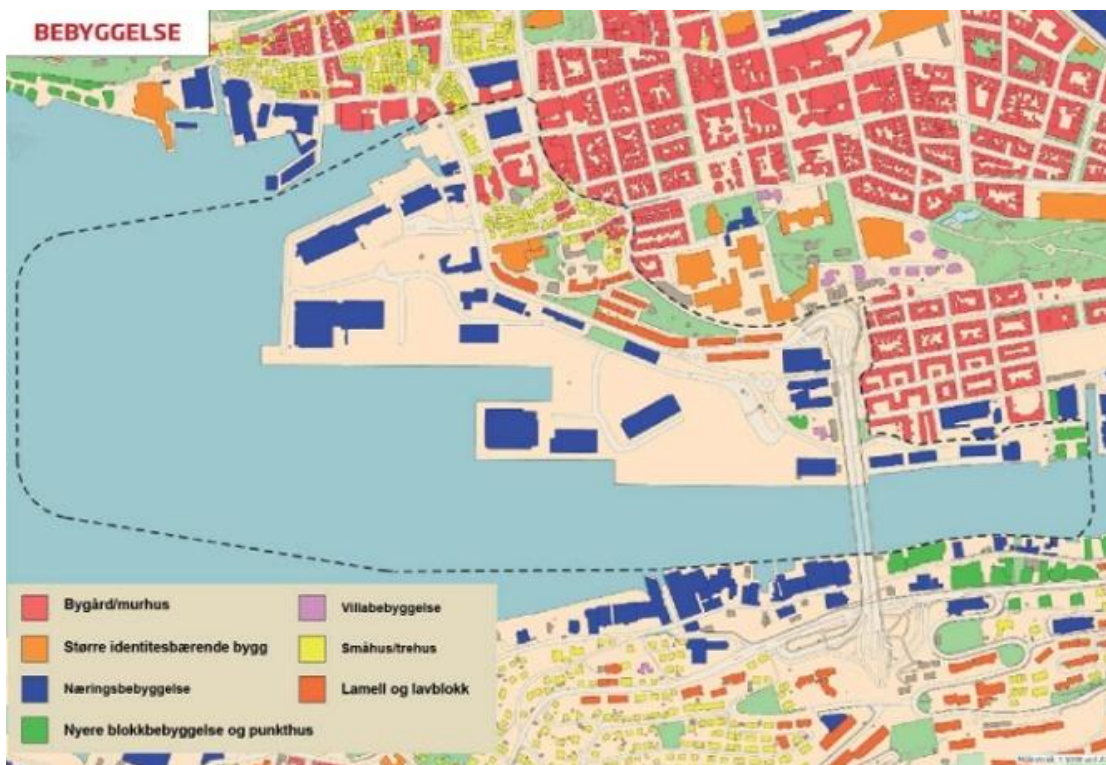
Landskapsrommet defineres av høydedragene på Sydnes, Nordnes, Damsgårdsfjellet og Løvestakken. Samspillet mellom bebyggelsesstruktur og landskapsform skaper områdets viktigste romlige sammenhenger (Figur 3-3, Figur 3-4), særlig knyttet til retninger på byrom og siktlinjer. Dette gjelder blant annet sikt til og fra byrommene på Møhlenpris, Sydnes, Dokkebakken og Kirkebukten, innseilingen til Puddefjorden og Damsgårdsundet, samt siktlinjen fra Damsgårdsundet mot Byfjorden.

Grønnstrukturen i området er preget av beliggenheten nært bysentrum og havnearealer. Havnefunksjonen har i liten grad lagt til rette for vegetasjon, og rundt Dokken finnes det derfor begrenset grøntpreg, hovedsakelig enkelte trær og busker langs Torborg Nedreaas gate. De største sammenhengende grøntområdene ligger på Løvestakken og Damsgårdsfjellet. På sentrumsiden av Puddefjordsbroen finnes mer intakte grønnstrukturer på Sydnes og Nygårdshøyden (Figur 3-5), knyttet sammen gjennom gatetrær, hager og parker. Nordnesparken er et annet sentralt grøntområde rundt Puddefjorden.

Sentrale analyser



Figur 3-2: Venstre; illustrasjon som tydeliggjør landskapskarakteren i strandlinjen. Høyre; viser de viktigste terrengryggene og de viktigste sammenhengene i landskapet. Illustrasjonene er hentet fra Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler (Sjøfrontstrategien) (Bergen kommune, 2020) og Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler – Overordnet landskapsanalyse utfylling sjø (Norconsult, 2020).



Figur 3-3 Fra høringsutkastet til Arealstrategien, innledende stedsanalyse av bebyggelsesstrukturen i utredningsområdet. Hentet fra Dokken 2050 - Transformasjon fra godshavn til ny bydel, Høringsutkast (Bergen kommune, 2021).



Figur 3-4 Fra høringsutkastet til Arealstrategien som viser de viktigste retningene i bylandskapet. Hentet fra Dokken 2050 - Transformasjon fra godshavn til ny bydel, Høringsutkast (Bergen kommune, 2021).



Figur 3-5 Fra høringsutkastet til Arealstrategien som viser de viktigste naturstrukturene i nærheten av Dokken. Hentet fra Dokken 2050 - Transformasjon fra godshavn til ny bydel, Høringsutkast (Bergen kommune, 2021).

3.2. Naturverdier – Naturmangfold og vannmiljø

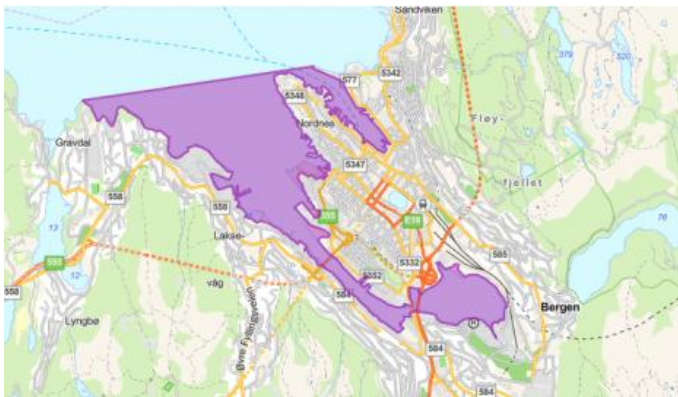
Det foreligger flere artsregistreringer og naturfaglige undersøkelser i og i tilknytning til planområdet som danner grunnlag for vurderingene i dette kapitlet. Samtidig preges store deler

av området i dag av aktiv havnevirksomhet med omfattende grå flater og begrenset tilgjengelighet, noe som både gir få egnede leveområder og bidrar til relativt få registreringer innenfor selve planområdet.

Det er likevel gjort enkelte registreringer på land, både av arter med stor og særlig stor nasjonal interesse og av fremmede arter. Disse, sammen med registreringer i tilgrensende områder, er lagt til grunn for vurderingene av naturverdier.

Vannmiljø - marint

Planområdet ligger i vannforekomsten «Byfjorden – indre del» (ID: 0261010800-4-C), som omfatter området fra Store Lungegårdsvann til Nordnes og Gravdalsneset, inkludert Vågen. Vannforekomsten har moderat økologisk tilstand på grunn av bunnfauna, mens øvrige kvalitetselementer (næringssalter, makroalger og klorofyll) er klassifisert som god til svært god. Den kjemiske tilstanden er dårlig som følge av høye konsentrasjoner av tungmetaller, PCB og PAH i sjøbunnen. Miljømålet er å oppnå god økologisk og kjemisk tilstand innen 2033.



Figur 3-6: Vannforekomst. Hentet fra Vann-nett.

Puddefjorden har ingen terskler, noe som gir god vannutskifting og svært gode oksygenforhold på bunnen. Vannutskiftingen styres hovedsakelig av tidevann, og strømforholdene vurderes som gode (COWI, 2023).

Et omfattende tildekkingsprosjekt ble gjennomført i 2018. Etterfølgende undersøkelser viser generelt gode forhold for bløtbunnsfauna ved Dokken, Damsgård, Møhlenpris og Kirkebukten, men også tegn til organisk belastning i Solheimsviken, nær et større overløp. I Jekteviken/Dokken er TOC-innholdet tilsvarende lavt (klasse «svært god»). Sedimentene består flere steder av grovt substrat, noe som foreløpig har begrenset akkumulering av finstoff og miljøgifter.

Det er fortsatt påvist enkelte forekomster av PAH, blant annet antracen i moderat tilstandsklasse i Solheimsviken, noe som indikerer vedvarende lokale forurensningskilder.

Marint naturmangfold

Naturtyper, arter og leveområder



Figur 3-7: Dokumentasjon av bunnsubstrat utenfor Dokken ([Video: Bergen kommune, 2018](#)).

Det er ikke gjennomført egen feltkartlegging av naturmangfold i forbindelse med planarbeidet. Vurderingene bygger på nyere undersøkelser utført av Cowi (2023), Asplan Viak (2024) og Cowi (2022).

Undersøkelsene viser at planområdet er preget av modifiserte strand- og sjøkanter samt utfyllinger, og at sjøbunnen grunnere enn 20 m ble tildekket i 2018. På sjøbunnen finnes ulike tekniske installasjoner, inkludert kabler og rørledninger for vann og avløp, samt ledninger for sjøvannsinntak til kjøling og til Havforskningsinstituttet.

Områdene ved Jekteviken og Dokken er relativt like. Innerst mot land dominerer stein og blokker langs kaikanter og hardbunn, med typiske fastsittende organismer som kalkrørsormer, sjøpung, sjøstjerner og kråkeboller, i tillegg til skorpedannende og andre rødalger samt fingertare (

Tabell 3-1) (Asplan Viak, 2024).

Videre er det registrert små og unge blåskjell samt tangsamfunn med blæretang, fjørehinne, havsalat og tarmgrønnske i fjæresonen langs kaiene i kartleggingen fra 2024. På større dyp er det registrert stortare og sukkertare. Hoveddelen av påveksten på kaistrukturer er observert i dybdeintervallet 0–3 m (Asplan Viak, 2024).

De fleste artene som er registrert i kartleggingene regnes som vanlige og er ikke oppført på rødlista eller fremmedartslisten (Artsdatabanken.no). Fiskearter som torsk, brosme, lange, sei og lyr er likevel registrert som ansvarsarter. Disse artene vurderes som livskraftige og har ikke fast tilknytning til området.

I Artskart er ål (EN), en truet art, registrert ved Lungegårdskaien i 2024, og laks (NT, nær truet) registrert i Møllendalselva i 2023. Ørret er satt ut i Lille Lungegårdsvann, som har forbindelse til Byfjorden, og det er bekreftet funn av arten i 2025.

Sjøbunnen i den delen av Puddefjorden som ligger innenfor planområdet er i stor grad tildekket av stein og grus. Det er registrert både sukkertare og stortare, i tillegg til kjerringhår og flere rødalgearter. Nærmere Damsgård er det også registrert martaum. Tildekkingslaget stopper på

om lag 20 m dyp, og videre nordover i Puddefjorden, der det blir dypere, er det registrert sjøfjærsamfunn med flere sjøfjærarter (Asplan Viak, 2024).

Denne bunntypen strekker seg videre utover i fjorden, og det er også registrert innslag av stein med blant annet muddersjørose. Det er observert flere krepsdyr- og fiskearter samt taskekrabbe i noe grunnere områder med innslag av stein og sukkertare (Cowi, 2022).

Tabell 3-1. Marine arter registrert innenfor og nær planområdet (Cowi, 2022)

Artsgruppe	Arter
Alger/påvekst	Skorpedannende kalkalger (<i>Corallinales</i>) Fingertare (<i>Laminaria digitata</i>) Krusflik (<i>Chondrus crispus</i>) Diverse rødalger (<i>Rhodophyta</i>)
Børstemark (Polychaeta)	Rørbyggende børstemark (<i>Spiochaetopterus</i> sp.) Trekantmark (<i>Spirobranchus triqueter</i>) Posthornmark (<i>Spirorbis spirorbis</i>) Påfuglmark (Sabellidae) Filigranmark (<i>Filigrana implexa</i>) (enkeltfunn)
Nesledyr (Cnidaria)	Mudderbunnsjørose (<i>Bolocera tuediae</i>) Dødmannshånd (<i>Alcyonium digitatum</i>) Sylindersjørose (<i>Ceriantharia</i> sp.) Sjøfjær (<i>Pennatula</i> sp.) Stor piperenser (<i>Funiculina quadrangularis</i>)
Krepsdyr	Langfingerkreps (<i>Munida rugosa</i>) Anemoneeremittkreps (<i>Pagurus prideaux</i>) Taskekrabbe (<i>Cancer pagurus</i>)
Pigghuder	Vanlig korstroll (<i>Asterias rubens</i>) Lite korstroll (<i>Leptasterias muelleri</i>) Piggsjöstjerne (<i>Marthasterias glacialis</i>) Piggsolstjerne (<i>Crossaster papposus</i>) Sypute (<i>Porania pulvillus</i>) Rød kråkebolle (<i>Echinus esculentus</i>) Langpigget kråkebolle (<i>E. acutus</i>)
Bløtdyr	Blåskjell (<i>Mytilus edulis</i>) Kamskjell (<i>Pecten maximus</i>) (på grus)
Fisk	Sei (<i>Pollachius virens</i>) Lyr (<i>P. pollachius</i>) Torsk (<i>Gadus morhua</i>) Hyse (<i>Melanogrammus aeglefinus</i>) Sypike (<i>Trisopterus minutus</i>) Knurr (<i>Eutrigla guarnardus</i>) Lange (<i>Molva molva</i>) Brosme (<i>Brosme brosme</i>) Havmus (<i>Chimaera monstrosa</i>) Breiflabbe (<i>Lophius piscatorius</i>) Flyndrer (<i>Pleuronectidae</i>) Kutlinger (<i>Gobiidae</i>) (Cowi (2022), Cowi (2023) og Cowi (2023))

Identifiserte marine naturtyper:

De grunne områdene i planområdet er sterkt endret som følge av tidligere utfyllinger, utbygging og nyere sjøbunnstildekking. Ingen av disse områdene faller derfor inn under naturtyper definert som spesielle naturtyper i DN Håndbok 19.

I henhold til siste offisielle versjonen av NiN 3.0 (Naturtyper i Norge) (Artsdatabanken.no) vil store deler av kant- og steinbunnen klassifiseres innen hovedtypen NA-MM01: Sterkt endret eller ny marin bunn.

Innenfor denne hovedtypen er to grunntyper representert i planområdet:

- MM01-01: Sterkt endret eller ny marin fastbunn i øvre sjøkantbelte, som omfatter de øverste 1–2 meter av sjøkantene. Disse består i dag i hovedsak av loddrette kaikanter.
- MM01-02: Sterkt endret eller ny marin fastbunn i nedre sjøkantbelte til rødalgebeltet, som forekommer fra om lag 1 til 15 meters dyp (se Tabell 3-2).

Nedenfor sjøkantene dominerer i hovedsak grunntypen MM01-04: Sterkt endret eller ny overveiende uorganisk finmaterialfattig marin bunn.

Fra ca. 20–30 meters dyp, hovedsakelig utenfor planområdet, forekommer naturtypen NA-MA05: Eufotisk saltvanns-sedimentbunn, og på større dyp finnes områder med bunn dominert av sjøfjær og gravende megafauna.

Tabell 3-2. Marine naturtyper registrert innenfor og nær planområdet (Asplan Viak, 2024 og Cowi, 2022).

Naturtype/Natursystem (NiN)	Tilhørende arter
NA-MA05; Eufotisk saltvanns-sedimentbunn	Mudderbunnsjørose (<i>Bolocera tuediae</i>) Sjøfjær (<i>Pennatula phosphorea</i> , <i>Virgularia mirabilis</i> , <i>Funiculina quadrangularis</i>) Sylindersjørose (<i>Cerianthus lloydii</i>) Rørbyggende børstemark (<i>Spiochaetopterus</i> sp.) Taskekrabbe (<i>Cancer pagurus</i>) Filigranmark (<i>Filigrana implexa</i>) Havmus (<i>Chimaera monstrosa</i>) Flyndrer (<i>Pleuronectidae</i>) Knurr (<i>Eutrigla guanardus</i>) Pelikanfotsnegl (<i>Aporrhais pespelecani</i>) Kuskjell (<i>Arctica islandica</i>)
NA-MA02; Eufotisk fast saltvannsbunn	Sagtang (<i>Fucus serratus</i>) Grisatang (<i>Ascophyllum nodosum</i>) Fingertare (<i>Laminaria digitata</i>) Krusflik (<i>Chondrus crispus</i>)

	Diverse rødalger (Rhodophyta) Mosdyr på tare Dødmannshånd (<i>Alcyonium digitatum</i>) Påfuglmark (Sabellidae) Trekantmark (<i>Spirobranchus triqueter</i>) Skorpedannende kalkalger (Corallinales) Rød kråkebolle (<i>Echinus esculentus</i>) Langpigget kråkebolle (<i>E. acutus</i>) Piggsjöstjerne (<i>Marthasterias glacialis</i>) Vanlig korstroll (<i>Asterias rubens</i>) Rød solstjerne (<i>Crossaster papposus</i>) Langfingerkreps (<i>Munida rugosa</i>)
MM01-02; Sterkt endret eller ny marin fastbunn i nedre sjøkantbelte til rødalgebeltet.	Sjøpung (Ascidiacea) i kolonier Påfuglmark (Sabellidae) Kalkrørmark (Serpulidae) Trekantmark (<i>Spirobranchus triqueter</i>) Skorpedannende kalkalger
MM01-04; Sterkt endret eller ny overveiende uorganisk finmaterialfattig marin bunn.	Kalkrørmark (Serpulidae) Påfuglmark (Sabellidae) Trekantmark (<i>Spirobranchus triqueter</i>) Rørbyggende børstemark (<i>Spiochaetopterus</i> sp.)

Terrestrisk naturmangfold

Naturtyper og verneområder

Planområdet inneholder ikke kartlagte naturtyper etter DN-håndbok 13 eller 19, eller etter Miljødirektoratets instruks. I henhold til NiN 2.0 (Natur i Norge) vil fastmarkssystemene i området i hovedsak falle inn under følgende hovedtyper:

- **NA-TM01** Hard sterkt endret fastmark
- **NA-TM03** Løs sterkt endret fastmark
- **NA-TN01** Blomsterbed og annen hyppig bearbeidet mark
- **NA-TN03** Vegkanter, plener, parker og lignende uten semi-naturlig hevdpreg

Nærmeste registrerte naturtyper i Naturbase er kystlynghei på Løvstakken og Damsgårdsfjellet, bukter og viker ved Solheimsvannet, samt frisk lavurt-edelløvskog på Svarteberget i Årstad.

Det finnes ingen naturvernområder innenfor planområdet. I Bergens fjellområder gjelder imidlertid en dyrelivsfredning fra 1946, inkludert båndtvang (jf. faktaark i Naturbase og Lovdata; *Forskrift om fredning av dyrelivet, Bergen*). Verneområdet omfatter arealer rundt Fløyfjellet. Artsfredningen vurderes å ha noe relevans for naturmangfoldet i planområdet, ettersom

Fløyfjellet kan fungere som kildeområde for arter med høy sprednings- og forflytningsevne, blant annet fugl, insekter og karplanter.

Ved Nylundsveien, på motsatt side av Damsgårdssundet, er et japansk sedertre fredet som naturminne etter vedtak i 1964. Treet er en fremmedart vurdert til lav risiko (jf. [Fremmedartslista 2023](#)), og eventuelt tilknyttet artsmangfold er ikke nærmere undersøkt (jf. faktaark i Naturbase). Naturminnet vurderes ikke å ha betydning for naturmangfoldet i planområdet Dokken sør.

Geologisk mangfold

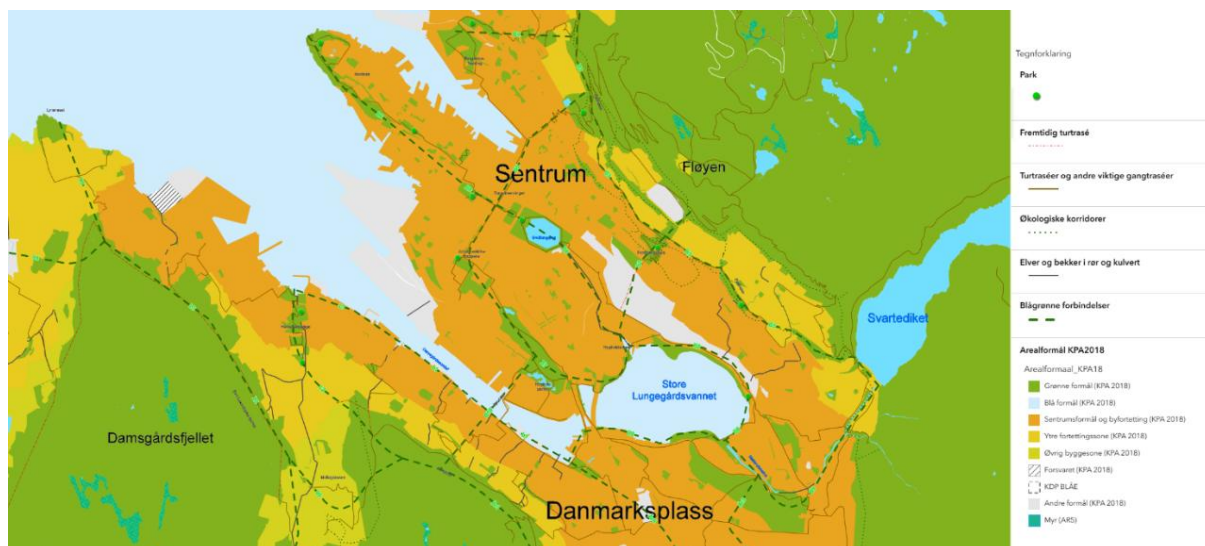
Det er ikke registrert geologisk arv innenfor planområdet eller i Bergen sentrum (Naturbase). Løsmasse- og berggrunnskart fra NGU ([Norges geologiske undersøkelse](#)) viser heller ingen sjeldne geologiske forekomster.

Store deler av planområdet består av utfyllinger i sjø med fyll- og løsmasser samt store asfalterte flater, og har dermed begrenset betydning for vegetasjonstyper. Arealene nord for O.J. Brochs gate domineres av glimmerskifer og noe mylonitt/fyllonitt, med intermedært kalkinnhold.

Sammenhengende blågrønne strukturer

Det er ikke registrert grønne formål, blågrønne forbindelser eller økologiske korridorer innenfor plangrensen til Dokken sør. Sammenhengende blågrønne forbindelser er tegnet i Damsgårdssundet, over Småpudden, gjennom Nygårdsparken og mot Johanneskirkestrappene iht. Bergenskart (figur 3). Flyfoto viser at grønnstruktur i høy grad er fraværende eller sterkt fragmentert i planområdet, og at det i hovedsak er enkeltstående trær som har sammenbindende effekt. Nord langs utviklingsområdet er det dels sammenhengende grønnstruktur langs Jekteviksbakken, Dokkeveien, Muséhagen, Olaf Ryes vei og i Nygårdsparken. Jekteviken park inngår som eneste opparbeidede og offentlige grøntareal innenfor planområdet. BIR-bygget, som står ved siden av parken, har grønt tak (sedum) og grønne vegger på deler av fasaden. I landskapsøkologisk sammenheng har byfjellene, i tillegg til urbane grøntområder som parker, hager og rabatter, viktige funksjoner. Små grøntområder kan opptre som viktige kjerneområder for naturmangfold, i et ellers fragmentert landskap.

De marine vannmassene og vannflaten i Damsgårdssundet utgjør del av større landskapsøkologisk sammenheng, og er i direkte forbindelse med Puddefjorden og Store Lungegårdsvann.



Figur 3-8. Utsnitt fra temakart sammenhengende blågrønne strukturer viser at blågrønne forbindelser er tegnet i Damsgårdssundet, over Småpudden, gjennom Nygårdsparken og mot Johanneskirke trappene med grønn stiplet linje (Bergenskart.no).

Arter og leveområder

Selv om bykjernen består av tett bebyggelse og i stor grad er menneskeskapt og omformet, finnes det en rekke arter som benytter området som leveområde eller trekkroute mellom byfjellene, sjøen og ferskvannssystemene. Parker, hager og annen blågrønn struktur, samt byrom, gårdsrom, takflater og øvrige bygningsstrukturer, kan fungere som erstatningsbiotoper, tilfluktsområder og næringsgrunnlag. Tilpasningsdyktige arter som i liten grad påvirkes av menneskelig aktivitet, kan etablere seg i bymiljøet og i enkelte tilfeller danne større bestander eller kolonier.

Planområdet inngår i et økologisk funksjonsområde for en rekke fuglearter, særlig sjøfugl og småfugl. Fiskemåke (sårbar) er registrert med reproduktiv aktivitet, mens gråmåke (sårbar) og klippedue (ikke vurdert) er registrert med mulig reproduksjon i området etter 2015 (Artskart). Takflater, berg og åpne arealer gir egnede hekkeplasser for disse artene, og grønnstrukturen i og rundt planområdet vurderes som egnet hekkehabitat for flere andre fuglearter.

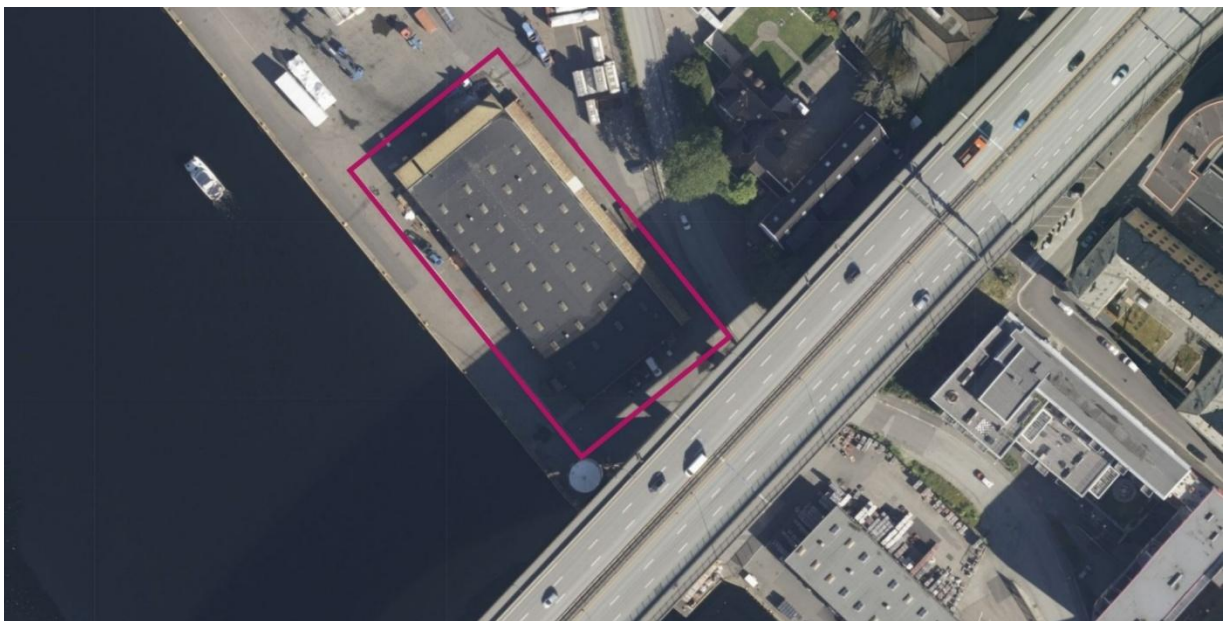
I og nær planområdet er det etter 2015 registrert flere livskraftige arter med dokumentert reproduksjon, blant annet stokkand, gråtrost, gråhegre, sildemåke, svarttrost, skjære, rødstrupe, linerle, spettmeis, kråke og bokfink. I tillegg er en rekke arter registrert med mulig reproduksjon, herunder ringdue, blåmeis, kjøttmeis, kjernebiter, gransanger, løvsanger, munk, gjerdesmet, rødvingetrost, kaie, grønnsisik, måltrost, låvesvale, svartmeis, bjørkefink, gråspett og dompap. Mange andre livskraftige arter er også observert i Bergen sentrum i forbindelse med forflytning, rast og næringssøk. Jaktfalk er eksempelvis kjent for å holde til på takene på Rådhuset og Statens hus, hvor den jakter byduer (Lundberg, 2024).

De fleste fugleartene oppholder seg kun kortvarig i selve utviklingsområdet på land, ettersom det her finnes begrenset tilgang på skjul og næring. Et viktig unntak er måker, som samles og hekker på tak i havneområdet. Store, flate takflater er særlig attraktive da de gir gode oversiktsforhold og er relativt lite utsatt for forstyrrelser og predasjon. Det er blant annet observert måkekolonier på

taket av bygget i Møhlenpriskaien 6,1 (Figur 3-9). Småfugl foretrekker grønnstrukturen i hager, rabatter, restarealer og Jekteviken park, samt større trær i nærområdet.

Damsgårdssundet er et viktig leve- og overvintringsområde for sjøfugl som ærfugl, lomvi, alke, storskarv, toppand og stokkand, særlig i vinterhalvåret, ettersom sundet ikke fryser til og gir både ly og tilgang på næring. Blåskjell som vokser på brygger og kaianlegg i sundet utgjør viktig føde for ærfugl, mens lomvi og alke dykker etter små og mellomstore fisk, krepsdyr, børstemark og bløtdyr.

Like sør for planområdet, ved bystranden Slippen på Møhlenpris, har knoppsvaner helårstilknytning. Arten lever hovedsakelig av vannplanter som havgress, tjønnaks og ålegress, men benytter også, i likhet med andre urbane fuglearter, matrester fra mennesker som supplement (Lundberg, 2024).



Figur 3-9. Måkekolonier samles og hekker sannsynlig på taket til bygget på Møhlenpriskaien 6,1 (markert med farget rektangel). Andre takflater på bygg ved Jekteviken og Damsgårdssundet kan også fungere som tilholdssted for måker (Norgebilder.no).

Livskraftige pattedyr registrert på land i bykjernen og i og nær planområdet omfatter ekorn, brunrotte, dvergflaggermus og storskogmus. Brunrotte er registrert med mulig reproduksjon i området og regnes som en problemart. Piggsvin, som er en nær truet art, er observert i Nygårdsparken og flere steder i sentrum. Ifølge Bymiljøetaten og kommunens nettsider er det etablert piggsvinhus for å støtte arten i Bergen. Det er også gjennomført andre biodiversitetstiltak, blant annet oppsetting av fugle- og flaggermuskasser i Nygårdsparken, samt etablering av blomstereng, insekthotell og sandkasser tilrettelagt for pollinerende insekter.

Det knytter seg usikkerhet til om dvergflaggermus fortsatt forekommer i området. Registreringene av arten er gamle (1844, 1980 og 1993), men det ble gjennomført registrering av flaggermusgruppen i Nygårdsparken i 2017. Videre er hjort og hare registrert på Fløyfjellet, rødrev ved Kristianborg og Lægende, og oter ved Nordnesparken i 2019. Det er også registrert krattspissmus, vannspissmus og småskogmus i sentrumsområdet, men disse artene vurderes ikke å ha direkte tilknytning til planområdet.

Av insekter og andre smådyr er kun sommerfuglene olivenlurvemåler og taggvingefly (begge livskraftige) registrert innenfor utviklingsområdet på Dokken. Artsobservasjoner er ellers konsentrert til Muséhagen, området rundt Johanneskirken og Nygårdsparken, hvor det er registrert livskraftige arter av biller, sommerfugler, edderkoppdyr, øyenstikkere, tovinger (blomsterfluer), nebbmunner (teger), veps (inkludert humler og bier), samt sopp, moser og lav. Kystorelav (sårbar art) forekommer også i Nygårdsparken.

Observasjonen av bie gjelder honningbie, som er en tam art og kan konkurrere med ville pollinatorer om næring. Bikuber er plassert flere steder i Bergen, blant annet på taket av Grieghallen. Det understrekes at også andre av de nevnte artsgruppene kan forekomme innenfor utviklingsområdet, selv om kunnskapsgrunnlaget for disse er begrenset.

Ask og alm, som begge er sterkt truede arter, er observert ved Nøstegaten, Dokkeveien, O.J. Brochs gate, Dokkeskjærskaien, under Puddefjordsbroen, nord ved Jekteviksbakken/Torborg Nedreaas gate og i Nygårdsparken. Langs Dokkeskjærskaien ved Bredalsmarken og ved Nøstetorget er det registrert trerekker av lind, som er klassifisert som nær truet art. Sårbare karplantearter registrert i nærområdet omfatter kryptimian i Muséhagen samt smånesle og barlind i Nygårdsparken.

Kontinuitet bidrar også til naturverdi. Trærne nord for Puddefjordsbroen er gamle og storvokste, med betydelige strukturelle kvaliteter (Figur 3-10), og det finnes også eldre trær ved Jekteviksbakken. Vegetasjonen innenfor plan- og utviklingsområdet består av både plantede og spontant etablerte arter og representerer viktige naturkvaliteter i bymiljøet. Den omfatter rødlistede arter, hjemmehørende og stedegne arter, gamle individer samt enkelte fremmedarter.

Eksempler på livskraftige karplanter observert i området er selje, bjørk, hassel, eik, bøk, hagtorn, byhøymol, slyngsøtvier, kystbjørnekjeks, bakkesoleie, akeleie, haredylle, landøyde, stornesle, bringebær, geitrams, løvetann, stankstorkenebb, hundekjeks, groblad, gressløk, markjordbær, løkurt, bergflette, flere kløverarter og vanlige gressarter.



Figur 3-10. Gamle store trær vokser like nord for Puddefjordsbroen. Fra høyre; (rødlistearten) alm i O.J. Brochs gate, (fremmedarten) platanlønn ved Falcogaarden og hengebøk ved Møhlenprisbakken. Trærne har strukturelle kvaliteter og verdi med hensyn til byøkologi.

Registrerte rødlistearter i og tett på planområdet er vist i Tabell 3-3. Observasjonene av rødlistet fugl er i hovedsak knyttet til Damsgårdssundet. Registrerte ansvarsarter i nærhet (iht. Naturbase) er; svartbak, bjørkefink, gråtrost, furukorsnebb, heipiplerke, gråsisik og havørn. Fremmedarter er også registrert, men ellers foreligger det ingen andre relevante artsobservasjoner i/ tett på planområdet (på land) etter 2015.

Tabell 3-3. Registrerte artsobservasjoner i/ tett på planområdet etter 2015, med koordinatpresisjon på <1000m. (Artskart, Artsdatabanken.no). Tabellen viser arter på rødlista (2021).

Art	Status på rødlista (2021)	Beskrivelse/ aktivitet
<i>Fugl</i>		
Lomvi	CR – kritisk truet	Driver næringssøk i Damsgårdssundet i vinterhalvåret
Hettemåke	CR	
Bergand	EN – sterkt truet	
Makrellterne	EN	
Dvergdykker	EN	
Krykkje	EN	Solheimsviken havn 2016, Nygårdsparken 2022, Damsgårdsveien 2025
Havhest	EN	Solheimsviken havn i 2017
Hubro	EN	Nygårdsparken i 2018
Storspove	EN	Laksevågen i 2021
Ærfugl	VU – sårbar	Driver næringssøk i Damsgårdssundet i vinterhalvåret, i flokk
Gråmåke	VU	Mulig reproduksjon
Fiskemåke	VU	Reproduksjon, mulig reproduksjon
Sothøne	VU	
Grønnfink	VU	Mulig reproduksjon
Svartand	VU	
Alke	VU	Driver næringssøk i Damsgårdssundet i vinterhalvåret
Sivhøne	VU	Registrert i Nygårdsparken og Solheimsviken. Mulig reproduksjon
Skjeand	VU	
Stjertand	VU	
Dvergmåke	VU	Solheimsviken i 2018
Hønehauk	VU	
Kornkråke	VU	
Granmeis	VU	
Gulspurv	VU	
Gråspurv	NT – nær truet	Reproduksjon, mulig reproduksjon
Storskarv	NT	Driver næringssøk i Damsgårdssundet i vinterhalvåret
Stær	NT	Reproduksjon, mulig reproduksjon
Tjeld	NT	Reproduksjon, mulig reproduksjon
Teist	NT	
Tårnseiler	NT	Reproduksjon, mulig reproduksjon
Tyrkerdue	NT	Registrert i Muséhagen, Nygårdsparken og Solheimsviken. Mulig reproduksjon
Snadderand	NT	Nygård i 2018
Mellomskarv	NT	Nygårdsbroen i 2016
<i>Karplanter</i>		
Alm	EN	

Ask	EN	
Lind	NT	
Kryptimian	VU	Muséhagen
Smånesle	VU	Nygårdsparken
Barlind	VU	Nygårdsparken
<i>Pattedyr</i>		
Piggsvin	NT	Nygårdsparken og sentrum, senest 2025
<i>Lav</i>		
Kystorelav	VU	Nygårdsparken

Fremmedarter

Som forventet i urbane områder er det registrert en høy andel fremmedarter innenfor planområdet. Artene inngår dels i prydbeplantning i hager og rabatter, og dels i vegetasjon etablert gjennom hageutkast i grønne restarealer. Det er også registrert fremmedarter langs lagerbygninger på Dokken. Spredning skjer blant annet via mennesker, dyr, fugl og vind, eller vegetativt på voksestedet.

Tabell 3-4 gir en oversikt over registrerte fremmede karplanter i og nær utviklingsområdet, inkludert observasjoner fra gatefoto. Parkslirekne er påvist i fjellskjæring ved O.J. Brochs gate (ved Bergen tekniske museum) og ved Jekteviksbakken/Torborg Nedreaas gate, stedvis i store forekomster (Figur 3-11). Rynkerose er plantet i rabatter ved Falcogaarden og ved rundkjøringen på Dokkeskjærskaien.

Beplantede rabatter og hager i planområdet domineres i hovedsak av fremmedarter, blant annet snøbær, spirea- og mispelarter, svartsurbær, vinterliguster, hageeple, syrin, rhododendron, japanpieris, kranstopp og tuja. Gyvel forekommer langs O.J. Brochs gate ved Dokkeskjærskaien og under Puddefjordsbroen, nær St. Johanneshjemmet og skateparken. Platanlønn er hyppig forekommende og spredt i området, ofte selvetablert som følge av vindspredning, mens eldre trær trolig er plantet, blant annet ved O.J. Brochs gate og Jekteviksbakken.

To av seks prioriterte arter i Bergen kommunes [Strategiplan mot fremmede skadelige arter](#) (2016) er registrert innenfor planområdet: parkslirekne og bulkemispel. Det vurderes også som sannsynlig at pilemispel og kjempebjørnekjeks kan forekomme, men dette må undersøkes nærmere.

For andre artsgrupper er harlekinmarihøne registrert ved Bredalsmarken og mink i tilknytning til vannområdene. Begge er vurdert å ha svært høy økologisk risiko. Lundsnegl (potensielt høy risiko) er observert ved Realfagsbygget, og liljebladbill (lav risiko) i Muséhagen.

Fremmede arter kan spre seg raskt og endre utbredelse over kort tid. Det anbefales derfor å gjennomføre en oppdatert kartlegging nær byggefase for å få et mer presist bilde av artssammensetning og omfang. Kartlegging er også viktig for forsvarlig håndtering av plantemateriale og løsmasser. Opplistingen i

Tabell 3-4 er ikke uttømmende, og det henvises til Artskart for oppdaterte oversikter over registrerte artsforekomster.



Figur 3-11. Utsnitt fra Google Street View (okt. 2020) viser en av flere store forekomster av parkslirekne ved Jekteviksbakken/ Torborg Nedreaas gate.

Tabell 3-4. Registrerte artsobservasjoner etter 2015, med koordinatpresisjon på <1000m. (Artskart, Artsdatabanken.no). Tabellen viser fremmedartede karplanter observert i/ tett på utviklingsområdet, i risikokategori SE, HI og PH.

Art	Risikokategori på fremmedartslista (2023)	Risikokategori ved massehåndtering iht. rapport M-982 (2018)	Voksested
Platanlønn	SE – svært høy	Lavere risiko – ikke krav til tiltak	Spredt
Rynkeros	SE	Høy risiko – <u>Alltid</u> tiltak	Rabatt ved Falcogaarden, O.J. Brochs gate kryss
Parkslirekne	SE	Høy risiko – <u>Alltid</u> tiltak	Jekteviksbakken/ Torborg Nedreaas gate, O.J. Brochs gate, Bredalsmarken
Rødhyll	SE	Lavere risiko – ikke krav til tiltak	Nøstegaten
Syrin	SE	Lavere risiko – tiltak vurderes	O.J. Brochs gate kryss hage
Gyvel	SE	Ikke nevnt	Under Damsgårdsbroen, O.J. Brochs gate kryss
Hagelupin	SE	Høy risiko – <u>Alltid</u> tiltak	Nøstegaten
Klustersvineblom	SE	Lavere risiko – ikke krav til tiltak	Dokkeskjærskaien
Gullregn	SE	Lavere risiko – ikke krav til tiltak	Under Puddefjordsbroen
Hageeple	SE	Ikke nevnt	Jekteviksbakken
Bulkemispel	SE	Lavere risiko – ikke krav til tiltak	Spredt
Dielsmispel	SE	Lavere risiko – ikke krav til tiltak	Bredalsmarken
Høstberberis	SE	Lavere risiko – ikke krav til tiltak	Jekteviksbakken, O.J. Brochs gate kryss
Hybridbarlind	SE	Ikke nevnt	Jekteviken park, Under Damsgårdsbroen
Rhododendron	LO-SE	Ikke nevnt	Spredt i hager/ rabatter
Snøbær	HI – høy	Ikke nevnt	O.J. Brochs gate, Jekteviksbakken/ Torborg Nedreaas gate
Stripetorskemunn	HI	Lavere risiko – tiltak vurderes	O.J. Brochs gate kryss
Laurbærhegg	HI	Ikke nevnt	O.J. Brochs gate kryss
Hjertebergblom	HI	Ikke nevnt	Jekteviken park
Japanpieris	HI	Ikke nevnt	Falcogaarden

Gul valmuesøster	PH – potensielt høy	Ikke nevnt	Dokkeboder, Bredalsmarken, Sydnegaten, Nøstegaten
Murtorskemunn	PH	Ikke nevnt	Bredalsmarken
Kranstopp	PH	Ikke nevnt	O.J. Brochs gate kryss
Rosestorkenebb	PH	Ikke nevnt	Jekteviken park

3.3. Målpunkt og mobilitet

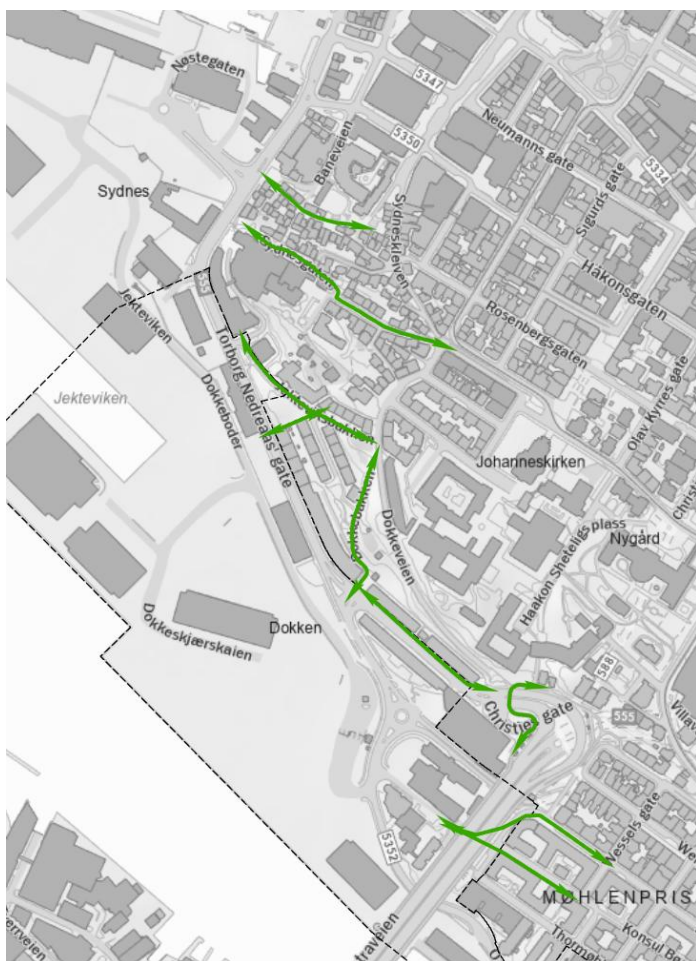
Dokken er et viktig målpunkt for havnetrafikk, transport av folk og varer, men har ellers ingen publikumsrettet aktivitet. Inn mot sentrum er det et rikt byliv, i gangavstand fra Dokken.

Det ligger flere større byrom og parker med rekreasjons- og oppholdskvaliteter i gangavstand, som Nygårdsparken, Kong Christian Fredriks plass, Muséhagen og Muséplassen, og området rundt Johanneskirken. Dokken er tilgjengelig fra Torborg Nedreaas' gate som knytter seg til overordnet veinett via Puddefjordsbroen og Nygårdstunnelen. Det er også tilkomst fra sentrumsgatenettet via Komediebakken og Håkonsgaten.

Torborg Nedreaas' gate er en hovedforbindelse for trafikk til sentrum nord og Nordnes, og parkeringstrafikk til Klostergarasjen. Trafikkmengden er i dag 18.000 ÅDT.

3.3.1. Mobilitet

Gange og sykkel



Figur 3-12: Viktige gangforbindelser mellom Dokken og omkringliggende byområder

I dag er store deler av området, der det er havnevirksomhet, utilgjengelig for gående og syklende. Havnevirksomheten definerer også mye av gang- sykkeltrafikken omkring ettersom det er få målpunkter i området.

På «Møhlenpriskaien» bidrar topografien og mangelen på målpunkter langs sjøen til at det heller ikke der er et særlig tilrettelagt gang- og sykkeltilbud.

Det er imidlertid mange viktige gangforbindelser som kobler planområdet til resten av byen. Disse ligger spredt langs nordøstsiden mot Nygårdshøyden, og mot Møhlenpris via Bredalsmarken eller under Puddefjordsbroen.

Syklende over Nygårdshøyden har færre muligheter enn gående, men bruker mange av de samme forbindelsene. O.J Brocks gate brukes sannsynligvis i noen grad som rute for transportsyklister mellom sentrum og Møhlenpris, Solheimsviken og Nygårdsparken. Torborg Nedreaas' gate er noe brukt av syklister, men i perioder med stor trafikk er denne gaten svært lite attraktiv.

Det bratte terrenget mellom Dokken og Nygårdshøyden er en åpenbar barriere, særlig for sykkel sammen trafikken i Torborg Nedreaas' gate og O.J Brochs gate.

Kollektiv

Selv om Dokken ligger sentralt i Bergen, er det ingen kollektivdekning for hoveddeler av planområdet. Nærmeste bussholdeplass er Møhlenpris ved Puddefjordens brohode på bysiden. Her er det til gjengjeld svært mange busser som stopper, men avstanden til Dokken er ca. 450 m fra inngangen til containerterminalen, og ca. 600 m fra BKK sitt bygg i Torborg Nedreaas' gate. I tillegg er det en del stigning opp til holdeplassen som er lite integrert i bystrukturen ellers.

Med utgangspunkt i dagens bruk er etterspørselen etter kollektivreiser fra Dokken relativt liten. Likevel er fraværet av god kollektivtilgang en utfordring for området i dag. Særlig eksisterende boliger og arbeidsplasser på Nøstet/Nordnes og Møhlenpris har dårligere kollektivdekning enn det som forventes av så sentrale områder.

Området ligger imidlertid så nært sentrum at mangelen på kollektivtilbud vil trolig for flere være kompensert med at de viktigste reisemålene er i gang- og sykkelavstand.

Bil

I dag er Dokken sør i hovedsak benyttet til havneformål. Dokken er en logistikkterminal som innebærer mye tungtrafikk mellom overordnet vegnett til inngangsporten til containerhavnen i O.J. Brochs gate. Videre er trafikken i Torborg Nedreaas' gate til tider høy. Det gjelder i hovedsak gjennomgangstrafikk mellom rv. 555 og Bergen sentrum, mer presist Klostergarasjen og andre parkeringsanlegg i sentrum og Nordnes.

Referansesituasjonen 2035 og 2050

For å kunne vurdere de ulike løsningene for trafikkavvikling og parkering, er det definert to referansesituasjoner som representerer en fremtidig situasjon der transformasjonen av Dokken ikke gjennomføres. Disse har to ulike tidshorisonter, 2035 og 2050.

Referansesituasjonen i 2035 innebærer en framskrivning av dagens trafikk til 2035, med blant annet følgende forutsetninger:

1. Bybanen til Åsane er bygget.
2. Trafikkplan sentrum er etablert.
3. Bergensregionen når nullvekstmålet for biltrafikk, slik det er definert i byvekstavtalen.

Referansesituasjonen i 2050 innebærer i tillegg følgende tiltak:

1. Bybanen mot Bergen vest er etablert.
2. Dokken nord er ferdig transformert med utgangspunkt i tall fra arealstrategien.
3. Det forutsettes at kapasiteten i vegnettet i Bergen sentrum opprettholdes, uten at det er lagt til grunn konkrete tiltak, som ligger utenfor rammene for denne planen.

Det er ellers et premiss for transformasjonen av Dokken sør at containerhavnen skal flyttes. I første omgang til et annet område lenger nord på Dokken, og senere ut av området. Det vil derfor ikke være noen direkte utfordringer knyttet til tungtransporten til containerhavnen i Dokken sør når området skal transformeres. For referansesituasjonen i 2035 er det forutsatt at tilkomst til containerhavnen i nord løses og at tungtrafikken vil bruke Torborg Nedreaas' gate.

Situasjonen i 2050 innebærer ingen containervirksomhet på Dokken.

Det er verd å merke seg at referansesituasjonene innebærer en tydelig nedgang i biltrafikk på lokalvegnettet i området. Dette skyldes de tiltakene som er lagt inn. Dette illustrerer viktigheten av at Bergen når sine mobilitetsmål for at ønsket byutvikling ikke skal ha uheldige konsekvenser for trafikkbildet.

3.4. Rekreasjon og friluftsliv

Planområdet og direkte tilknyttede områder har generelt små, fragmenterte rekreasjonsarealer, med få store sammenhengende grøntområder. Sjøen er en viktig arena for friluftsliv, som vannsport og bading, men havneaktivitet og næringsområder begrenser tilgjengeligheten. Langs planområdet finnes flere urbane møteplasser og byrom som små parker, lekeplasser og gatetun. Barn og unges muligheter for aktivitet er nært knyttet til mindre parker og «hundredemeterskoger», spesielt i lokalmiljøene på Nøstet og Sydnes/Høyden. Støy fra trafikk og barrierer som større veier utfordrer kvaliteten på rekreasjonsarealene.

3.5. Eierforhold, dagens bruk og eksisterende bebyggelse

Dagens bebyggelse er knyttet til funksjoner på havnen, og består av store og lavere volum uten særlig sammenheng med hverandre eller omgivelsene rundt. Det ligger flere boliger tett på planområdet i Torborg Nedreaas' gate og Bredalsmarken som lamellbebyggelse og karrébebyggelse på Møhlenpris. Lenger nord i området ligger Sydnes sin gamle trehusbebyggelse med smau. Dette strøket består av småhus fra 17- og 1800-tallet oppført i 2 til 3 etasjer. Syd for trehusbebyggelsen ligger Dragefjellet og bygget som i dag huser det juridiske fakultetet ved UiB. Bygget er et av flere større identitetsbærende bygg med offentlig funksjon langs ryggen på Nygårdshøyden. For mer informasjon om eierforhold innenfor og i tilknytning til planområdet se kapittel 2.3 Grunneiere innenfor planområdet.

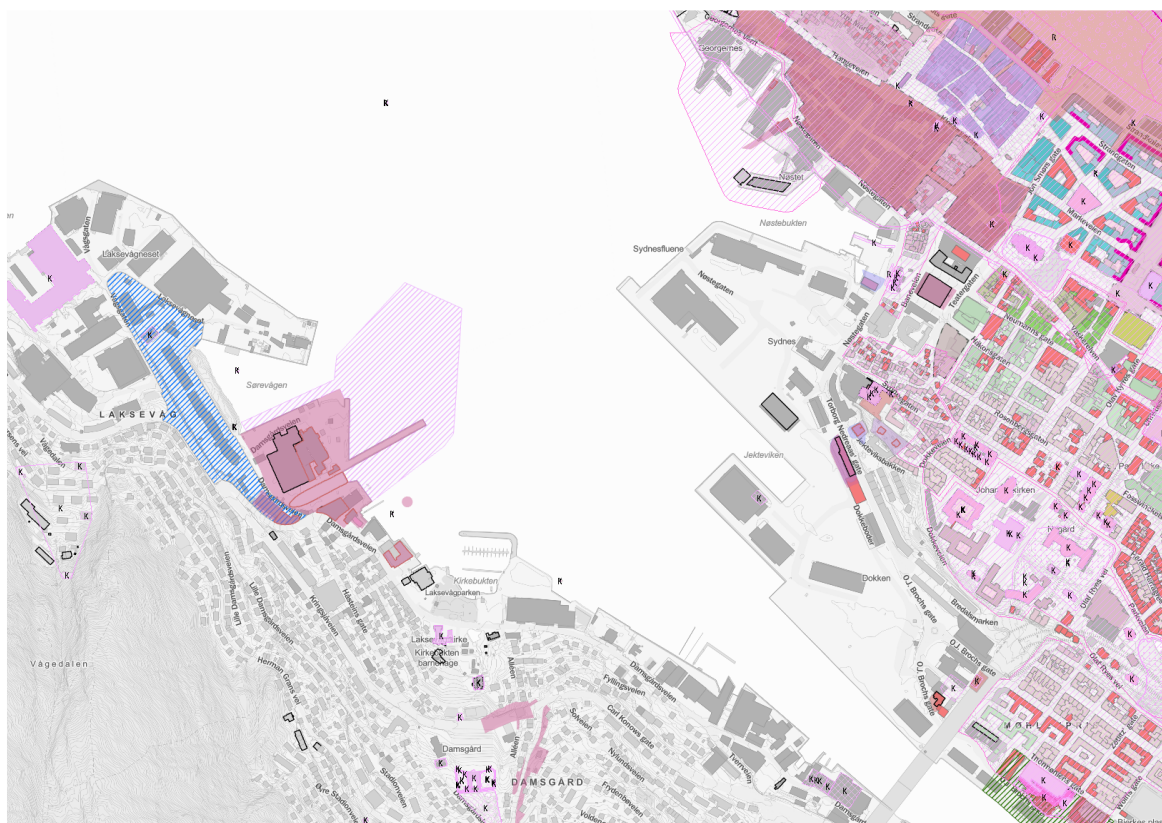
3.6. Kulturmiljø

Planområdet er et havneområde i sørvestre del av Bergen sentrum. Området er yngre og av en annen karakter enn Bergens kjente bykjerne med Vågen og Bryggen. Likevel er det topografiske og historiske paralleller i områdenes utvikling. Også innenfor planområdet er det omfattende utfyllinger i sjø for å svare ut byens behov. Havneutfyllingene preger planområdet, særlig i løpet av det siste århundret, sammen med befolkningsveksten som gir økt bolig- og transportbehov. Havneutfyllingene har utgangspunkt i næringer etablert ved sjøen, men over tid øker også kaibehovet i forbindelse med handel og lagring av gods.

Kulturminneverdier

I og rundt planområdet finner vi kulturminner og kulturmiljø av både lokal, regional og nasjonal interesse. Noen enkeltbygninger og anlegg er også fredet. Et mindre areal av områdeplanen inngår i det automatisk fredete kulturminne Middelalderbyen Bergen (Askeladden id 89049) og er båndlagt etter kulturminneloven. Dette gjelder området nordvest i planområdet. Området er tatt med i planavgrensningen for å ta høyde for fremtidig kollektivtrasé/bybane dagløsning samt hovedvegssystem. Området inngår ikke i vurderingene nedenfor.

Av kulturminneobjekter har den bevarte gassverkbygningen (også kalt Gassverket) fra tidlig på 1900-tallet høy verneverdi, og bygget er et typisk eksempel på industriarkitektur fra århundreskiftet. Det er parallelt med planprosessen gjennomført en KVV (konseptvalgutredning) for denne bygningen. Havnelageret ytterst på Dokkeskjærskaien er en monumental lagerbygning, oppført i et stramt funksjonalistisk formspråk i 1958. Denne bygningen inneholder for øvrig et krigsminne. Skur 26 på Møhlenpris er også et krigsminne.



Figur 3-13 Registreringskart. Bergenskart, kulturmiljøkart.

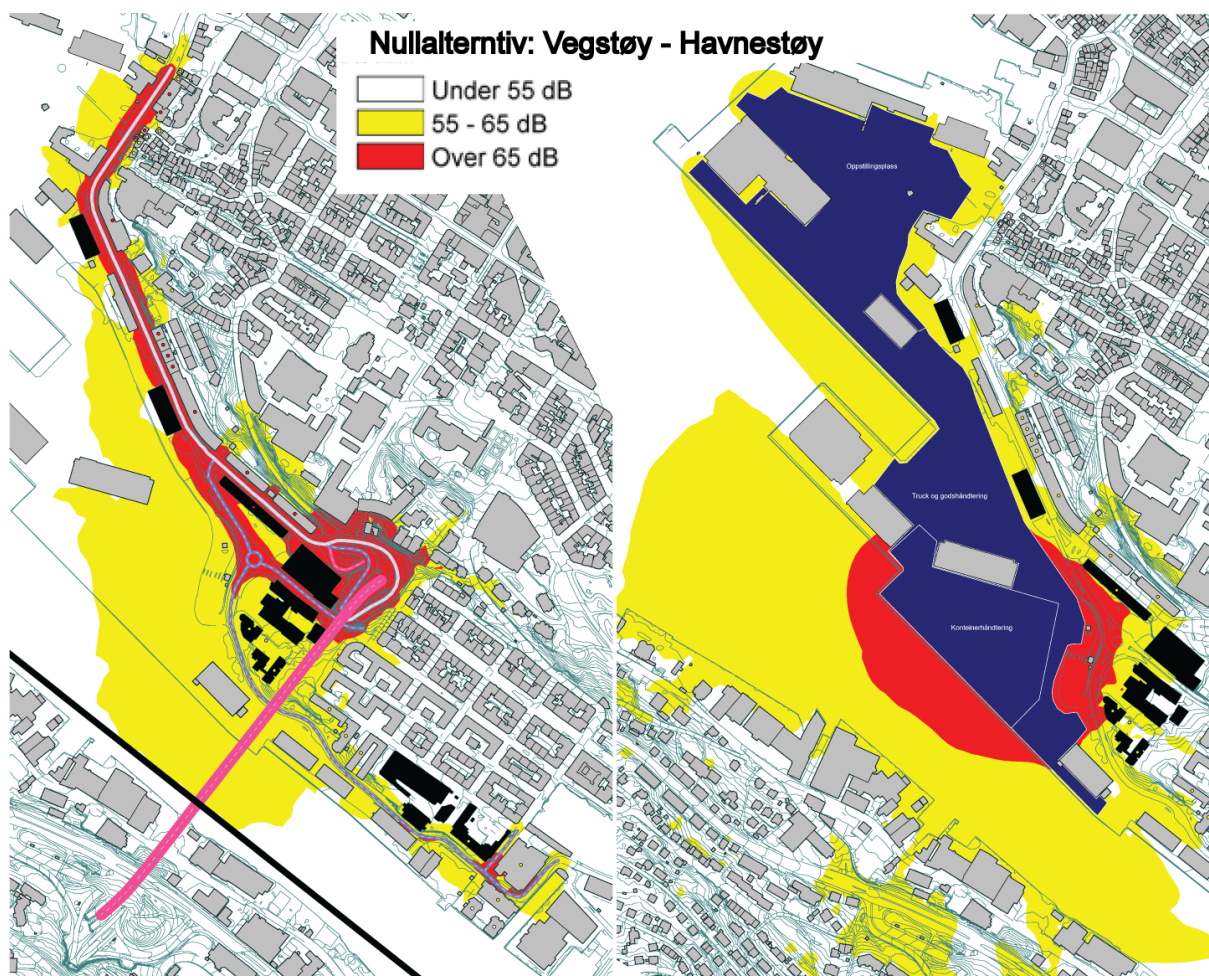
Selve planområdet utgjør et sammensatt område med flere lag og stor tidsdybde. Fra 1700-tallets lystgårder til industri og havnevirksomhet fra slutten av 1800-tallet og frem til i dag.

Fjorden og sundet er viktig vannareal som et grunnlag for forståelsen av utviklingen i bydelen. For en oversikt over bygninger i og rundt området med historisk interesse og ulik *grad av verneverdi* vises det til kartvedlegg 1 i Kulturminnegrunnlag for Dokken (Bergen kommune, 2021). Et kulturmiljø oppfattes gjerne som en enhet eller helhet hvor kulturminnene har en innbyrdes kulturhistorisk sammenheng. Planområdet inngår i en større sammenheng hvor historien er kompleks.

3.7. Støy- og luftforurensing

3.7.1. Støy

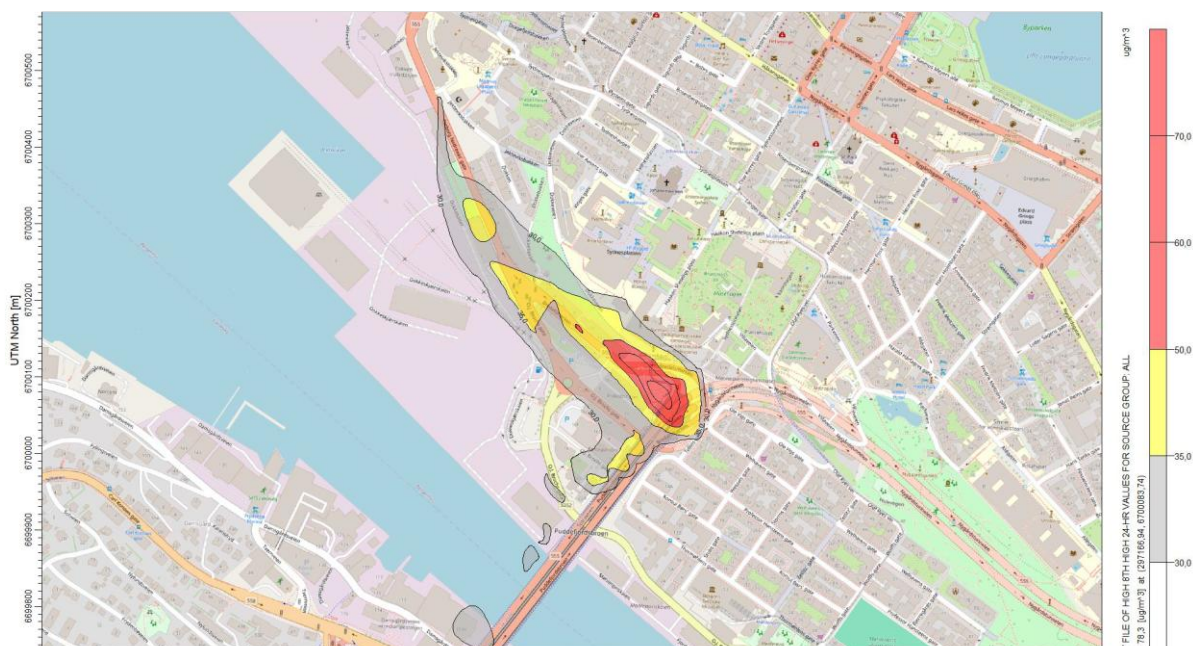
Området er sterkt støybelastet fra havn og tilhørende containerhåndtering. Vegtrafikk gir også mye støy i området, både fra Puddefjordsbroen, rv. 555 Torborg Nedreaas' gate, fv. 5352 O.J. Brochs gate og andre lokalveger. For ytterligere informasjon om eksisterende situasjon se avsnitt om *Støy* i kapittel 0 Konsekvensutredninger eller konsekvensutredningsrapport om *Støy*.



Figur 3-14 viser støyberegninger for Dokken og Møhlenpris kaien under dagens situasjon; vegstøy til venstre, havnestøy til høyre. Hentet fra konsekvensutredning for støy (Norconsult, 2025).

3.7.2. Luftkvalitet

I forbindelse med kalibrering av spredningsmodellen for luftforurensning har det blitt modellert for dagens situasjon etter retningslinjen T-1520 og utbredelsen av rød og gul luftkvalitetssone for svevestøv (PM_{10}). Luftsonekartet for svevestøv er vist i Figur 3-15 og viser at tunnelmunningen på rv. 555 Sotraveien er den største kilden til luftforurensning i området. I tillegg gir vegtrafikken en utbredelse av gul sone langs rv. 555 Sotraveien og rv. 555 Bredalsmarken og Torborg Nedreaas' gate. Forurensningen holder seg i hovedsak langs veiene med størst trafikkmengde.



Figur 3-15 viser utbredelse av rød og gul luftkvalitetssone for PM_{10} for trafikkmengden for dagens situasjon ved Dokken sør.

3.8. Vannforsyning og avløp

Oversikt over eksisterende vann- og avløpsanlegg fremgår av tegning H001 – H003 i VA-rammeplan og uttrekk fra H002 og H003 er vist i Figur 3-16.



Figur 3-16 Illustrasjon over eksisterende VA-anlegg i området (Uttrekk fra Oversiktsplan - H002 og H003).

Vannforsyning

Planområdet Dokken er i dag tilknyttet hovedvannledningsnettets fra Svartediket vannbehandlingsanlegg, som er en av de viktigste forsyningskildene i Bergen kommune.

Vannforsyningen til området skjer primært via en $\varnothing 500$ mm trykkledning av PE50-materiale som krysser under Puddefjordsbroen.

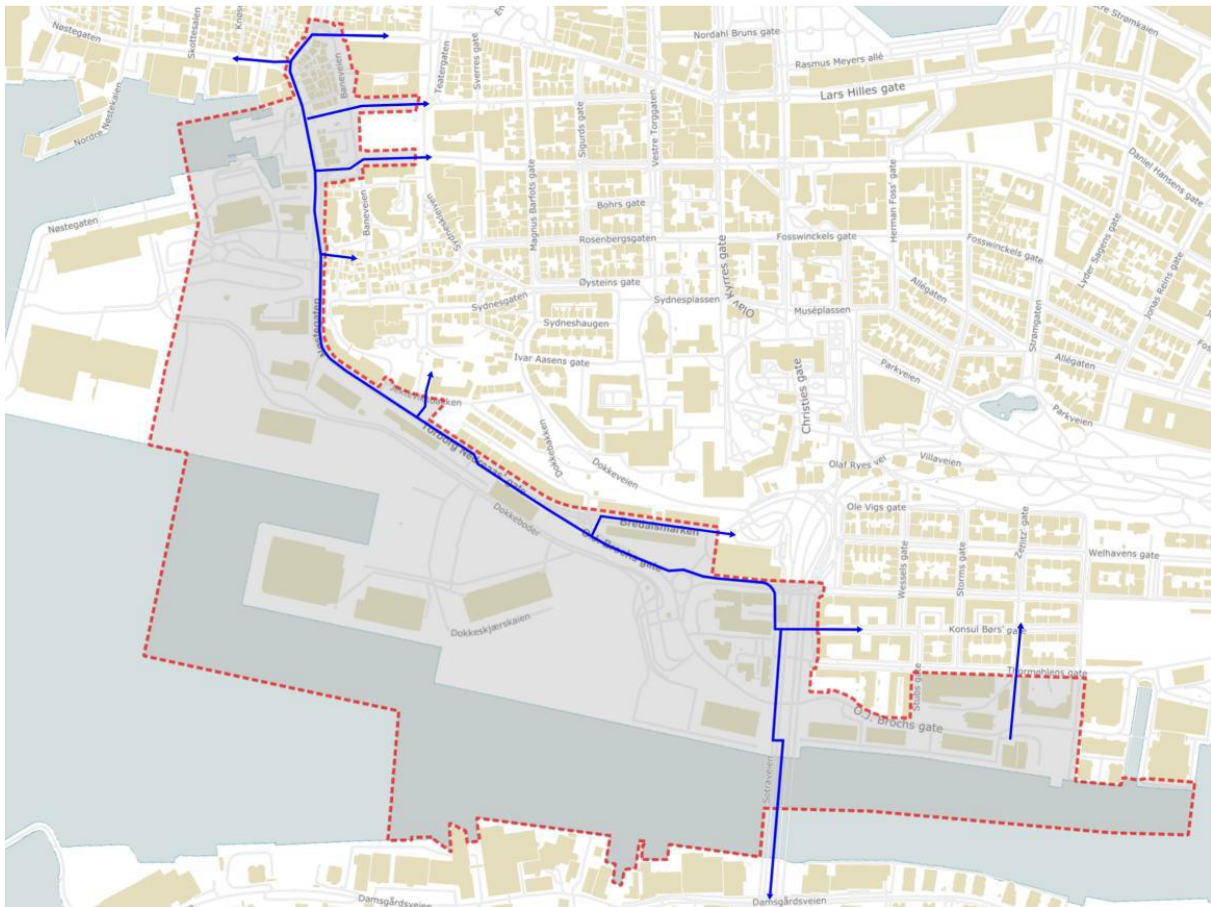
Etter passering under broen, reduseres ledningsdimensjonen trinnvis:

1. Først til en $\varnothing 400$ mm støpejernsledning (SJK) rett nord for Puddefjordsbroen.
2. Deretter videre til en $\varnothing 300$ mm SJK i overgangen mellom Professor Hansteens gate og O.J. Brochs gate.

Denne $\varnothing 300$ -ledningen fordeler vann videre i to retninger:

1. Sørøver og østover langs Konsul Børs' gate
2. Nordvestover gjennom Torborg Nedreaas' gate og Nøstegata

Det finnes per i dag kun én trykksone i området. Basert på tilgjengelige data og vurderinger fra Bergen Vann anses forsyningskapasiteten å være tilfredsstillende for dagens og forventet fremtidig belastning innen planområdet, både med hensyn til trykk og vannmengde.



Figur 3-17 Eksisterende hovedsystemet for vannforsyning i tilknytning til Dokken. Se H001-1003 for detaljer og dimensjoner.

Avløp

Avløpet fra Dokken og tilgrensende områder føres i dag til avløpstunnelen på Laksevågssiden, videre mot Holen avløpsrenseanlegg, via tre hovedpumpestasjoner som alle er lokalisert innenfor planområdet for «Dokken Sør». Disse er:

1. Jekteviken pumpestasjon (P9) – mottar avløp fra sone 1 og sone 6
2. Dokken pumpestasjon (P8) – mottar avløp fra sone 2, 3 og 5
3. Wolffs gate pumpestasjon – mottar avløp fra sone 4

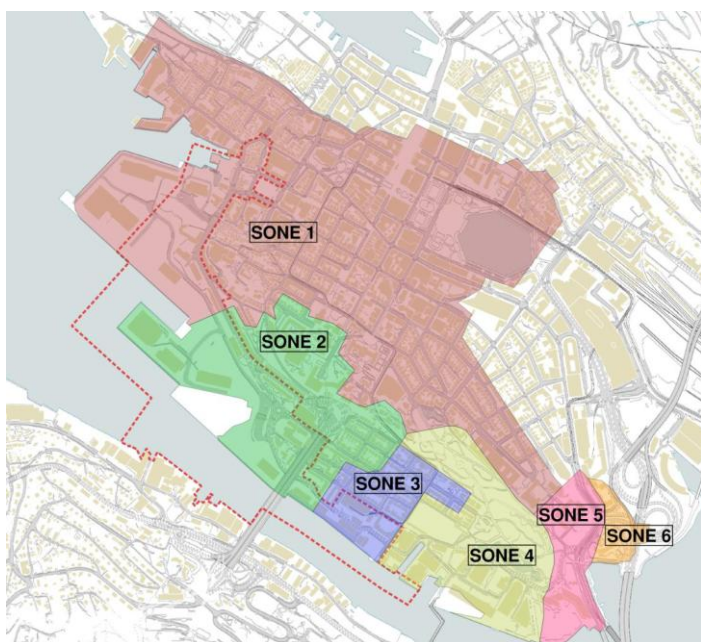
Pumpestasjonenes beliggenhet, tilhørende soner og overløp er vist i Figur 3-18 samt i tegning nr. H002 og H003 (vedlegg 7 – Tegningshefte).

Avløpssystemet i området består i dag av en kombinasjon av separatsystem (adskilt spillvann og overvann) og fellessystem (blandet avløp), med hovedtyngden som fellessystem. Enkelte områder oppstrøms er separert, med egne overvannsutslipp direkte til sjøen. Alt spillvann og fellesavløp samles opp gjennom hovedledninger, kulverter og tunneltraseer som fører avløpet inn til de tre pumpestasjonene. Pumpestasjonene pumper videre til en felles overføringsledning (AF-P Ø400) som krysser under Puddefjordsbroen, og som leder alt avløp til tunneltraseen mot Holen renseanlegg.

Det er utarbeidet et eget notat for vurderinger av funksjon og oppgraderingsbehov for pumpestasjoner og overløpssystemer. Det henvises her til Vedlegg 1 «13220119_RIVA-NOT-001 Kommunale overløp og pumpestasjoner på Dokken».

Avløpssoner

Flere av de tilknyttede avløpssonene ligger utenfor det definerte planområdet for «Dokken Sør» (og det fremtidige «Dokken Nord»), men avløpet fra disse sonene håndteres via infrastruktur – pumpestasjoner og hovedledninger – som er lokalisert innenfor «Dokken Sør», se Figur 3-18 og Tabell 3-5.



Figur 3-18 Hovedsystem for avløp gjennom Dokken med tilhørende avløpssoner.

Tabell 3-5 Avløpssoner inn mot pumpestasjoner og eksisterende hovedledninger gjennom Dokken.

Sone	Beskrivelse av område	Tilføres pumpestasjon
Sone 1	Sentrum / Nordnes	Jekteviken (P9)
Sone 2	Dokkeskjærskaien/Dokkenbakken/Bredalsmarken/Møhlenpris N.	Dokken (P8)
Sone 3	Møhlenpris sør	Dokken (P8)
Sone 4	Thormøhlens gate	Wolffs gate (P7)
Sone 5	Florida	Dokken (P8)
Sone 6	St. Paul	Jekteviken (P9)

Avløpssystem innenfor «Dokken Sør»

Innenfor det nåværende reguleringsområdet for «Dokken Sør» er dagens avløpssystem hovedsakelig separert. Spillvann fra området ledes til P8 eller P9, mens overvann i stor grad går via private overvannsledninger direkte til Puddefjorden. Eksisterende ledningsanlegg og teknisk infrastruktur knyttet til havnevirksomheten vil bli fornyet og omlagt som en del av transformasjonen i henholdsvis «Dokken Sør» og «Dokken Nord» (Bergen_kommune, 2023).

For mer utfyllende informasjon om avløp vises det til kapittel 3.2 *Avløp* i VA-rammeplan.

Vannmiljø

Puddefjorden er hovedresipient for planområdet og inngår i vannforekomsten «Byfjorden – indre del». Miljøtilstanden er betydelig forbedret etter prosjektet *Renere Puddefjord*, og nyere undersøkelser viser generelt god kjemisk tilstand. Det forekommer likevel fortsatt rekontaminering av sjøbunnen enkelte steder, hovedsakelig som følge av tilførsel av miljøgifter via overvann og regnværsoverløp fra felles avløpssystem (bl.a. PCB, PAH og tungmetaller).

Jekteviken har ikke påviste alvorlige overskridelser av miljøgifter, men området regnes som sårbart og påvirkes av utslipp fra overløp og overvannsutløp, særlig fra pumpestasjon P9 og utslipp gjennom Dokken.

VA-rammeplanen anbefaler derfor følgende hovedtiltak:

1. Flytte overløpet ved Jekteviken (P9) til nytt utslippspunkt i dypere vann og utenfor planlagt strand- og badeområde.
2. Samordne plassering og dimensjonering av nytt overløp ved pumpestasjon P8 med kommende vannmiljøutredning.
3. Beholde dagens utslippsløsning ved Wolffs gate, som vurderes som akseptabel.
4. Utforme nye VA-tiltak slik at de ikke bidrar til ny forurensning eller rekontaminering av sjøbunnen.

Videre anbefales en egen, mer detaljert vannmiljøutredning knyttet til utslippsmengder, strømningsforhold og tiltak i strandsonen, samt regionale tiltak for å redusere overvannsforurensning og forbedre fellessystemet.

Samlet vurderes Puddefjorden som i bedring, men fortsatt sårbar, og vannmiljøhensyn må ligge til grunn for videre utforming av VA-løsninger på Dokken.

Dette er et sammendrag av kapittel 3.3 Vannmiljø i VA-rammeplanen. Det vises også til kapittel 3.2.1 *Overvannshåndtering for eksisterende havn og veier* for «Dokken Sør» i vedlegg 2, som beskriver dagens utslippsledninger for overvann og overløp.

3.9. Energi

Eksisterende teknisk infrastruktur (uten EL) i planområdet kommer frem av tegninger HIQ101-103 til VA-rammeplan.

3.9.1. Fjernvarme

Hovedføringen for fjernvarme går fra Eviny Termo sin energisentral i Jekteviken 6A og følger Nøstegaten i nordvestlig retning. Det er ingen eksisterende fjernvarmeføringer inn mot selve planområdet «Dokken Sør» fra sørøst.

3.9.2. Fjernkjøling

Fjernkjølingen forsynes fra en pumpestasjon lokalisert under Puddefjordsbroen. Herfra føres to ø400 mm PE100 kjøleledninger:

1. én mot nordøst til nedlagt tunnel
2. én mot vest langs Dokkeskjærskaien til Universitetet i Bergen (UiB)

Fjernkjølesystemet til UiB benytter fremdeles en ø355 mm trykkledning med utløp i Jekteviken. Både tur og retur går via det tidligere gassverkbygget, der den gamle sjøinntakspumpestasjonen ble faset ut i 2018 da ny forsyning via Puddefjordsbroen ble etablert.

3.9.3. Høyspent/El-kabler

Det elektriske hovednettet i området inkluderer både høyspent og lavspenkabler med føringsveier gjennom området. Planområdet inneholder også en hovedtrafostasjon eid av BKK i nordøstre del av Jekteviken.

Merk: Det foreligger begrenset informasjon om teknisk detaljering, da dette er underlagt BKKs taushetsplikt og krever særskilt avtale for innsyn.

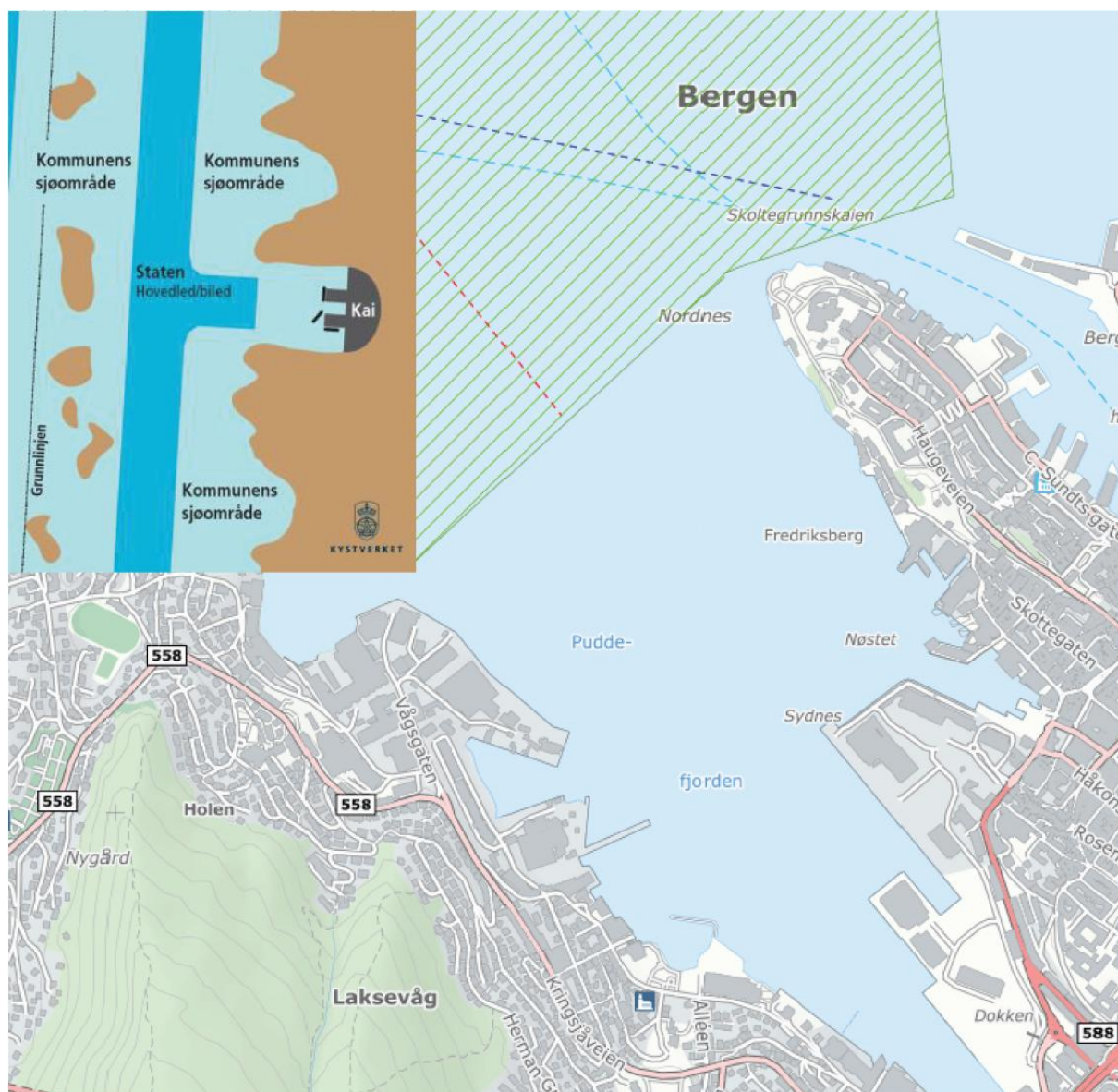
3.10. Ferdsel på sjø

Byfjorden er et av Bergens mest trafikkerte sjøområder for både nærings- og fritidstrafikk. Dokken har en sentral rolle som byens containerhavn, cruisehavn og anløpshavn for kystrutene (Hurtigruten og Havila Kystruten) og fergetrafikk til/fra Danmark (Fjordline), med daglige anløp og et komplekst trafikkbilde i nærområdet.

En hovedfarled går fra sør mot Dokken, med bi-led videre nordover, og store deler av Byfjorden er definert som farled etter farledsforskriften (FOR-2019-12-11-1834) (se Figur 3-19).

Kommuneplanens arealdel avsetter området til bruk og vern av sjø og vassdrag, og fastslår at tiltak som vanskeliggjør skipstrafikk ikke er tillatt.

Farledsavgrensningen fastsatt av Kystverket strekker seg ikke helt inn til Dokken. Der statlig farledsmyndighet opphører, overtas ansvaret av Bergen kommune gjennom Bergen Havn AS.

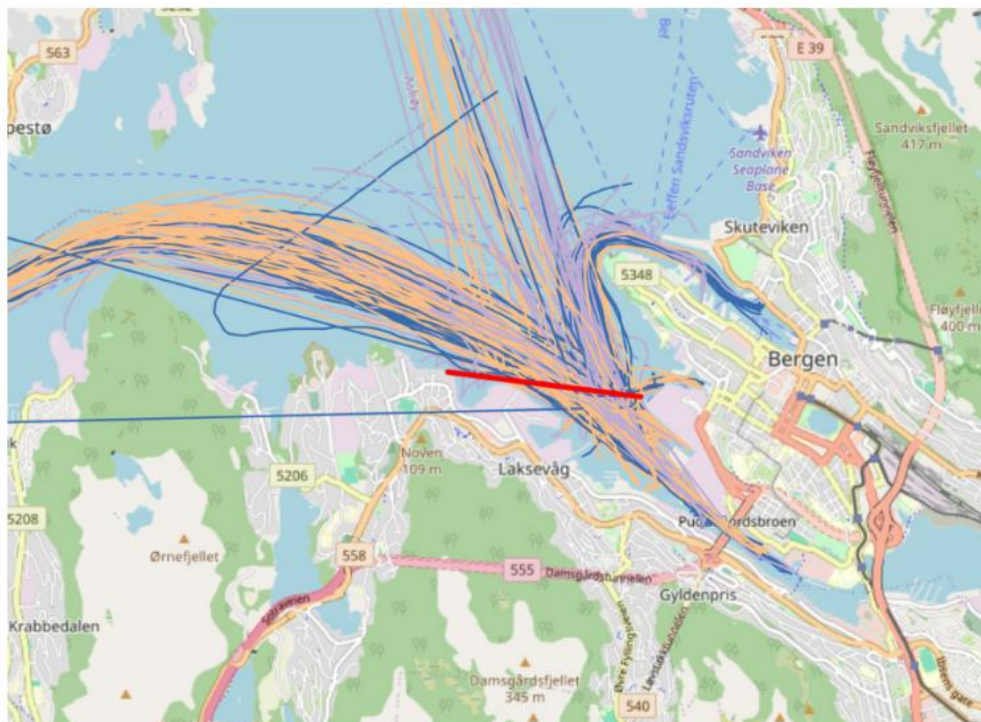
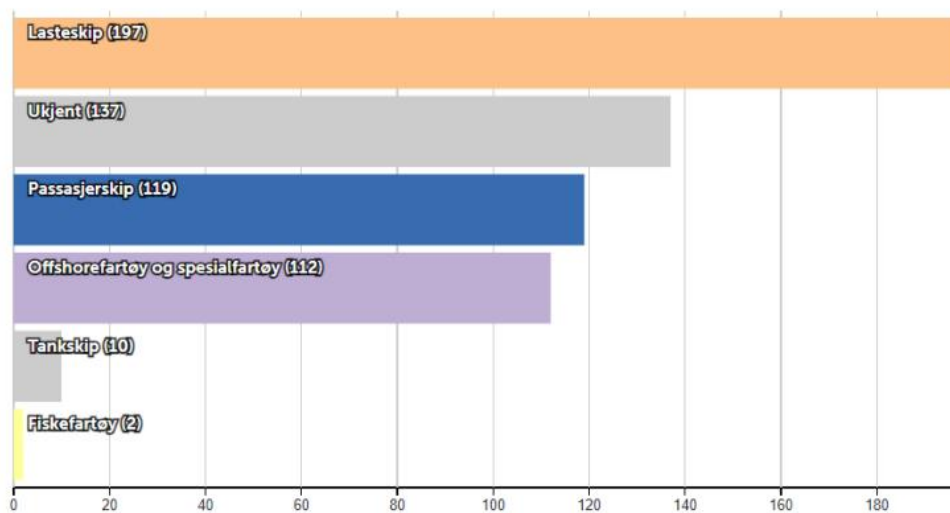


Figur 3-19 Hovedled (rød) og bi-led (blå) er vist med stiplet linje. Grønn skravur markerer farledsarealet i Byfjorden der Kystverket har ansvar og myndighet. Utenfor dette området er kommunen, gjennom Bergen Havn AS, ansvarlig farledsmyndighet. Utsnittet øverst til venstre viser myndighetsfordelingen i sjøområdene langs kysten (Veileder for planlegging i sjø (KDD)).

3.10.1. Nytteflåten

Figur 3-20 viser antall skipsanløp til Dokken og Laksevåg i oktober 2024, en periode som gir et representativt bilde av trafikkmønsteret. Trafikken domineres av lasteskip, passasjerskip og offshorefartøy. En relativt stor andel fartøy er registrert som «ukjent» kategori, mens andelen tanktransport og fiskefartøy er lav. I sommermånedene må det påregnes betydelig økt passasjertrafikk, særlig knyttet til cruiseskip.

I tillegg til næringstrafikken har Bergen brannvesen en MOB-båt stasjonert ved hovedbrannstasjonen i Store Lungegårdsvannet. Fartøyet kan operere fritt innenfor området, med unntak av begrensninger i seilingshøyde mellom Store Lungegårdsvannet og Puddefjorden.



Figur 3-20: Anløp (AIS) til Dokken og Laksevåg i oktober 2024, fordelt på fartøyskategorier. Dokken (nord og sør) fremstår som det klart viktigste knutepunktet for nyttetrafikk i sentrale deler av Bergen. Figuren viser også at trafikken avtar betydelig innenfor Puddefjordsbroen og opphører ved Småpudden. Med forbehold om usikkerhet i AIS-data indikerer fordelingen at nyttefartøy i hovedsak benytter den nord østlige delen av Puddefjorden ved Dokken sør.

3.10.2. Fritidsflåten

Det er i dag betydelig fritidsbåttrafikk gjennom Puddefjorden, hovedsakelig knyttet til hjemmehavner i Store Lungegårdsvann (Draugen og Neptun båtforening) og båthavner innerst i fjorden:

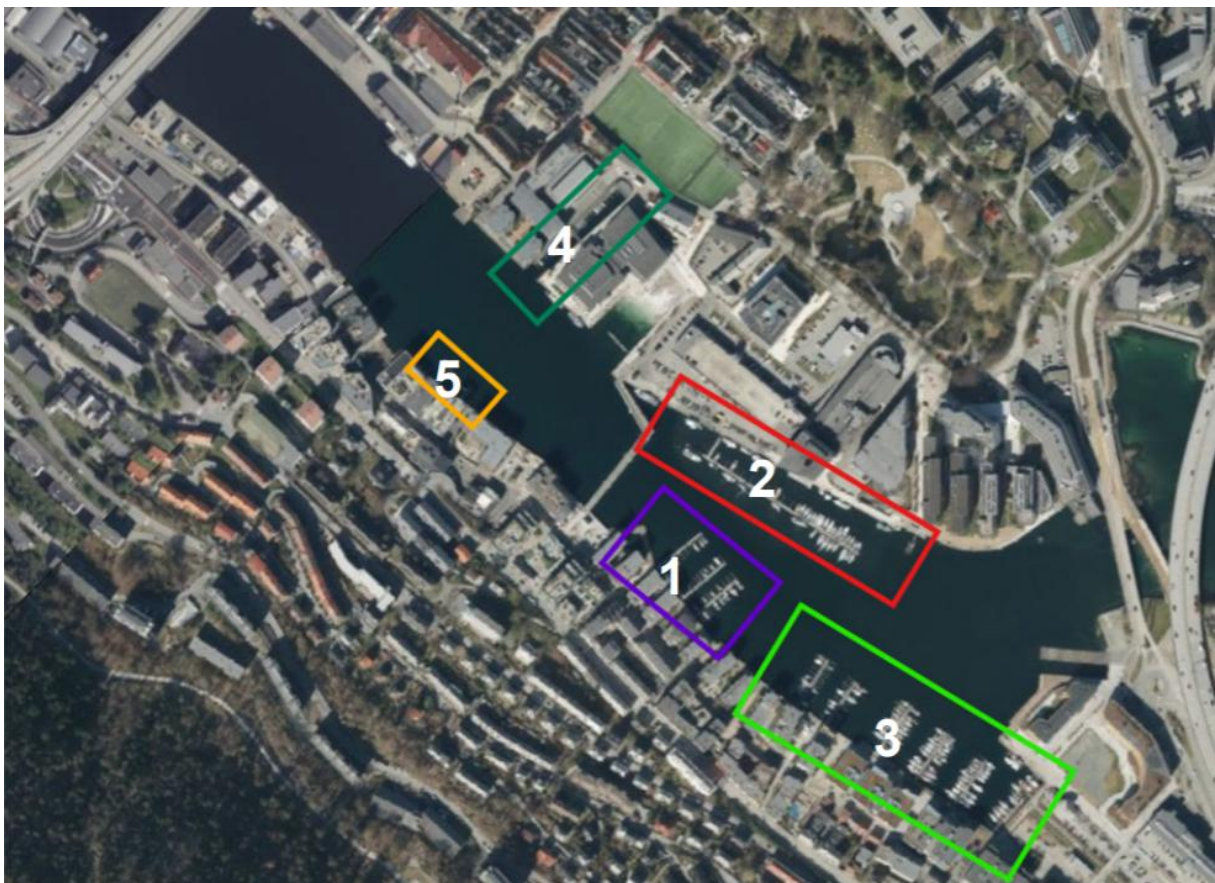
1. Favn- og Damsgård båthavn

2. Marineholmen gjestebrygge
3. Solheimsviken gjestebrygge og Solheimsviken båthavn (bobåter)
4. Blindtarmen marina
5. Damsgårdsveien 85–97

Et grovt estimat tilsier om lag 500–600 båtplasser innenfor Puddefjordsbroen, basert på medlemstall i båtforeninger og tilgjengelig brygge- og kaiareal. Tilbudet for tilreisende lystbåter er begrenset, og turisttrafikken er derfor lav sammenlignet med områder som Vågen. Samtidig vurderes potensialet for økt fritidsbåt- og gjestetrafikk å øke i takt med omforming av sjøfronten på Dokken fra industri til bymessige formål med kultur- og serveringstilbud.

I Solheimsviken bobåthavn er mange fartøy store eller seilbåter, og trafikken er derfor avhengig av seilingshøyden under Puddefjordsbroen (26 m) og åpningstidene for Småpudden.

Det foregår også noe vannsportaktivitet, særlig kajakkpadling og i mindre grad seiling med mindre joller. Aktiviteten har økt de senere årene, blant annet som følge av ny boligbebyggelse langs sjøfronten i Damsgårdssundet og Solheimsviken. Puddefjorden vurderes likevel som relativt lite egnet for slik bruk, på grunn av tett nytte trafikk, redusert opplevd trygghet og krevende bølgeforhold.



Figur 3-21: Båthavner innerst i Puddefjorden, ref. notat «Næring og bruk av kaier» BK, PBE 2025.

3.11. Forurensset grunn



Figur 3-22 Foto av borerigg på Dokken (Miljøteknisk grunnundersøkelse - Dokken, 2024/2025, Sweco).

På oppdrag fra Bergen kommune har Sweco kartlagt grunnforurensning i havneområdet. Området er etablert på utfyllinger i sjø og var preget av gassverkdrikt i perioden 1908–1985, før det senere ble tatt i bruk som havn for gods-, passasjer- og cruiseskip.

Basert på Norconsults (2023) prøvetakingsplan er det tatt prøver fra 126 punkter, med analyser av 323 løsmasser for ulike miljøgifter. Resultatene er sammenstilt med tidligere undersøkelser og viser omfattende forurensning av PAH, tungmetaller og olje, hovedsakelig knyttet til tidligere gassverkdrikt og deponering av forurensede masser i utfyllinger frem til tidlig 2000-tall.

Sterkt forurensede masser er påvist i alle fire delområder, hovedsakelig innenfor strandlinjen fra 1985, men også lokalt i nyere utfyllinger. De mest forurensede områdene er Jekteviken, Dokkeskjærskaien og Nøstebukten. Forurensningen strekker seg stedvis dypt, blant annet ned til 18 m på Dokkeskjærskaien. I Jekteviken er det påvist flytende tjære på ca. 5 m dyp i en berggrunnsforsenkning.

I sjøbunnsedimenter fra delområdene B, C og Dokken nord er det påvist tributyltinn (TBT) over normverdi, i samsvar med tidligere undersøkelser i Puddefjorden før tildekking (Peab, 2018).

Risikovurderinger viser at alle analyserte stoffer spres til Puddefjorden. Beregnet konsentrasjon av benzo(a)pyren overstiger EQC/PNEC-verdien for kystvann i flere hundre år. Det er også sannsynlig at benzen, cyanid, fenol og PFOS i de nærmeste årene vil overskride sine respektive miljøkvalitetsstandarder i resipienten. Spredning via grunnvann er nærmere beskrevet i hydrogeologisk rapport (Sweco, 2025).

For utfyllende informasjon se rapport *Miljøteknisk grunnundersøkelse - Dokken*, 2025, Sweco.



Figur 3-23 Oversikt over Swecos prøvepunkter utført med borerigg i august-oktober 2024 (Miljøteknisk grunnundersøkelse - Dokken, 2024/2025, Sweco).

3.12. Risiko og sårbarhet

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for områdeplanen med utgangspunkt i fremtidig situasjon, men flere av temaene er også gjeldende ved eksisterende situasjon.

ROS-analysen skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om dette ved alle planer for utbygging innenfor et planområde (jf. §4-3).

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som moderat sårbart. Det bemerkes at dette er en områdeplan og det vil det være naturlig, gitt kunnskapsgrunnlag på nåværende tidspunkt, at vi henviser til detaljreguleringsfasen for endelig og full vurdering av enkelte av temaene. Dette er det rom for å gjøre gitt føringer fra DSB knyttet til overordnet planlegging, som en områdeplan er.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet og ansett som gjeldende for dagens situasjon:

- Ustabil grunn (områdestabilitet)
- Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning
- Ekstremnedbør (overvann)
- Transport av farlig gods

Temaet under fremsto som lite sårbart ved fremtidig situasjon hvor havneområdet er redusert, men det kan tenkes at det ville vært vurdert med forhøyet sårbarhet ved dagens situasjon:

- *Brann/eksplosjon, akutt forurensning ved havneanlegg*

For utfyllende informasjon om ROS-analysen se til rapport *Risiko- og sårbarhetsanalyse* (Norconsult, 2025).

4. Konsekvensutredning

I forbindelse med planarbeidet har det blitt utarbeidet seks konsekvensutredninger, i henhold til temaer fastsatt i planprogrammet. Utredningene har blitt oppsummert i dokumentet «*Sammenstilling av konsekvenser – Områdereguleringsplan for Dokken Sør*», hvor hensikten har vært å presentere overordnede konklusjoner og faglige anbefalinger fra de ulike utredningene for å få en oversikt over hvilke løsninger og prioriteringer områdeplanen bør ta med seg videre til plangrepet. Dokumentet oppsummerer hver tema-utredning med hovedfunn, oppfølgingspunkter, usikkerhet og grensesnitt mot andre fag. Dokumentet tar også for seg andre beslutningsrelevante tema som *Byform og arkitektur* og *Stresstest av areal*, samt viktige støttetema som *Sosiokulturell stedsanalyse*, *Handels- og markedsanalyse* og *Kriminalitetsforebygging*.

For ytterligere informasjon om konsekvensutredning og temaene se samlerapport eller de respektive rapportene.

Landskap

Samlet sett konkluderer konsekvensutredningen med at volumhåndtering, siktlinjer og hensynet til sundlandskapet er avgjørende for å sikre et godt sluttresultat for utviklingen av den sørlige delen av transformasjonsområdet («Dokken Sør»). Selv om Alternativ 2 og 4 peker seg ut som de mest gunstige fra et landskapsperspektiv, inneholder også de øvrige alternativene flere positive grep som bør videreføres. Nøkkelen blir å balansere bygg og infrastruktur på en måte som bevarer viktige utsyn og romslighet i byrommene, slik at Dokken sør oppnår et godt samspill mellom by og sjø, og danner et attraktivt landskapsbilde for både beboere og besøkende.

Kulturminne og kulturmiljø

Utredningen peker på at alternativ 3 og alternativ 4 er de minst belastende for kulturminner og kulturmiljø, men selv disse innebærer tiltak med mulig middels negativ konsekvens. De øvrige alternativene kommer ut med stor negativ konsekvens, særlig grunnet massiv utnyttelse, splittede vegløsninger og store fyllinger. Videre planlegging bør sette søkelys på fleksibilitet i skala, redusert barriereeffekt og forsiktig håndtering av eksisterende verneverdige bygg og vannspeil for å minske de negative virkningene på dette historisk verdifulle byområdet.

Friluftsliv og byliv

Konsekvensutredningen viser store muligheter for å styrke friluftsliv, byliv, barn og unges interesser ved transformasjon av Dokken, men også at ulik infrastruktur- og arealutforming kan gi varierende grad av barrierevirkninger, støy og mangel på sammenhengende aktivitets- og rekreasjonsarealer. For å oppnå en helhetlig, bærekraftig utvikling anbefales særlig å planlegge bedre koblinger til Møhlenpris og Sydnes, styrke koblingen over Puddefjorden for gange og sykkel med bro over Puddefjorden, samt unngå (eller kompensere for) nye barrierer i områder som Nøstebukten, Jekteviken og Torborg Nedreaas gate. Samt gjennom velbegrunnede løsninger for Møhlenpris kaien og Jekteviken, hvor det avsettes areal til aktivitet, lek og nærkontakt med fjorden, ligger det et stort potensial for å gjøre Dokken til en levende og attraktiv bydel for alle aldersgrupper.

Støy

Utredningen viser at flytting og senere avvikling av havneaktiviteten vil gi en vesentlig positiv støyreduksjon, ettersom dagens svært dominerende støykilde på Dokken fases ut. Når det gjelder veg- og baneløsninger, har de ulike alternativene relativt små forskjeller for støypåvirkningen utenfor planområdet, mens løsninger som kvartalsstruktur og plassering av funksjoner innad først og fremst påvirker hvordan området kan skjermes for støy internt. Den samlede konsekvensen for omgivelsene er positiv, men Sydnes kan midlertidig oppleve økt støynivå før havnevirksomheten utfases helt. Utredningen anbefaler å bruke nye bygg som skjerming mot havnen og hovedveg, samtidig som bybane på Puddefjordsbroen og eventuelt en tunnel ved Møhlenpris kaien kan redusere støybelastningen ytterligere. Videre peker den på betydningen av riktig plassering av støyfølsom bebyggelse (boliger, skole, barnehage) og oppfølgende vurderinger av anleggsfasen. Enkelte usikkerhetsmomenter knytter seg særlig til midlertidige havneløsninger samt detaljutforming av veg- og baneløsningene.

Luftforurensing / Lokal luftkvalitet

For å sikre god luftkvalitet i området, bør følsom bebyggelse plasseres i soner med tilfredsstillende luftkvalitet, utenfor rød/gul sone. Det er videre viktig å fortsette med målinger og kalibrering av modeller for å redusere usikkerhet knyttet til svevestøvnivåene. Støvreducerende tiltak må iverksettes i bygge- og driftsfasen, spesielt ved anleggsarbeid og massetransport, samt skjermingstiltak mot tunnelutslipp der det er relevant. Konsekvensutredningen viser at luftforurensningen på Dokken sør ikke overskrider gjeldende grenseverdier. Likevel bør planleggingsfasen ta hensyn til områder med forhøyet svevestøv (PM10), spesielt nært Rv. 555 og tunnelmunninger. Ved riktig lokalisering av følsom bebyggelse og videre modellkalibrering kan området utvikles uten vesentlige negative konsekvenser knyttet til luftforurensing.

Trafikk og mobilitet

For å nå målene for mobilitet i arealstrategien og for at transformasjonen ikke skal belaste hovedvegssystemet, må området ha lav parkeringsdekning. Det må tidlig i utbyggingsfasen komme en god forbindelse for gående og syklende mot Møhlenpris. Forbindelser for gående og syklende må ha synlige landemerker som gir orientering for å kunne konkurrere med andre reisevaner.

I bystrukturen må store kvartaler unngås fordi det gir få parallelle gater og færre muligheter til enveiskjøring eller annen gatebruk. Hovedvegssystemet bør ikke deles opp ettersom dette gir en mindre lesbar kollektivløsning med større kryssavstand for passasjerer, og det gir lavere kapasitet med større fare for tilbakeblokkering.

Oppsummeringstabell

Tabell 4-1 viser sammenstilling av og rangering av KU-alternativene etter M-1941 og annen metodikk. Hentet fra Sammenstilling av konsekvenser – Områderegeringsplan for Dokken Sør.

Tema	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5
Metode etter M-1941					
Landskap	Stor negativ	Noe negativ	Betydelig negativ	Noe negativ	Stor negativ
Rangering	3	1	2	1	3
Kulturmiljø	Stor negativ	Stor negativ	Middels negativ	Middels negativ	Stor negativ
Rangering	2	2	1	1	2
Friluftsliv og byliv	Noe negativ	Positiv	Positiv	Positiv	Noe negativ
Rangering	2	1	1	1	2
Etter annen metodikk					
Støy	Positiv	Positiv	Positiv	Positiv	Positiv
Rangering	1	1	1	1	1
Luftforurensning	Stor negativ	Stor negativ	Stor negativ	Stor negativ	Stor / middels negativ
Rangering	2	2	2	2	1
Samlet rangering	4	2	2	1	3

5. Beskrivelse av planforslagets innhold og virkninger

5.1. Planens hovedgrep

Hovedgrepet i områdeplanen er å tilrettelegge for og sikre gjennomføring av helhetlig og fremtidsrettet byutvikling sentralt i Bergen. Planforslaget legger til rette for en urban og bærekraftig transformasjon av havneområdet på Dokken og Jekteviken (Møhlenpriskaien, Frieleneskaien, Dokkeskjæret og Jekteviken), til et nytt bymessig område med varierte funksjoner som er koblet på Bergen sentrum. Hovedgrepet bygger på målsettingen om å åpne sjøfronten, etablere gode forbindelser mellom sentrum og sjøen, og utvikle et attraktivt og bærekraftig byområde med høy kvalitet i uterom og bebyggelse.

Planen viderefører intensjonene i arealstrategien for Dokken, og skal bidra til å realisere en bærekraftig, blågrønn del av byen med tydelig identitet, og med vekt på sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft.



Figur 5-1 viser plangrepet og hvordan Dokken knytter seg til omliggende områder.

Byformen setter rammene for byggene. De planlagte gateforløpene og møtene mellom bygg, gate og landskap er essensielt for hovedgrepet. Områdeplanen bygger på byromstradisjonene i det historiske Bergen sentrum, som består av et variert byromsnettverk med forbindelser av ulike størrelse og karakter der det er satt av rikelig med byrom til allmennheten. Det legges opp til gater og plasser, gode hjørner og oppholdsmuligheter, der nabolagskala er særlig viktig.

1. «Den grønne gaten» binder planområdet og delområdene sammen, og danner selve ryggmargen som strekker seg fra *Møhlenpriskaien*, gjennom *Frieleneset* og ut til *Dokkeskjæret*. Gaten varierer i bredde, fra det smaleste strekket ved *Møhlenpriskaien*, til den utvider seg nordover mot det åpne fjordlandskapet og byfjorden. Den skal i mest mulig grad fungere som en grønn korridor og på de myke trafikanters premisser, samtidig som deler av den må romme varelevering og teknisk infrastruktur i bakken.

2. Tre sentrale og attraktive byrom fordeles på de tre delområdene, der alle henvender seg mot sjøen på den ene siden, og eksisterende bebyggelse på den andre siden. «Trikkeparken» ifm ny barnehage omkranset av nye boliger på *Møhlenpriskaien*, «Frielenesparken» som et større torg og blågrønt byrom med publikumsrettet virksomhet og boliger rundt, og «Havparken» ved *Dokkeskjæret*, som det største byrommet for både rekreasjon og biologisk mangfold, omgitt av skole, barnehage, forskningsinstitusjon, og muligheter for en større publikumsattraksjon der blant annet Verdenshavsenteret kan bli en sentral aktør.

3. «Kollektivgaten» føres parallelt med eksisterende hovedveg Torborg Nedreaas gate, og gir en roligere gate hovedsakelig bestående av kollektivtrafikk, varelevering og myke trafikanter. Den vil i første omgang fungere som gate for en gjennomgående bussrute, mens den senere kan fungere for bybane (forutsatt dagløsning gjennom til sentrum). Holdeplass i denne gaten vil fungere som kollektivknutepunkt, sentralt plassert mellom byrom og publikumsrettet virksomhet ifm Gassverket på den ene siden, og institusjonsbygg med allmenning inn til «Havparken» på den andre siden.

4. Bykoblinger for myke trafikanter opprettes i forlengelsen av Bergens eksisterende bystruktur, og legger til rette for en videreføring av sentrum sin historiske byform som kompakt gåby. Forbindelsene er i form av allmenninger, smalere gater, trappeforbindelser, snarveier og en gang- og sykkelbro. Med 10 tverrforbindelser koblet på eksisterende nabolag og Bergen sentrum, samt en gang- og sykkelbro til Laksevåg, vil området tilgjengeliggjøres, samtidig som Bergen sentrum utvides.

5. Sammenhengende sjøpromenade med variert bredde og bruk gir en attraktiv og tilgjengelig sjøfront, både for beboere, lokale brukere og besøkende. Bergens identitet som havby videreføres på Dokken, med blant annet viktige institusjoner som Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, samtidig som det legges til rette for rekreasjon og biologisk mangfold langs andre deler av promenaden. Ved å beholde deler av kaiene som infrastruktur for havnen, der skip og sjøpromenade fungerer sammen, ivaretas også området og Bergen sin havneidentitet i transformasjonsområdet.

6. Hjertene plasseres ifm de sentrale byrommene i området, og skal karakteriseres som konsentrerte, tilgjengelige og identitetsskapende byrom der funksjonsblanding, sosial samhandling og høy urban kvalitet skaper liv og tilhørighet.

60



Figur 5-3: Illustrasjonsplan for områderegeringsplanen (Mad arkitekter).

5.2.1. Arealformål

Planområdet omfatter om lag 300 dekar, inkludert land- og sjøareal. Ca. 120 dekar av planområdet utgjør sjøareal. Planforslaget fastsetter arealformål etter plan- og bygningsloven §§ 12-5 og 12-6, og legger til rette for en sammensatt bystruktur med blandede funksjoner.

Bebyggelse og anlegg

Arealformålene for bebyggelse og anlegg bestemmer tillatt innhold i områder for ny bebyggelse. Innenfor planområdet legges det i stor grad til rette for kombinasjonsbygg der bolig, kontor, tjenesteyting og publikumsrettede virksomheter kan integreres. Områdereguleringsplanen åpner for relativt stor fleksibilitet innenfor bebyggelsesformålene.

Det er stor overvekt av det overordnede arealformålet «Sentrumsformål» innenfor planområdet. Dette formålet omfatter forretninger, tjenesteyting, boligbebyggelse, hotell/overnatting, kontor og bevertning, herunder nødvendige grøntareal til bebyggelsen. Grunnet ulike vurderinger knyttet til støy, størrelse på utbyggingsfelt og generell egnethet er det gitt følgende begrensninger for de ulike utbyggingsfeltene som er satt til sentrumsformål:

- Sentrum SF1-SF7, SF9 og SF13 utelukker hotell/overnatting
 - SF1 inneholder også parkering og innlemming av eksisterende kloakkpumpestasjon i Wolfs gate
- Sentrum SF8, SF10 og SF11 åpner for både bolig og hotell/overnatting
- Sentrum SF14 utelukker hotell/overnatting, men kan åpne for bolig dersom hensyn til eksisterende bebyggelse innenfor SF13 med uteoppholdsareal og kvalitetskrav kan dokumenteres
- Sentrum SF15 og SF16; utelukker bolig, men åpner for parkering i kjeller
- Sentrum SF12 utelukker både bolig og hotell/overnatting

Planforslaget sikrer ikke studentboliger spesifikt, men formålet studentboliger ligger innunder boligformål som er sikret. I feltene som er regulert til sentrumsformål, der det er åpnet for bolig, kan det også være aktuelt med studentboliger.

Det er satt av ett område til bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting (T1). Dette er også et relativt fleksibelt formål som kan inneholde både barnehage, helse- og omsorgsinstitusjon, kulturinstitusjon, administrasjon, generell tjenesteyting som fysioterapi eller konsulentvirksomhet og bevertning. I områdeplanen er dette arealet i hovedsak tiltenkt barnehage og det er satt krav om at det skal etableres barnehage her i forbindelse med utviklingen av nabotomtene på Møhlenpriskaien.

Tomten som er under planlegging for samlokalisering av Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet (Hi/Fdir) er gitt arealformålet «Nærmere angitt offentlig eller privat tjenesteyting». Dette er svært likt bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting, nevnt over. Statsbygg er forslagsstiller for den private detaljreguleringen. Ettersom planarbeidet er startet opp og er ventet klart for høring og offentlig ettersyn tidlig i 2026, er innhold i feltet nærmere spesifisert i bestemmelsene.

Syv av utbyggingsområdene er satt av til kombinasjonsformålet «Bebyggelse og anlegg kombinert i samsvar med angitte bestemmelser. Dette formålet blir ofte brukt når det er behov

for å kombinere ulike formål, som for eksempel skole og idrett eller tjenesteyting og forretning m.m. Formålet krever at det i bestemmelsene blir tydeliggjort hvilket innhold som tillates innenfor de ulike arealene. Arealene som har fått dette arealformålet er den fremtidige skolen (KBA1), den fremtidige barnehagen (KBA2), området hvor Verdenshavsenteret kan komme (KBA3 og KBA4), ny renovasjonsterminal med kontor og næring (KBA5), eksisterende renovasjonsterminal (KBA6) og BKK-bygget (KBA7).

Formålet «Bebyggelse og anlegg kombinert med andre angitt hovedformål» (BAA) er et tilsvarende arealformål som KBA-formålet, nevnt over. Formålet benyttes når det er behov for å kombinere bebyggelsesformål med formål kategorisert som andre hovedformål i kart- og planforskriften. For BAA åpner bestemmelsene for en kombinasjon av parkering, kontor, bevertning, næring, offentlig og privat tjenesteyting, energisentral og kommunalteknisk anlegg.

I tillegg til de overnevnte arealformålene for bebyggelse og anlegg er det flere mindre byggeformål som sikrer areal til eksisterende og fremtidige tekniske anlegg. Dette er

- o_ABA (andre typer anlegg) – Eksisterende teknisk anlegg/pumpestasjon med inntak av kjølevann under Puddefjordsbroen.
- o_AV (Avløpsanlegg) – Eksisterende avløpsanlegg mellom Gassverket (SF16) og BKK (KBA7).
- o_OA (Overvannsanlegg) – Mulig fremtidig pumpestasjon ved Jekteviken.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Arealformålene omfatter hovedgate gjennom området, lokale gater, gang- og sykkelforbindelser, kollektivholdeplasser, parkeringsanlegg og teknisk infrastruktur. Hovedaksene skal sikre god tilgjengelighet til og gjennom området, og kobles til eksisterende bystruktur og kollektivsystem. Planen legger vekt på å redusere veiareal og å utvikle en bymessig bebyggelsesstruktur langs hovedtrafikkårene, for å styrke områdets sammenheng med omkringliggende byområder og sikre gode forhold for myke trafikanter og bynatur internt i området.

Hovedveger med høy årsdøgntrafikk (ÅDT) er gitt en utforming hvor de ulike trafikantruppene er separert i ulike soner. Dette gjelder riksveien i Torborg Nedreaas gate, «Kollektivgaten», «Skolegaten» og del av «Den grønne gaten» frem til Hi/Fdir (o_AT) samt O.J. Brochs gate, frem til foreslått parkeringshus ved Puddefjordsbroen. Langs disse vegene er det regulert fortau og noen steder sykkelanlegg.

Gater med et mer internt preg, som ikke har gjennomkjøringsmulighet og som har lav nok ÅDT til at flere trafikantrupper kan dele på arealet, er regulert til formål gatetun. Dette gjelder del av O.J.Brochs gate fra Puddefjordsbroen frem til og med snuhammer ved T1, nordligste del av «Den grønne gaten» og lenke mellom nordlig del av O.J. Brochs gate (o_KV1) og torget under broen (o_TO3).

Gateløp som skal være åpne for gjennomkjøring, og del av det interne kjøremønsteret, er enten regulert til torg eller gangveg/gangareal/gågate, hvor bruken kan avgrenses ved hjelp av skilting. Dette inkluderer den delen av «Den grønne gaten» som ligger innenfor o_TO4 og o_GG20.

Gateløp og byrom som er tenkt benyttet av ulike grupper myke trafikanter, er også regulert til enten gangveg/gangareal/gågate eller torg. Dette inkluderer i hovedsak alle arealene i sjøpromenaden og mellom bebyggelsen.

Det er regulert sykkelanlegg langs noen strekk. Dette er et formål som legger opp til tovegs sykkelveg eller tilsvarende løsning og det er derfor regulert fortau parallelt med formålet.

Samferdselsformålene er planlagt med stor detaljgrad og det legges opp til at disse kan gå rett til byggesaksbehandling når områdereguleringsplanen er vedtatt. Det er i bestemmelsene satt krav til at det skal utarbeides en plan for byrom og landskap for arealene, i tillegg til Miljøoppfølgingsplan og tiltaksplan. Plan for byrom og landskap, skal utarbeides frem mot andre gangs behandling av områdereguleringsplanen og vil utgjøre et svært viktig grunnlag for bygulvet innenfor planområdet. Unntak fra krav om detaljregulering av samferdselsformål fordrer at plan for byrom og landskap er tilstrekkelig detaljert, og at nødvendige avklaringer og detaljer anses som tilfredsstillende løst.

Grønnstruktur

Det er i hovedsak «Havparken» som er regulert til grønnstruktur innenfor planområdet. Friområdene, FRI1 og FRI2, er videreført fra forslag til detaljregulering for Bergen Moské. Arealet er tatt med for å sikre tilstrekkelig areal til bussholdeplass i områdereguleringen.

Bruk og vern av sjø

Områdene i sjø reguleres til det overordnede formålet flerbruksområde i sjø for natur, friluftsliv, ferdsel, farled, havn og fiske (BSV). Dette er et svært overordnet og fleksibelt arealformål som både tar høyde for aktivitet knyttet til Havforskningsinstituttet og Bergen havn sin virksomhet og samtidig åpner for rekreasjon, tilgjengelighet til sjø, og tiltak for å forbedre det biologiske mangfoldet i sjøen.

Resterende areal i sjø er regulert til friluftsområde i sjø med tilhørende strandsone. Dette er i hovedsak arealet rett utenfor Møhlenpriskaien og et lite område under broen. Her skal det i større grad enn innenfor BSV, tilrettelegges for rekreasjon i sjø og de sjønære arealene med f.eks. sjøbad, opphold og nedtrappinger mot sjøen, i tillegg til tiltak for økt marinbiologisk mangfold.

Det planlegges etablering av gang- og sykkelbro til Laksevåg, men regulering av tiltaket inngår ikke som del av områdereguleringen. Mulige lokaliteter for brolanding av GS-bro er likevel sikret gjennom områdereguleringsplanen for å ivareta denne muligheten gjennom bestemmelsesområde #9.

Hensynssoner

Det etableres hensynssoner for blant annet kulturmiljø, flomfare, støy og teknisk infrastruktur. Disse sikrer ivaretagelse av kulturarv, sikkerhet og miljømessige forhold.

Krav om detaljregulering

Områdeplanen setter krav om detaljregulering for alle byggeformål innenfor planområdet, med få unntak. Ett av unntakene er knyttet til etablering av ulike typer midlertidige tiltak, med hensikt om å bidra til områdemodning og pilotering. Det er viktig å legge til rette for områdemodningstiltak, i en periode hvor området er under utvikling. Dette kan bidra til at flere tar i bruk området, at det blir en del av byen på et tidlig tidspunkt og kan gi nyttige innspill til

behov og ønsket fremtidig bruk av de ulike områdene. Slike elementer skaper også et viktig allment eierskap til et område, som ikke bare inkluderer de som skal bo der i fremtiden.

Andre unntak fra plankravet er masseutskifting og mellomlagring av masser, samt tiltak i tråd med overordnet faseplan som f.eks. tiltak knyttet til relokalisering av havnen.

For samferdselsareal skal det utarbeides en plan for byrom og landskap, som frem mot 2. gangs behandling skal være så detaljert at det vil være mulig å gå direkte til byggesaksbehandling.

Fullstendig oversikt over arealformål oppgis i Tabell 5-2 i kap. 5.26 *Gjennomgang av arealformål*.

5.2.2. Delområdene

Dokken er et område med stort potensial – fra levende boligkvartaler og et aktivt byliv til kunnskapsintensive institusjoner. For å gi et tydelig bilde av hvordan området kan utvikles, er det delt inn i tre delområder; A, B og C. Hvert delområde har sin egen karakter og rolle, men sammen skaper de et helhetlig bymiljø med attraktive uteområder, næringsliv og møteplasser for alle.

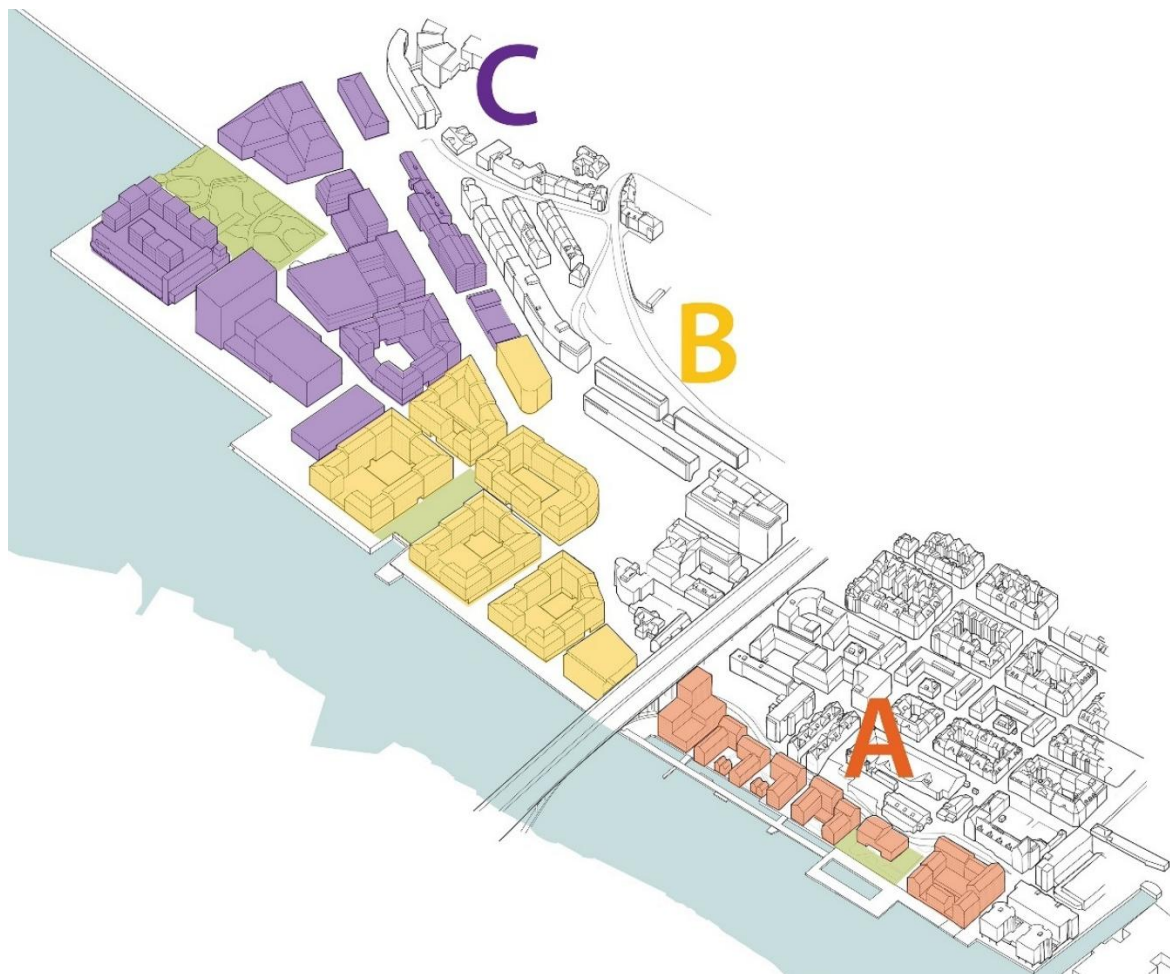


Figur 5-4: Kart som viser gatenavn og felt som ligger innenfor de ulike delområdene.

Oversiktskartet viser de tre delområdene samt eksisterende gatenavn og arbeidstitler for fremtidige gater, sistnevnte for å forenkle orienteringen innenfor planområdet. Arbeidstitler på gater er skrevet med anførselstegn.

Delområdene er i hovedsak knyttet til utbyggingsfeltene og ikke til spesifikke grenser i byrommet som vist i Figur 5-5. Delområde A omfatter området ved Møhlenpriskaiaen. Delområde B omfatter området nord for Puddefjordsbroen og strekker seg nord til «Sjøhestgaten». Delområde C starter ved «Sjøhestgaten» og strekker seg til nordenden av planområdet og inkluderer Jekteviken og Havnelageret.

Både delområde B og C inneholder hver en større byrom/park, i tillegg til gågater og gatetun for rekreasjon, lek og opphold. Delområde A har et større areal knyttet til barnehagen innenfor dette området i tillegg til et stort rekreasjonsområde i sjø. Gjennom delområde B og C planlegges det for to allmenninger som inngår i en større bykontekst med kobling fra fjord til fjell.



Figur 5-5 viser planområdet med bygningene som inngår i delområde A, B og C markert.

Delområde A – Møhlenpriskaien



Figur 5-6: Illustrasjon over delområde A. Det man ser av Puddefjordsbroen er under broen (datert 16.01.2026).

Delområde A består av åpne kvartaler som åpner seg mot sørvest og fjordutsikten, og legger til rette for solrike og attraktive uteområder. Første kvartal langs Wolffs gate (SF1) skal dekke parkeringen for delområdet i garasjeanlegg. Eksisterende Skur 26 skal transformeres til barnehage.

For de tilstøtende kvartalene er det satt krav til en blanding av «aktive fasader» og «fleksible fasader» (se definisjoner i utformingsprinsipper for bygg og byrom datert 11.02.2026) hvor det tillates både boliger og publikumsrettede funksjoner. Dette er grep som kan bidra til opplevelse av aktivitet og liv i dette viktige området. Det er også satt krav til «aktiv/publikumsrettet» fasade ut mot torget under Puddefjordsbroen.

Fire av byggeformålene er satt til sentrumsformål, SF1-SF4. Her tillates forretning, tjenesteyting, kontor, boligbebyggelse, bevertning og nødvendig grøntareal knyttet til bebyggelsen. Det åpnes ikke for hotell i denne delen av planområdet.

For SF4 er det ikke åpnet for å etablere boligenheter i første etasje. Det vurderes som vanskelig å oppnå nødvendige kvalitetskrav for eventuelle boliger i første etasje her.

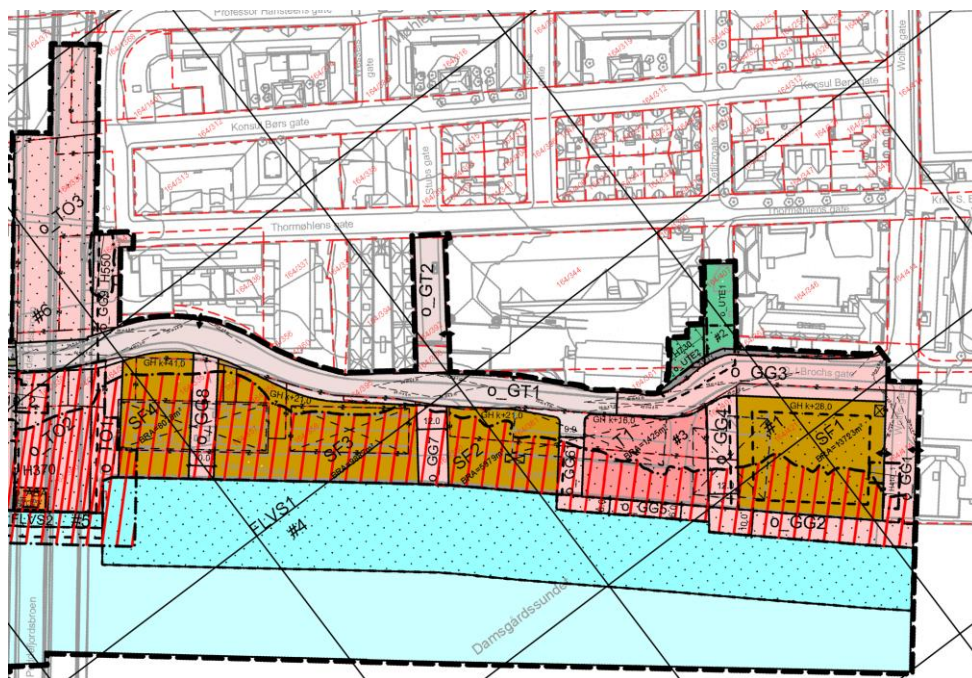
Det siste arealformålet innenfor delområde A (T1) er offentlig eller privat tjenesteyting og skal romme en barnehage. Det er fastsatt rekkefølgekrav til etablering av barnehage på de øvrige feltene i delområde A. Arealet kan potensielt inneholde andre formål i tillegg til barnehage, dersom det viser seg mulig i videre detaljregulering.

Det er relativt smalt mellom O.J. Brochs vei og Puddefjorden og for å gjøre det mulig å utnytte dette arealet på en god måte, er det foreslått å legge bebyggelsen i dagens kaikant langs med Møhlenpriskaien. For å sikre allmennheten tilkomst til sjø, og for å oppnå tilstrekkelig areal for planlagte boliger i delområdet, er det regulert et bestemmelsesområde (#4) på utsiden av eksisterende kai. Her er det krav om å etablere en attraktiv sjøpromenade og et større

rekreasjonsareal i sjø. Området innbefatter hele FLVS, o_GG2 og o_GG5. I illustrasjonsplanen er promenaden langs sjøen vist som brygge med hensiktsmessig avstand til boligene, slik at ferdsel og opphold kan foregå trygt og tilgjengelig for alle, med tilstrekkelig buffer til boliger. Sjøområdet har et særlig potensial til å utvikles som en viktig ressurs for biologisk mangfold, og kobles til grønnstruktur og blågrønne tiltak i området. I tillegg vil denne løsningen gi mulighet til å ta vare på den eksisterende verneverdige kaikanten langs Møhlenpriskaien.

Det er satt krav om at alle bebyggelsesformålene innenfor delområde A (SF1, SF2, SF3, SF4 og T1) skal planlegges i en felles detaljreguleringsplan. Både rekreasjonsområdet i sjø, bestemmelsesområde #4, og barnehage med tilhørende nødvendig uteoppholdsareal er blant rekkefølgekravene knyttet til dette delområdet.

Delområde A er i hovedsak planlagt for å tilrettelegges for boliger og en barnehage.



Figur 5-7: Utklipp fra plankart over delområde A, sett mot øst.

Delområde B – Frieleneset



Figur 5-8: Illustrasjon over delområde B. Det man ser av Puddefjordsbroen er under broen (datert 16.01.2026).

Delområde B er organisert rundt «Frielenesparken» (o_TO4) et større torg, som danner et tydelig byrom og samlingspunkt for området. Sentrumskvartalene omkring torget er gitt krav til en blanding av «aktive/publikumsrettede» fasader og «fleksible» fasader, hvor det tillates både boliger og publikumsrettede funksjoner, jf. utformingsprinsipp for bygg og byrom, datert 11.02.2026. Dette er grep som vil bidra til aktivitet og byliv i dette viktige området. Bebyggelse og byrom er skjermet for vesentlig biltrafikk, noe som gir trygge og attraktive uteområder for beboere og besøkende.

All bebyggelsen innenfor dette delområdet er satt til sentrumsformål, med unntak av BAA, som er foreslått regulert til parkeringsanlegg, kontor, bevertning, næring, og offentlig og privat tjenesteyting. I tillegg er det sikret plass til en energisentral og et kommunalteknisk anlegg. Det er åpnet for en gang- og sykkelkobling mellom takarealet på dette bygget og gangarealet på Puddefjordsbroen, gjennom bestemmelsesområde #7.

Innenfor sentrumsformålene langs med sjøpromenaden (SF5, SF6 og SF7) tillates forretning, tjenesteyting, kontor, boligbebyggelse, bevertning og nødvendig grøntareal knyttet til bebyggelsen. Her er det ikke åpnet for hotell.

For SF10 og SF11 tillates alle underformål av sentrumsformålet og det åpnes for både forretning, tjenesteyting, kontor, boligbebyggelse, hotell/ overnatting og bevertning, i tillegg til nødvendig grøntareal knyttet til bebyggelsen.

SF12 ligger mellom O.J. Brochs gate og den såkalte Falcogården. Her er det ikke satt utnyttelsesgrad og byggehøyde. Det er satt restriksjoner med tanke på at sentrumsformålet er begrenset til forretning, tjenesteyting, kontor og bevertning.

Eksisterende bebyggelse i Bredalsmarken (SF13) reguleres som dagens situasjon. På nabotomten (SF14) åpnes det for sentrumsformål med noe utbygging. Tomten vurderes å ha en del begrensninger for ny bebyggelse og de faktiske mulighetene som ligger i denne tomten må undersøkes videre. Det er satt krav i bestemmelsene om at en eventuell utbygging av SF14 må sikre tilfredsstillende mengde og kvalitet på uteoppholdsareal for eksisterende bebyggelse innenfor SF13, dette gjelder spesielt dersom det vurderes å bygge boliger innenfor feltet. Utnyttelsesgrad og maksimal byggehøyde for dette arealformålet må fastsettes gjennom detaljreguleringsplan.

Innenfor KBA5 er det satt av areal til renovasjonsformål i kombinasjon med næringsbebyggelse, for å sikre nok areal til renovasjonslogistikk utløst av utbyggingen i området.



Figur 5-9: Utklipp av plankart over delområde B, sett mot øst.

Delområde C – Dokkeskjæret



Figur 5-10 viser illustrasjon over delområde C (datert 16.01.2026).

Delområde C representerer potensialet og hovedtyngden av planforslaget som bygger opp under Bergen som havbyen. Det legges til rette for etablering av viktige institusjoner som Havforskningsinstituttet, Fiskeridirektoratet (o_AT) og mulig lokalisering av et Verdenshavsenter (KBA3 og KBA4). I tillegg åpnes det for forretning, tjenesteyting, kontor, boligbebyggelse, hotell/overnatting og bevertning i Havnelageret (SF8). Disse funksjonene kombineres med arealer for læring, inkludert barnehage (KBA2) og skole (KBA1), samtidig som det legges til rette for næringsarealer som kan styrke områdets aktivitet og mangfold.

Området har to viktige identitetsmarkører i form av Gassverket (SF16) og Havnelageret (SF8), som kobles sammen gjennom den planlagte Havparken (o_PA) i Jekteviken. Parken vil fungere som et sentralt byrom og grønndrag, som styrker stedets identitet, skaper attraktive møteplasser og bidrar til rekreasjon, byliv og biologisk mangfold.

Det er åpnet for at SF8 kan bygges på i høyden samtidig som det er satt krav til at det tas hensyn til det eksisterende bygget sin form, fotavtrykk, identitet og historiske verdi. Lasterampe og andre historiefortellende elementer skal bevares og videreføres. En utvikling av dette bygget vil kunne bli svært spennende og det er viktig at rette kulturmyndigheter involveres tilstrekkelig i et slikt prosjekt.

Innenfor SF9 åpnes det for forretning, tjenesteyting, kontor, boligbebyggelse, bevertning og nødvendig grøntareal knyttet til bebyggelsen. Det tillates ikke hotell/overnatting her.

Innenfor felt SF15 og SF16 tillates forretning, tjenesteyting, kontor, hotell/overnatting og bevertning. Arealene egner seg ikke for boligformål, grunnet støy på alle fasader. Under SF15 og SF16 tillates det en større parkeringsgarasje, bestemmelsesområde #14.

KBA1 er skoletomten i områdereguleringsplanen. Her tillates det offentlig og privat tjenesteyting, skole med flerbruksfunksjoner, idrettshall/anlegg og tilhørende fellesfunksjoner. I tillegg kan deler av skolens uteoppholdsareal løses på skoletaket.

KBA2 er foreslått regulert til offentlig og privat tjenesteyting, barnehage med tilhørende uteoppholdsareal og fellesfunksjoner. Deler av uteoppholdsarealet for barnehagen tillates løst på taket innenfor KBA2.

KBA3 og KBA4 åpner for privat og offentlig tjenesteyting, opplevelses- og visningssenter, forretning, bevertning, kontor og næringsvirksomhet.

På tomten til BIR med eksisterende renovasjonsterminal, KBA6, videreføres dagens situasjon. Det samme gjelder for BKK sitt bygg, KBA7.



Figur 5-11: Utklipp fra plankart over delområde C, sett mot øst.

5.3. Byform og byrom



Figur 5-12 viser perspektiv fra «Frielenesparken» sett mot Damsgård.

5.3.1. Byggehøyder, byggegrenser og utforming

Volumoppbyggingen i planområdet skal generelt bidra til en menneskelig skala og god tilpasning til omkringliggende bebyggelse. I delområde A er hensynet til bebyggelsen i bakkant viktigst. I delområdet B skal byggehøyder og volum understøtte «Frielenesparken» sin rolle som et åpent, sentralt og tilgjengelig byrom. I delområde C tilpasses byggehøyder og volum til å understøtte områdets åpne karakter, institusjonelle funksjoner, samt nærhet til sjøen.

Det er et generelt prinsipp å trappe ned bebyggelsen mot sjøen og mot større åpne byrom. I tillegg er det sikret i bestemmelsene at bebyggelsen innenfor hvert av feltene SF5, SF6, SF7, SF9, SF10 og SF11 skal trappes ned mot Puddefjorden, fra nord/nordøst mot sør/sørøst.

Byggegrensene er i hovedsak satt i formålsgrensen, med unntak av SF8, SF9, o_AT, KBA6 og o_ABA. I visualiseringer, 3d-modell og andre illustrasjoner er ikke bebyggelsen nødvendigvis plassert i byggegrense og dette er heller ikke et krav i områdeplanen. Fremtidige detaljreguleringsplaner må fastsette endelig plassering av bygg, innenfor fastsatt byggegrense.

Per nå er ikke kantsoner eller buffersone mellom bebyggelse og gate/byrom håndtert. Det er satt krav om at disse i hovedsak skal plasseres innenfor de ulike bebyggelsesformålene og ikke gå ut i og ta plass i gate eller byrom. Arbeidet med plan for byrom og landskap skal gjøre mer detaljerte vurderinger knyttet til dette temaet frem mot endelig vedtak av områdeplanen. Arbeidet med plan for byrom og landskap skal ta stilling til hvor kantsoner eventuelt kan få plass i det som nå

er regulert til gater og byrom og hvor det er anbefalt at slike buffersoner må håndteres innenfor byggeformålet.

Arkitektur, byform og estetikk

Byformen bygger på en kombinasjon av alternativ 1, 2 og 4 fra planprogrammet, og tar utgangspunkt i en struktur av tydelige og definerte kvartaler. Bebyggelsen har hovedsakelig en høyde på mellom fem og åtte etasjer, med en trinnvis nedtrapping mot sør. Mot sørvest åpner strukturen seg for å gi gode solforhold, utsyn og kontakt med sjøfronten.

Kvartalsutformingen på Møhlenpris er tilpasset den eksisterende bystrukturen i området for å sikre en helhetlig og skånsom overgang mellom nytt og etablert bymiljø. Plangrepet legger vekt på å opprettholde og styrke viktige gangforbindelser til omkringliggende byområder, og etablerer et tydelig byromshierarki med parker, allmenninger og torg som danner sammenhengende grønne og urbane forbindelser gjennom området.

Det har også vært et mål å tilstrebe en bymessig struktur langs eksisterende Torborg Nedreaas gate og den framtidige kollektivgaten, slik at området får en tydelig urban front mot hovedaksene. Boligkvar탈ene med «aktive» førsteetasjer er skjermet for biltrafikk. Parkering er fordelt på SF1 i delområde A, BAA i delområde B og SF15 og SF16 (bestemmelsesområde #14) i delområde C.

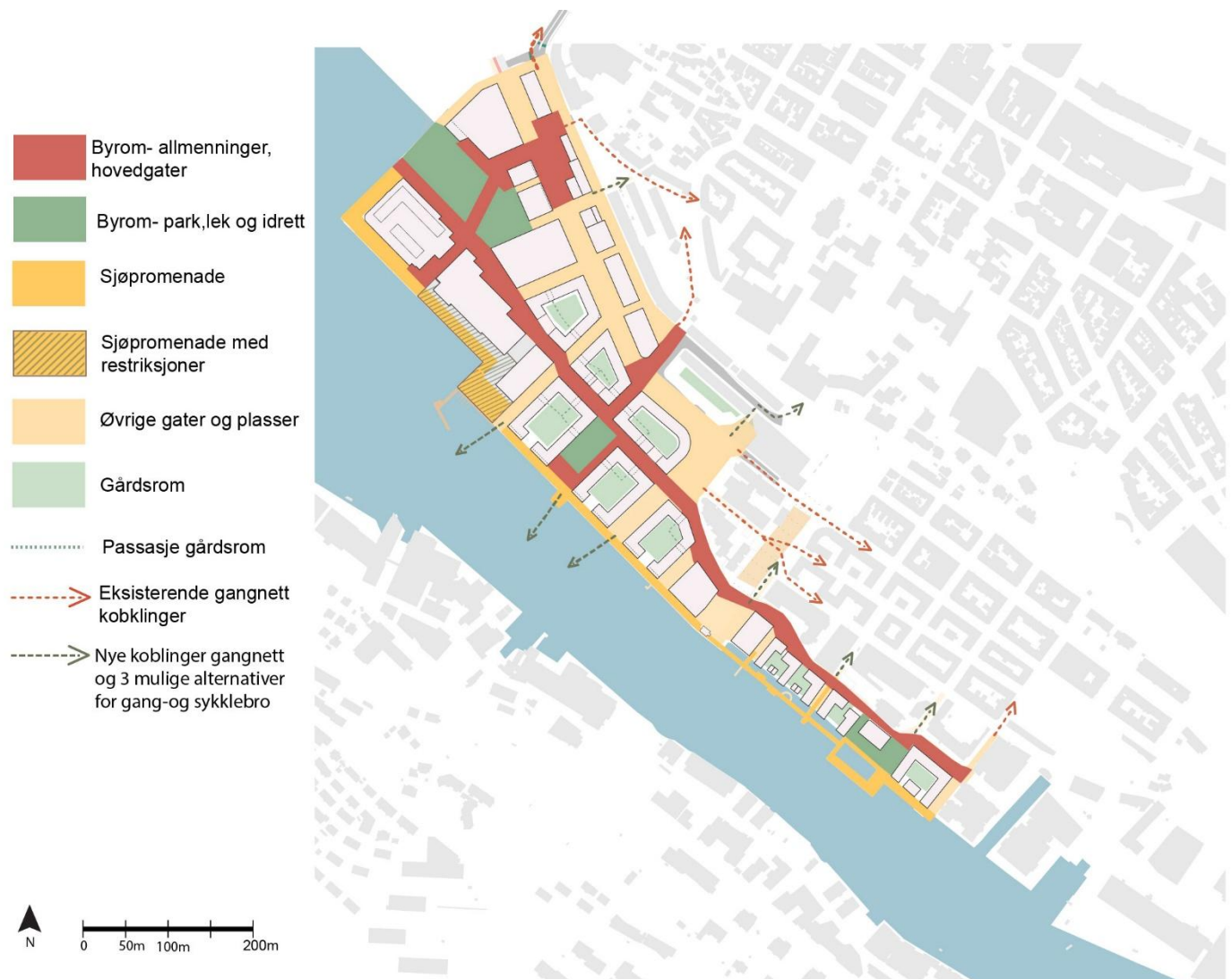
Hovedgrepet for planen bygger på byromstradisjonene i det historiske Bergen sentrum, der det er avsatt rikelig med byrom til allmennheten. Bergen sentrum kjennetegnes av et rikt og variert byromsnettverk med forbindelser av ulik størrelse og karakter.

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 området.

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 bystruktur og tiliggende nærområder.

For å ivareta gode lys- og solforhold for boligbebyggelse er kvartalene relativt store, sammenlignet med eksisterende bygningstypologi og skala, som eksempelvis på Møhlenpris og Nygårdshøyden. For å ivareta opplevelsen av en finmasket skala skal det etableres passasjer og snarveier gjennom kvartalene. Det er satt krav om dette i bestemmelsene.

5.3.2. Byrommene

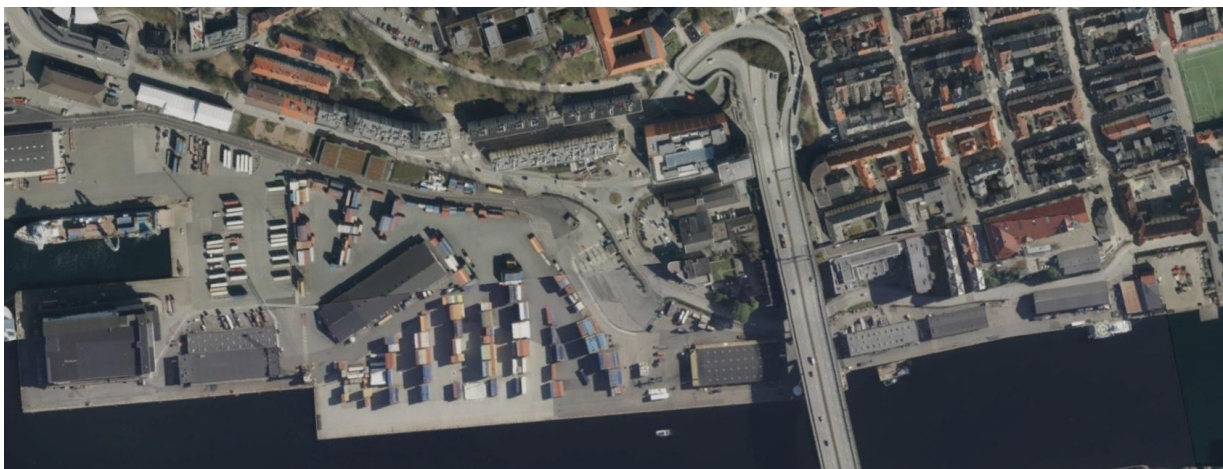


Figur 5-13 viser byromshierarki på Dokken.

I forbindelse med den offentlige høringsrunden og i perioden frem mot 2. gangs behandling skal det arbeides videre med en plan for bygulv og landskap. Arbeidet vil starte med en konkurranseutlysning for å sikre et variert tilfang av gode ideer. Planen skal angi hvordan byrom og de interne gatearealene skal utformes, brukes og organiseres, samt sette rammer for videre prosjektering. Det er sikret i bestemmelsene at plan for byrom skal være på plass før det kan utarbeides detaljreguleringsplaner innenfor planområdet. Det er også gitt unntak fra krav om detaljregulering for samferdselsareal som er i tråd med planen for byrom og landskap. Det vil altså si, at områderegeringsplanen legger til rette for at alle samferdselsareal kan gå direkte til byggesaksbehandling, dersom de er i tråd med den planen for byrom og landskap.

Utformingen av byrommene i planområdet er videre utdypet gjennom et eget dokument for utformingsprinsipper. Dokumentet gir retningsgivende føringer for byromshierarki, romlige sammenhenger, skala og bruk, og viser hvordan parker, allmenninger, gater og sjøfront kan fungere som sammenhengende offentlige rom. Utformingsprinsippene er ment å supplere plankart og bestemmelser, og gi grunnlag for videre detaljering i plan for byrom og landskap og i senere detaljreguleringer

Plan for byrom og landskap vil være av særlig relevans for den kommunale offentlige vegforvaltningen og bymiljøetaten vil involveres i arbeidet med denne.



Figur 5-14 viser eksisterende situasjon.



Figur 5-15: Illustrasjon som viser byform og byromsutforming.

OJ Brochs gate utformes som en sykkelprioritert gate og skal fungere som en viktig forbindelsesakse på langs, gjennom området. For å forsterke koblingen til byen og til nærliggende områder sikrer planen viktige tverrkoblinger ved Jekteviksbakken, Dokkebakken, langs Puddefjordsbroen i Thormøhlens gate og Wolffs gate. I tillegg skal det etableres koblinger mellom O.J. Brochs gate og Møhlenpris med trappeforbindelser (o_GG9, o_GT2) som vist i Figur 5-16.



Figur 5-16: Snitt 04 som viser O.J. Brochs gate med trapp til Møhlenpris.

I arbeidet med illustrasjonsplanen er det lagt vekt på at området skal utvikles med gode rammer for fremtidig bynatur. Planområdet inneholder et hierarki av byrom, herunder større parker og torg, allmenninger og hovedgater, lokale byrom og indre forbindelser, samt en sammenhengende sjøpromenade, som samlet skal sikre variasjon i skala, bruk og opplevelse. Illustrasjonsplanen viser en løsning der ca. 30 % av overflatene i parker, gater og byrom har gode nok kvaliteter som kan bidra til biologisk mangfold og attraktive uteområder. De nye parkene i delområde A og C knyttes sammen med en gjennomgående gate, som også er et viktig byrom for fremtidig bynatur. Promenaden langs sjøen får en variert utforming, og det er i tillegg fokus på å legge til rette for marinbiologisk mangfold i sjø, der det ikke er behov for anlegg til skip og båter.

I arbeidet med planforslaget har det vært viktig å sikre tydelig kobling til nærliggende byområder og nabolag. Planlagt bystruktur legger opp til at sentrale forbindelser fra Møhlenpris, Nygårdshøyden, Sydnes og Laksevåg etableres og at eksisterende forbindelser forbedres, og at disse kobles til byrom med høy oppholds- og brukskvalitet, i tråd med utformingsprinsippene for kantsoner og tydelig romdannelse. Koblingen til Laksevåg sikres i planforslaget med et større bestemmelsesområde for broforbindelse (#9). Arealet er sikret i planforslaget, mens selve detaljeringen av broforbindelsen skal jobbes videre med i eget prosjekt og detaljregulering.

5.4. Bolig og bokvalitet

Områdeplanen regulerer ikke til boligbebyggelse spesifikt, men til sentrumsformål (SF) for å ivareta fleksibilitet mellom bl.a. bolig, kontor og tjenesteyting. Alle byggefeltene med sentrumsformål har krav om detaljreguleringsplan. For felt SF1-SF11 og SF13 tillates det boligbebyggelse (se Figur 5-17). SF13 er eksisterende bebyggelse med både bolig og næring. På SF14 kan det vurderes boligbebyggelse, forutsatt at kvalitetskrav på SF13 og SF14 ivaretas.

Planbestemmelsene legger til rette for et mangfold av boligstørrelser innenfor planområdet, tilpasset ulike aldersgrupper og beboersammensetninger. Det skal i detaljreguleringer settes bestemmelser om fordeling av størrelse på boenheter, og det skal redegjøres for hvilke ulike

boligtyper (eksempelvis kommunale boliger, studentboliger, familieboliger, deleboliger) og fordeling av boligtyper det legges til rette for i den enkelte detaljplanen.

For hver boenhet innenfor planområdet skal det settes av minimum 1 m² til innendørs fellesareal for beboerne. Fellesarealene skal kunne brukes til felles aktiviteter, private arrangement og kan inneholde møterom, arbeids-/kontorfellesskap, verksted, treningsrom, felleskjøkken, fellesvaskeri, utlånshybler til gjester o.l. Slike fellesareal skal fortrinnsvis plasseres i første etasje der det er krav om «aktiv» eller «fleksibel» fasade, jf. utformingsprinsipp for bygg og byrom.

På nåværende tidspunkt er det anslått omtrent 1 300 boliger innenfor planområdet. Dette er et høyt anslag.



Figur 5-17 viser med gul markering alle felt hvor det kan etableres boliger (Bergen kommune).

I delområde A er sjøpromenade og rekreasjonsareal i sjø/sjøbad innenfor bestemmelsesområde #4 samt uteoppholdsarealet knyttet til barnehagen innenfor T1 og bestemmelsesområde #3 tatt med i beregnet uteoppholdsareal for boligene. Det må vurderes nærmere om alle disse arealene egner seg til uteoppholdsareal og kan beregnes inn.

I delområde B er det generelt stort underskudd på uteoppholdsareal. Boliger her er avhengige «egne» byrom og kaipromenade innenfor delområdet i tillegg til «Havparken», o_PA, og uteareal knyttet til skole og barnehage som ligger i delområde C. «Havparken» ligger ca. 350 meter fra delområde B, noe som i utgangspunktet er 250 meter lenger enn maksimal avstand satt i KPA2018. Samtidig åpnes det i retningslinjene for å øke tillatt avstand til offentlig medregnet areal, til 200 meter dersom prosjektet styrker hoved-forbindelser vist i blågrønt temakart. Dokken inngår ikke i blågrønt temakart, men har stort fokus på etablering av vegetasjon i gater og byrom og det er lagt opp til gode og trygge forbindelser med mye vegetasjon mellom delområde B og «Havparken». Det må vurderes i det videre arbeidet om det er akseptabelt å beregne inn «Havparken» som en del av uteoppholdsarealet for delområde B.

Delområde C inneholder vesentlig mer uteoppholdsareal enn minimumskravet i KPA2018. Området inneholder for det meste større institusjonsbygg og åpner i mindre grad for boliger enn de andre delområdene.

I et sentralt og tett byområde er det naturlig med sambruk av uteoppholdsareal for boliger og byrom for alle. Dette bidrar også positivt til å skape mer liv i byrom og parker. Plangrepet bygget opp rundt prinsippet om mest mulig liv og folk i de offentlige byrommene, men det må vurderes om utnyttelsen som er lagt til grunn for planområdet er for stor for å kunne oppnå god nok kvalitet på uteoppholdsarealet. Det er ikke gjort tilstrekkelig detaljerte vurderinger knyttet til uteoppholdsareal for bolig og flere av de offentlige byrommene er tatt med i beregningen av uteoppholdsareal for flere ulike utbyggingsområder, slik at det samme arealet er talt med flere ganger. I tillegg til dette er kantsoner mellom offentlige gater og byrom og byggenes førsteetasje ikke regnet inn i maksimal utnyttelse innenfor hvert byggefelt.

Både nødvendige krav til bomiljøkvalitet, innarbeidelse av kantsoner og de hevede gårdsrommene kan ha innvirkning på utnyttelse og boligtall til sluttbehandling.



Figur 5-19 viser sol på uteareal 21. mars kl. 12 ift. MUA-kravet. Kravet om 50% solareal for hele planområdet samlet sett på 4 timer 21. mars. Intervallet måles fra kl. 12 til 16 (Mad Arkitekter, 2026, Samledokument for Dokken Sør).

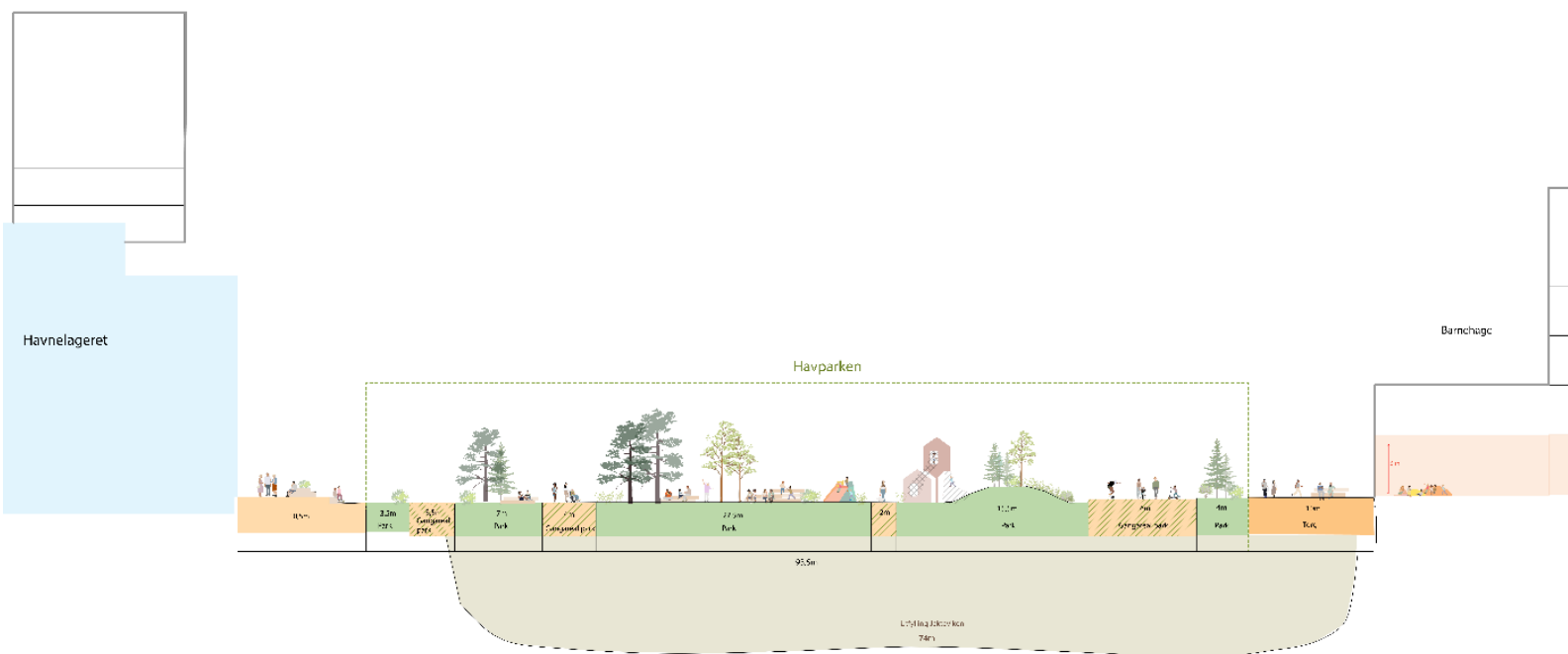
5.5.2. Andre uteoppholdsareal

Arealkrav skole og barnehage

For den planlagte skolen legger områdereguleringsplanen opp til minimum 18 m² uteoppholdsareal per elev. Dette uteoppholdsarealet skal løses innenfor areal regulert til skole (KBA1) og bestemmelsesområde #12 innenfor o_TO5 og o_PA. Det er åpnet for at maksimalt 50 % av uteoppholdsarealet kan plasseres på skoletaket. Tilkomst til skoletaket skal være offentlig og universelt tilgjengelig og arealet på tak skal kobles til bakkeplan på en god måte. Det er i tillegg satt krav om at den universelle tilkomsten opp til takarealet skal inneha kvaliteter for opphold og lek. Skolens lokalisering tett opp mot «Havparken» gir mulighet for tilleggsareal som til sammen gir over 30 m² uteoppholdsareal per elev. Gjeldende norm for utearealer ved skoler er 50 m² per elev, men pågående arbeid med ny norm, ser ut til å lande på at 30 m² per elev er tilstrekkelig.

Barnehagen som er planlagt innenfor KBA2 har krav om minst 24 m² uteareal per barn. Dette er i tråd med nasjonale normer for uteareal i barnehager. Det er også har åpnet for noe areal på tak, for å få regnestykket til å gå opp. Her tillates det at maksimalt 25 % av uteoppholdsarealet, 6 m² per barn, plasseres på tak. Det er ikke satt krav om at dette takarealet skal kobles mot byrommet, slik som ved skolebygget, men taket må være universelt tilgjengelig. I likhet med skolen, må barnehagen ta i bruk deler av tilliggende byrom og parkareal for å oppnå de nødvendige arealkravene i normen. Dette arealet er markert som bestemmelsesområde #13 og består av deler av o_TO5, o_GG25 og o_PA.

Barnehagen som er planlagt innenfor T1 har krav om 21,3 m² uteareal per barn. Dette er ikke i tråd med nasjonale normer. Uteoppholdsarealet kan løses innenfor bestemmelsesområde #3, som inkluderer hele T1 og deler av o_GG4 og o_GG6. Det er åpnet for at inntil 20 % av uteoppholdsarealet, 4,2 m² per barn, kan plasseres på tak. Heller ikke her er det satt krav om at takarealet skal kobles mot byrommet, men taket må være universelt tilgjengelig. Dersom endelig plan skal løse uteoppholdsareal til barnehagen i tråd med normen innenfor nærområdet, vil det fram mot 2. gangs behandling 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.



Figur 5-20: Snitt 22 – «Havparken» viser Havnelageret på venstre side og Barnehage på høyre side, med parken o_PA i midten.

o_PA er en stor park på til sammen 7 675 m². Både skolen og barnehagen i delområde C vil ha behov for å okkupere deler av denne for å oppnå store nok uteoppholdsareal (Figur 5-20). Utearealet for barnehagen vil være behov for å gjerde, mens skoleplassen kan gis en mer utflytendeform. Samtidig skal «Havparken» være et nytt parktilskudd for hele Bergen sentrum, noe som kan være et konfliktpunkt. Den samme problemstillingen er aktuell for barnehagen innenfor T1. Uteoppholdsarealet her vil strekke seg et stykke inn på både o_GG4 og o_GG6 og boliger innenfor delområde A er avhengig av å regne inn uteoppholdsarealet til barnehagen for å tilfredsstille arealkravene for uteoppholdsareal for bolig. Frem mot 2. gangs behandling er det behov for å undersøke nærmere at kravene som er satt i bestemmelsene er både tilstrekkelige med tanke på at utearealene telles for å oppnå arealkrav for både boliger, barnehager og skole og at spesielt kravene knyttet til uteoppholdsareal på tak og koblingen mellom tak og gateplan på skolen er gjennomførbare.

Lekeareal

Alle parker, byrom, gatetun og gangareal/gågater, inkludert sjøpromenaden, skal inneholde elementer og møblering som inspirerer til lek, aktivitet og opphold. Det settes også krav om at det innenfor «Frielenesparken», o_TO4, skal etableres minst ett større område som er dedikert til lek (Figur 5-21). I tillegg til dette vil uteoppholdsarealet til barnehage innenfor T1, (bestemmelsesområde #3) og bestemmelsesområde #12 og #13, som sikrer uteoppholdsareal til skole (KBA1) og barnehage (KBA2) følgelig være godt tilrettelagt for lek.



Figur 5-21 illustrerer lekeareal som er sikret innenfor torg o_TO4.

Det er i tillegg til dette satt krav i bestemmelsene om at minimum 30 % av uteoppholdsarealkravet på bakkeplan for hvert enkelt byggeformål skal etableres som rekreasjonsareal for barn og unge/lekeplass. Det vil si at et utbyggingsfelt som legger til rette for 100 boliger og dermed får krav om å opparbeide $10 \text{ m}^2 \times 100 \text{ boliger} = 1000 \text{ m}^2$ uteoppholdsareal på bakkeplan, må etablere en lekeplass eller annet areal egnet for barn og unges lek og rekreasjon på minimum 300 m^2 .

Torg

Innenfor områdereguleringsplanen ligger det til sammen syv torg. Alle torg skal etableres med betydelige innslag av vegetasjon. Og utformingen av alle torg skal hensynta og bygge opp under de viktigste bevegelsesaksene gjennom, samt inn og ut av planområdet.

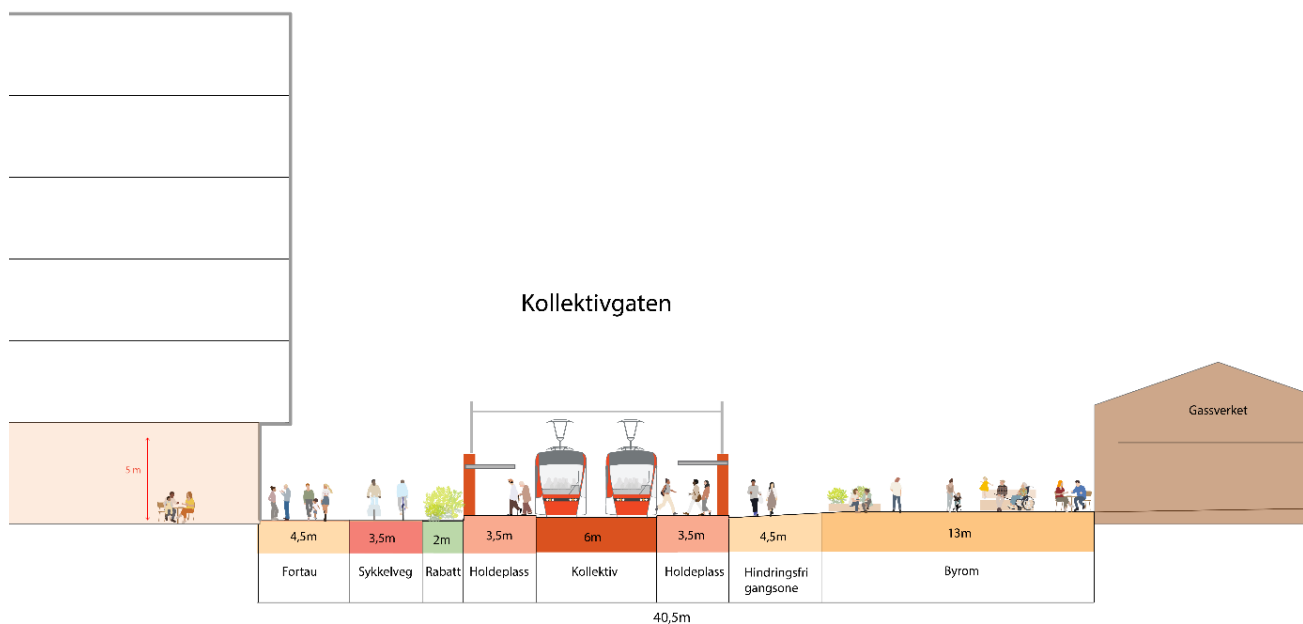
Torg o_TO1, o_TO2, o_TO3, o_TO4 og o_TO5 skal utformes på en måte som bidrar til et aktivt byrom for opphold, lek og rekreasjon. Mens utformingen av torg o_TO6 og o_TO7 skal bidra til at gatebildet mykes opp, ved bruk av vegetasjon, møblering og utforming av soner for opphold.

Spesielt for torg o_TO1, o_TO2 og o_TO3, som alle ligger helt eller delvis under Puddefjordsbroen, skal designes med belysning som et kriminalitetsforebyggende element, og samtidig utformes på en måte som inspirerer til aktivitet og opphold. Disse arealene har stort potensiale, men krever en del omsorg for å kunne bli gode byrom. o_TO2 skal i tillegg hensynta behovet for oppstillingsplasser for drift- og vedlikeholdskjøretøy knyttet til teknisk infrastruktur, både innenfor BAA og ABA. Begge fasadene som vender mot o_TO1 og o_TO2 har krav om aktiv fasade, jf. utformingsprinsipper for bygg og byrom. Tekniske installasjoner, som er planlagt integrert inn i deler av BAA, kan også utformes som en aktiv fasade, ved å åpne opp fasaden slik at det er mulig å se hva som skjer inne i bygget.

o_TO3 brukes i dag som parkeringsplass og har et enormt stort potensial til å bli et viktig bindeledd mellom Møhlenpris og den nye bebyggelsen på Dokken. Et godt torg her, vil kunne bli både et viktig byrom, møteplass og målpunkt. o_TO1 ligger som en stripe langs med SF4 og sikrer muligheter for at aktiviteten i første etasje på SF4 kan bidra til å aktivisere dette byrommet, se også temakart for byromsveggene i utformingsprinsipp for bygg og byrom.

Innenfor o_TO4, «Frielenesparken», som er tenkt som det mest sentrale byrommet innenfor planen, skal det etableres minst et større område dedikert til lek mellom SF6 og SF7. Området skal inkludere vann som lekeelement.

Det er også sikret at det skal etableres et romslig og helhetlig byrom i vestlig del av felt SF16. Sammen med tilgrensende fortau og gangareal på begge sider av kollektivtraséen, o_AK3, skal byrommet sikre attraktive oppholdsarealer, god kapasitet for kollektivreisende og gode forbindelser både mot parken, o_PA, i vest og til Bergen sentrum i øst. Byrommet skal fungere som torg, men endelig løsning må bestemmes detaljreguleringsplan for SF16 (Figur 5-22).



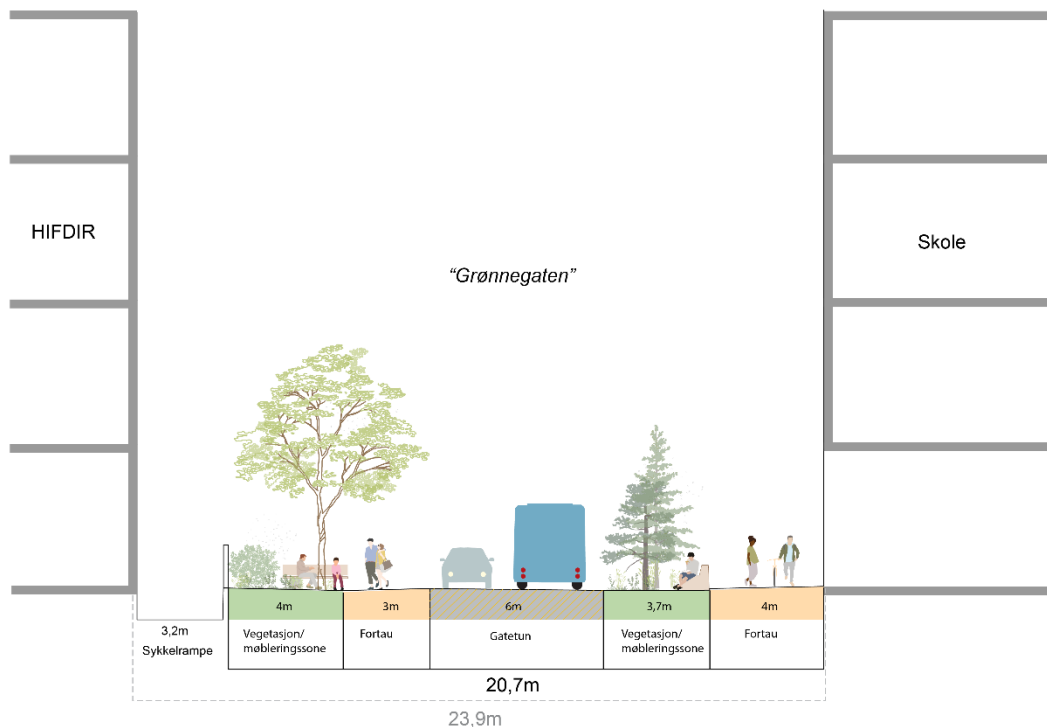
Figur 5-22: Snitt 22 - bybaneholdeplass viser "Kollektivgaten" og byrommet ved Gassverket på SF16.

Gatetun

Innenfor områdereguleringsplanen ligger det fire gatetun GT1-GT4. De skal opparbeides og utformes på en måte som indikerer at motorisert ferdsel er tillatt på fotgjengers premisser og skal opparbeides med tydelige bilrestriktive løsninger. Samtidig skal de utformes med variasjon i skala og romdannelser, vegetasjon, materialer og møblering, jf. utformingsprinsipp for bygg og byrom datert 11.02.2026.

Gatetun o_GT1 som ligger i O.J. Brochs gate skal etableres som sambruksgate. Tverrsnittet skal gjennomgående inneholde hovedtilbud for sykkel, en romslig hindringsfri gangsone og et rikelig innslag av vegetasjon. Stedvis skal tverrsnittet også inneholde bl.a. møbleringssoner.

Gatetun o_GT4 skal utgjøre en forlengelse av torg o_TO3 som ligger under broen mot Møhlenpris, og skal etableres som en attraktiv gangforbindelse mot sistnevnte.



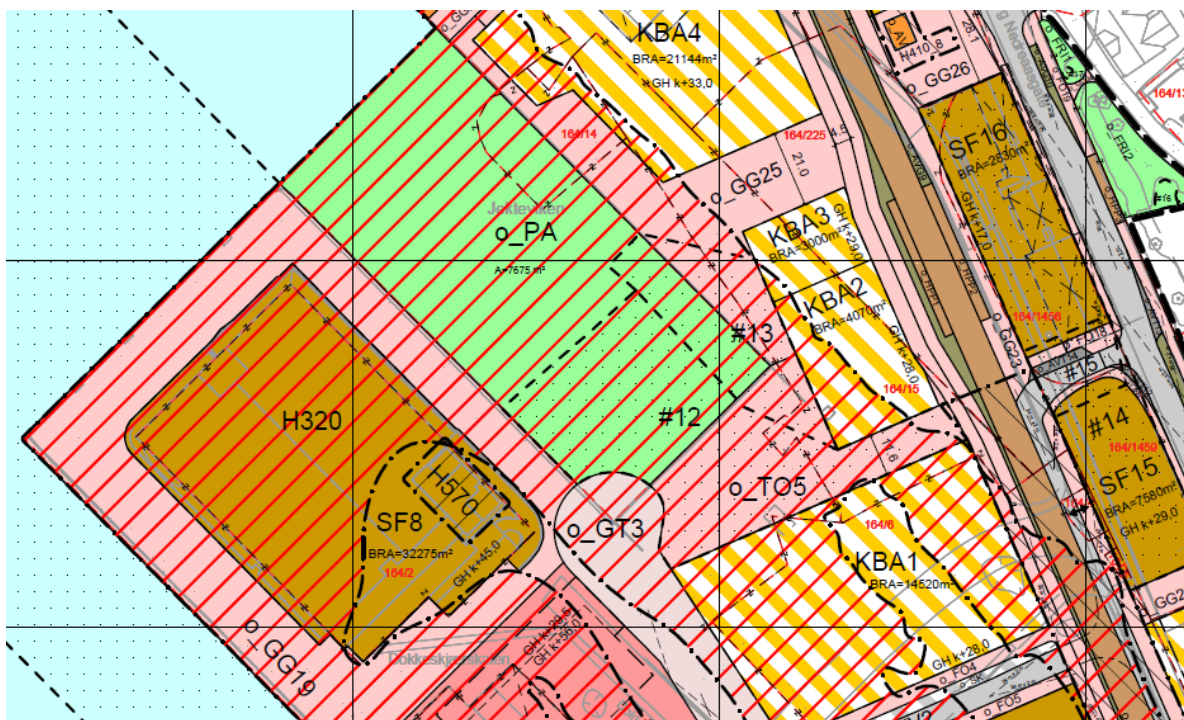
Figur 5-23: Snitt 17 viser gatetun o_GT3 mellom HIFdir og skolen.

Gatetun o_GT3 er i den nordligste delen av «Den grønne gaten» (Figur 5-23). Her legges det opp til en snuplass og et tverrsnitt som gir plass til varelevering, kjørende og myke trafikanter. Her er det viktig at den delen av o_GT3 som er planlagt som snuplass for kjøretøy, avgrenses tydelig fra tilgrensende torg, o_TO5. Det er sikret i bestemmelsene at utformingen av o_GT3 skal ivareta og avgrense kjøremønster.

Park

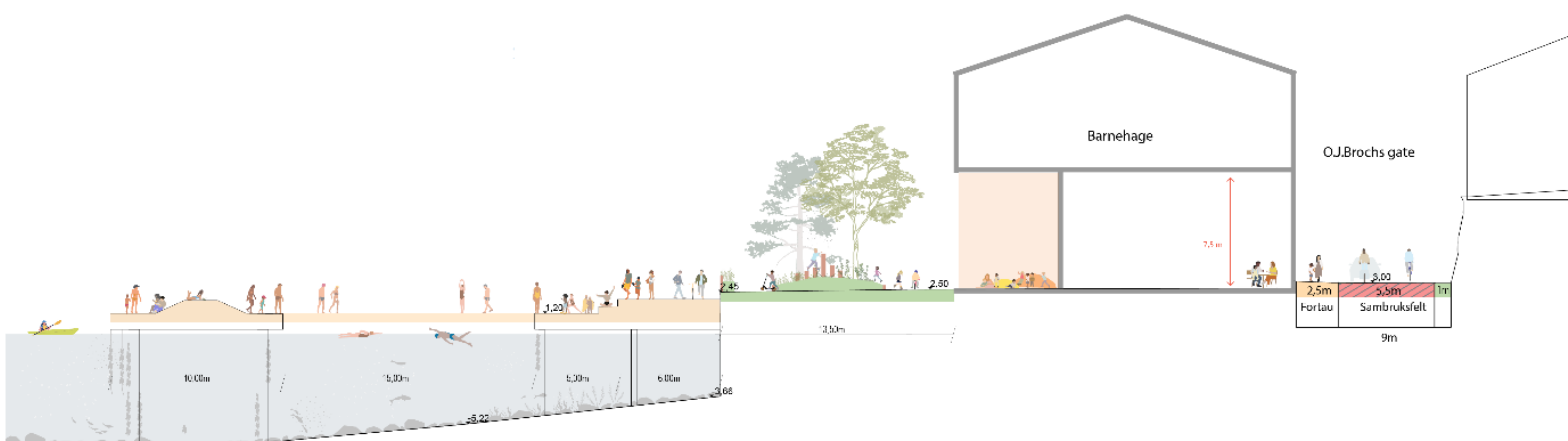
«Havparken», o_PA, er planlagt på utfylling i Jekteviken og grenser direkte til byfjorden. Parken er det største sammenhengende rekreasjonsarealet i planområdet med en størrelse på rundt 7600 m². Parken er tiltenkt en sentral rolle for rekreasjon, aktivitet og opphold. Sammen med torg o_TO5, gangareal o_GG19 og o_GG25 skal parken utformes med god kvalitetsmessig sammenheng, slik at områdene oppleves som et sammenhengende areal.

Bestemmelsesområde #12 og #13 sikrer også at sørlige deler av parken kan fungere og inngå som uteoppholdsareal til skole og barnehage. Det tillates etablering av et naturbasert gråvannsfiler, jf. VA-rammeplan og infrastrukturplan datert 16.01.2026 innenfor o_PA. Det er satt krav om at gråvannsfileret skal utformes på en slik måte at vekstlaget over filtreringen inngår som en naturlig del av parken. Park med omliggende arealer er vist i Figur 5-24.



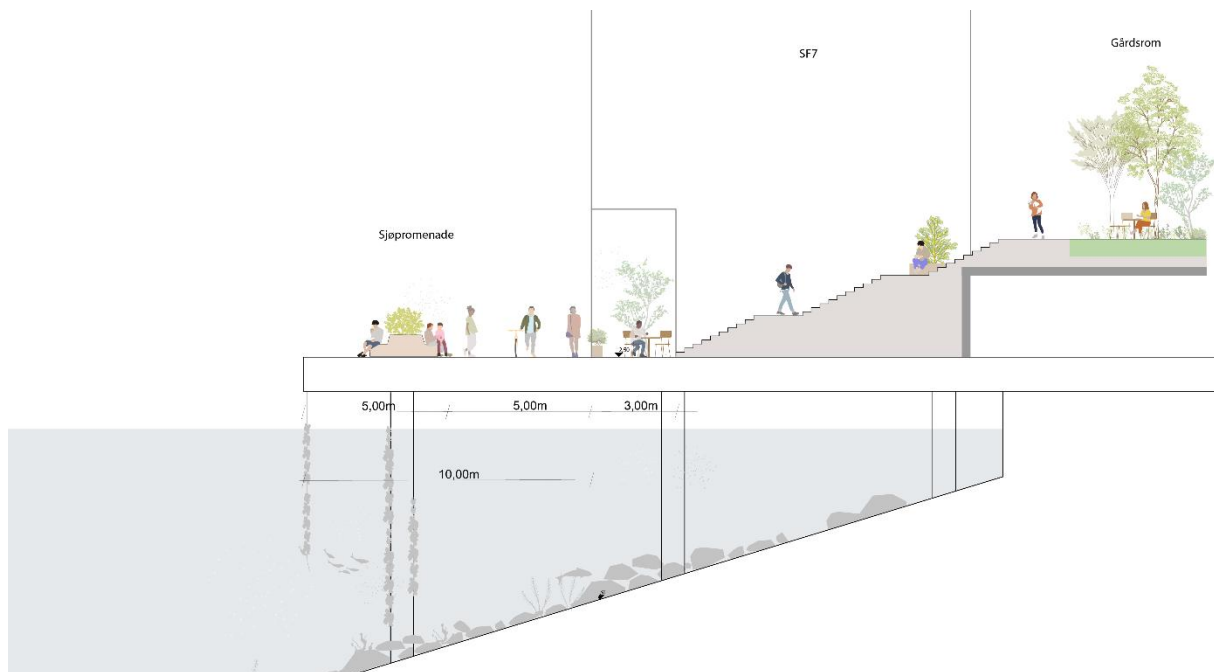
Figur 5-24 viser utklipp fra plankart datert 05.02.2026, med "Havparken" (o_PA) i sentrum.

Sjøpromenade



Figur 5-25: Snitt 02 viser sjøbadet og «Fjordpromenaden» på sørlige del av Møhlenpriskaien.

Sjøpromenaden eller «Fjordpromenaden» skal utformes som en sammenhengende forbindelse fra Møhlenpriskaien i sør (o_GG2, o_GG5, #4, #5, o_GG10, o_GG14, o_TO4, o_GG15, o_GG16, o_GG18, o_GG19) og opp til Dokkens tverrende og «Havparken» i nord. Programmering og prinsipper for utforming av sjøpromenaden skal i hovedsak detaljeres, utformes, brukes og organiseres i arbeidet med plan for byrom og landskap. Bestemmelsene lister opp viktige tema som plan for byrom og landskap skal avklare. Særlig relevante tema for sjøpromenaden og tiliggende arealer vil være trygg ferdsel og universell tilgjengelighet, soner, utforming og møblering for opphold og lek, samt soner for bynatur, herunder økologiske korridorer mellom land og sjø. Programmering og utformingsprinsipper skal i tillegg inkludere ulykkes- og drukningsforebyggende tiltak og eventuelle oppstillingsplasser for brannbil.



Figur 5-26: Snitt 17 viser "Sjøpromenaden" med pelekai ved SF7.

Det er lagt inn et bestemmelsesområde for å sikre at det etableres tiltak i og i nærheten av eksisterende kai som bidrar til økt marinbiologisk mangfold i sjø, bestemmelsesområde #10. Bestemmelsesområdet omfatter også eksisterende pelekai og det vises til at lysinnslipp på deler av pelekaien, landskapsforming på sjøbunn samt ulike installasjoner kan være slike tiltak som bidrar til marinbiologisk mangfold (Figur 5-26).

Allmennheten er sikret fri adkomst til sjøpromenaden etter hvert som de ulike delene av denne ferdigstilles, enten permanent eller midlertidig. Det er et viktig prinsipp å sikre tilkomst til sjø også i perioden hvor ikke hele planområdet er bygget ut.

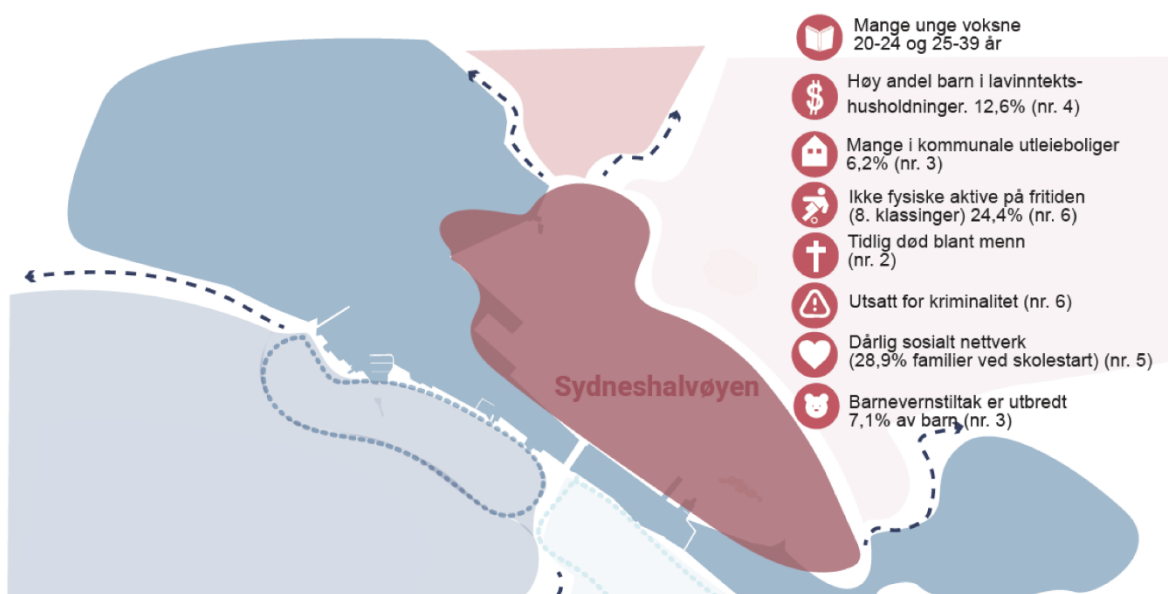
5.6. Universell utforming

Krav om universell utforming er gitt i teknisk forskrift. Alle gater, torg og oppholdsareal skal være universelt utformet. Både offentlige rekreasjonsareal og plasser, samt felles uteoppholdsareal skal legge til rette for bruk for alle aldersgrupper og mennesker med ulikt funksjonsnivå. Alle nye boligbygg vil ha heis og universell tilkomst.

Det er flere bestemmelser om sikrer tilgjengelighet med bil for personer med funksjonsnedsettelse. Blant annet legges opp til mellom 15 og 20 dedikerte p-plasser reservert til personer med funksjonsnedsettelse i offentlige byrom og gater. Disse skal ha god spredning og fordeling for å sikre tilgjengelighet til viktige målpunkt i området. I tillegg er det sikret at 10 % av parkeringsplassene skal være utformet og reservert for bevegelseshemmede i garasjeanlegg.

Frem til sluttbehandling av planforslaget skal det utarbeides en detaljert plan for byrom og landskap. Plan for byrom som skal vise utforming, bruk og organisering av byrom, gateløp og landskap. Planen skal blant annet redegjøre for løsninger som ivaretar universell utforming, jf. bestemmelsene.

5.7. Levekår og folkehelse



Figur 5-27 Illustrasjon fra Sosiokulturell stedsanalyse fra LÉVA Urban Design (2024), og viser data om levekår og demograf for Sydneshalvøya.

Bergen kommunes folkehelseplan (2015–2025) «Aktiv by – friske bergensere» har fastsatt overordnede mål for å fremme bedre folkehelse i kommunen. Planforslaget for Dokken sør følger opp disse hovedmålene på flere måter.

Etableringen av «Havparken» i Jekteviken, torg på Frieleneset, badeanlegg og park på Møhlenpris kaien, og en lang og sammenhengende sjøpromenade, vil skape en attraktiv og tilgjengelig forbindelse til sjøen for både innflyttere i området, beboere i nærområdet og byen for øvrig. Planforslaget gir mange hundre meter sjølinje og sjønære arealer tilgjengelig for opphold og rekreasjon i nær tilknytning til Bergen sentrum og Laksevåg, og utgjør dermed et viktig bidrag til folkehelse og byliv for Bergens befolkning generelt. I tillegg legger planen til rette for gode fysiske omgivelser for kommende nabolag. Den sikrer også forbindelser til eksisterende nabolag, offentlige og fellesarealer, møteplasser innendørs og ute, deleløsninger, universell tilgjengelighet og bynatur, mv. Dette gir gode forutsetninger for å redusere ensomhet, øke aktivitet og opplevelse av felleskap og tilhørighet, som er viktige elementer for bedre folkehelse.

Områdene i nær tilknytning til planområdet, som Møhlenpris, Sydnes og Solheim Nord, har flere levekårsutfordringer. Levekårsdata viser blant annet høy andel lavinntektshusholdninger, mange kommunale boliger, lav fysisk aktivitet blant ungdom og svakere sosialt nettverk blant barnefamilier. Den sosiokulturelle stedsanalysen (LÉVA Urban Design, 2024) peker samtidig på et sterkt lokalt engasjement og gode nabolagsmiljøer som viktige ressurser for videre utvikling.

Planområdet ligger innenfor levekårssone 18, Nygårdshøyden/Møhlenpris. Denne sonen utpeker seg negativt på noen av levekårsindikatorene i folkehelseoversikten:

- 1. Utflytting av barnefamilier, 0 til 5 år:** Det var i 2018 størst prosentvis netto utflytting av barn fra levekårssonene Sentrum (> 20 %), Solheim sør, Fantoft, Sandviken, Solheim nord og Nygårdshøyden/Møhlenpris, dvs. i hovedsak sentrumsnære områder.

2. **Dødsrate for tidlig død for menn:** Sonen har nest høyest dødsrate for tidlig død for menn.
3. **Fysisk aktivitet for ungdom:** 24,4 % av elever i 8. trinn opplyser om at de aldri driver fysisk aktivitet på fritiden. Snittet for alle bydeler ligger på 14,6 %, men det er store forskjeller mellom levekårssonene.
4. **Barnevernstiltak:** Nygårdshøyden/Møhlenpris peker seg ut i denne indikatoren sammen med Slettebakken og Solheim Nord
5. **Sosialt nettverk:** 28,9 % av foreldre angir at de har vansker i forhold til familiesituasjon eller nettverk.
6. **Anmeldt kriminalitet:** 16,6 % har vært utsatt for anmeldt kriminalitet.
7. **Barn i lavinntektsfamilier:** 12,6 % av barn lever i lavinntektsfamilier
8. **Språk ved skolestart:** Andel ikke tilfredsstillende norsk ved skolestart var 31,1 %, som var det høyeste av sonene.

Utflytting av barnefamilier, 0 til 5 år

Folkehelseoversikten viser til at en «kan anta at stabilitet i bomiljøet påvirker muligheten for godt naboskap, og dermed trivsel, tilhørighet og nettverk». Funn fra Barnefamiliepanelet viser at trivsel og tillit i nabolaget henger sammen med botid. Videre kan barneflytting også si noe om i hvilken grad et område er tilrettelagt for barnefamilier.

§ 9.3 i KPA 2018 viser til at det skal legges spesiell vekt på tilrettelegging for familieboliger i byfortettingssoner, ytre fortettingssoner og i levekårssoner med høy barneutflytting. I retningslinjene er det listet opp en rekke kvaliteter som skal vektlegges. Disse er inngang direkte fra gaten eller gårdsrom, direkte tilgang til gode og trygge utearealer på terreng eller med terrengkontakt, tilstrekkelig og lett tilgjengelige bodarealer, parkering for sykler og barnevogner (i tillegg til bodareal), vaskerom, flere soverom og trafiksikkert nærmiljø.

Områdereguleringen følger opp de kvalitetene som er relevant for dette plannivået. Neste plannivå vil kunne detaljere og finne gode løsninger for kvaliteter som organiseringer av innganger, bodarealer, sykkel- og barnevognparkering, i tillegg til ulike fellesarealer som kan legge til rette for å møte hverandre i hverdagen, og ulike former for aktiviteter og rekreasjon som styrker det sosiale felleskapet i nabolagene.

Fysisk aktivitet for ungdom

Reguleringsplanen legger til rette for etablering av en ny barneskole med tilhørende idrettsflater, som vil kunne brukes både i skoletiden og av lokalmiljøet utenom skoletid. I tillegg åpner planen for etablering av andre typer flerbrukshall og tilsvarende aktivitetsanlegg for organiserte og uorganiserte aktiviteter. Sammen vil disse tilbudene bidra til å senke terskelen for deltakelse i fysisk aktivitet, skape møteplasser på tvers av alder og bakgrunn, og styrke folkehelsen i området.

Styrkingen av gang- og sykkelforbindelser fremme aktiv mobilitet.

Sosialt nettverk

Levekårsundersøkelsen peker på behovet for møteplasser og nærmiljøtiltak som legger til rette for sosiale relasjoner, tilhørighet og støtte i hverdagen.

Områdeplanen for Dokken sør legger til rette for en rekke byrom og møteplasser med ulik karakter – fra nabolagstorg og lekeplasser til havnepromenade og aktivitetsparker. Disse rommene skal bidra til sosial kontakt, uformelle møter og et aktivt lokalsamfunn på tvers av alder og bakgrunn. Gode forbindelser mellom boligområder, skole, barnehager og fellesfunksjoner styrker også den daglige kontakten mellom beboere.

For hver boenhet innenfor planområdet er det sikret at det skal settes av minimum 1 m² til innendørs fellesareal for beboerne. Fellesarealene skal kunne brukes til felles aktiviteter, private arrangement og kan inneholde møterom, arbeids-/kontorfellesskap, verksted, treningsrom, felleskjøkken, fellesvaskeri, utlånshybler til gjester og lignende. Slike fellesareal skal fortrinnsvis plasseres i første etasje der det er krav om aktiv eller fleksibel fasade, jf. utformingsprinsipp for bygg og byrom datert 11.02.2026, og støtter slik opp under de utendørs møteplassene nevnt over.

Det åpnes for at flere utbyggingsfelt kan gå sammen om å etablere slike innendørs fellesareal. Dersom det lar seg gjøre, vil det muliggjøre en utvidet bruk av slike fellesareal. Det vil f.eks. være mulig å etablere felles nærmiljøhus eller bydelshus som favner om flere.

Urban dyrking eller andre arenaer som bygger fellesskap som lokaler dedikert til bruk for nabolag eller frivillig sektor som eksempelvis verksteder, drivhus, parsellhager, klubblokaler og lignende bør vurderes i videre planlegging for å fremme tilhørighet og inkludering. Slik kan området bidra ytterligere til å redusere sosial isolasjon, styrke lokale nettverk og bedre levekårene for familier og barn i området.

Kriminalitet

Områdene rundt Dokken, særlig under og ved Puddefjordsbroen, er i dag preget av sosial utrygghet. Den sosiokulturelle stedsanalysen peker på at manglende belysning, lite aktivitet og fravær av sosial kontroll bidrar til at områdene oppleves som utrygge.

Planen legger til rette for å motvirke dette gjennom etablering av gode byrom og nye forbindelser. Ved å utvikle arealene under og rundt Puddefjordsbroen til attraktive møteplasser med aktivitetstilbud og grøntarealer, kan det skapes aktivitet og dermed økt tilstedeværelse og trygghet. Samtidig vil utviklingen av Dokken gjøre området til en viktig forbindelse mellom målpunkt i dette nye by- og boligområdet og Møhlenpris. Kombinasjonen av variert bruk, god utforming og økt gjennomstrømning vil bidra til å forebygge kriminalitet og styrke den opplevde tryggheten i området. Problemstillingene og løsningene vil bearbeides videre i arbeidet med plan for bygulv og landskap frem til sluttbehandling av områdereguleringsplanen.

5.8. Mobilitet og samferdsel



Figur 5-28 viser målpunkt i og rundt planområdet, i tillegg viser den avstand i luftlinje fra senterpunkt innerst i Jekteviken (Plan- og bygningsetaten).

Hovedgrep for bærekraftig mobilitet på Dokken

Følgende hensyn er vektlagt for å oppnå god måloppnåelse:

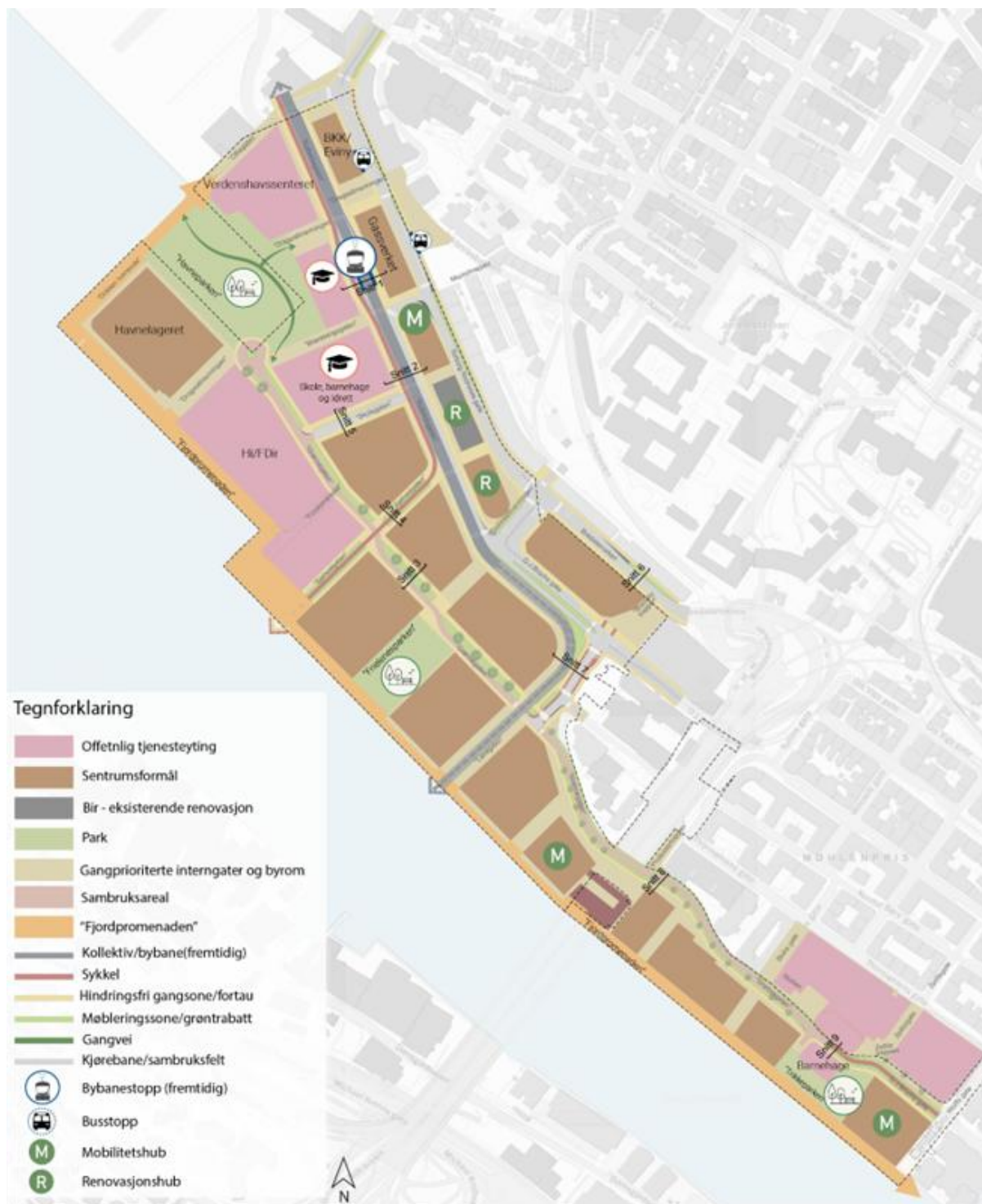
- arealbruken i gater og byrom inviterer til byliv, opphold og aktiv transport i hverdagen
- gående og syklende har klare fordeler med planlagte snarveier og gode forbindelser
- planforslaget sikrer at forbindelsene til sentrum, Møhlenpris og Laksevåg styrkes og blir mer synlige
- ferdselsårene er planlagt for å gi god orientering og tett kontakt med både landskap og lokale landemerker
- grøntarealer og grønne gateelementer vil bidra til rekreasjon og god overvannshåndtering og en mangfoldig bynatur
- det er planlagt for at kollektivtilbudet skal oppleves attraktivt og effektivt, først med buss og senere med bane

- systemet håndterer at havnevirksomheten og virksomheten til andre store aktører endres
- logistikken fungerer smidig for næringsdrivende, men uten å bidra til unødige mye trafikk
- bruk av privatbil er mulig, men ikke nødvendig på korte reiser i hverdagen
- utrykningskjøretøy, logistikk og renovasjon har ryddige arbeidsforhold og kommer til der det trengs
- mulighet for parkering for HC er sikret gjennom fleksibel møbleringssone med plass til HC- plasser ved fremtidige målpunkter
- trafikkavviklingen på det overordnede veinettet vil ikke påvirkes vesentlig

Mobilitetsplanen med tilhørende trafikkanalyser viser at utbyggingen ikke medfører vesentlig endring i kapasiteten i det overordnede vegnettet. Konsekvensutredningen og mobilitetsplanen dokumenterer virkninger av planen og danner grunnlag for valgte løsninger for mobilitet og transport.

For nærmere redegjørelse for ulike trafikantgrupper, tverrsnitt og analyser vises det til *Mobilitetsplanen* (Norconsult). I tillegg vises det til notatene *Trafikksikkerhetsrevisjon*, *Områdeplan* og *Vurdering av trafikkregulering i O.J. Brochs gate langs Møhlenpriskaien* (Norconsult) for nærmere informasjon om disse temaene.

I tillegg har PBE gjennomført sentralitetsanalyser av foreslått gangnett på Dokken, der gatestrukturen er testet i kombinasjon med ulike alternativer for gang- og sykkelbro over Puddefjorden. Samlet sett vurderes alternativ 1A som best egnet, men analysene viser at betydningen av brokryssing varierer ved radius, Jf.5.8.3 om sentralitetsanalyse.



Figur 5-29 Illustrasjon som viser mobilitetsplan for Dokken sør. Denne og følgende illustrasjoner finnes også som egne vedlegg i full størrelse (Illustrasjonen er hentet fra Mobilitetsplan, Norconsult). NB! Den stiplede linjen er områdegrens som tidligere stresstester for områdeutnyttelse er basert på, og samsvarer ikke med plangrensen eller utviklingsområdet som ligger til grunn i planforslaget.

Mobilitetsplanen er basert på fem hovedgrep:

1. Ordinær trafikk til og gjennom området er samlet i Torborg Nedreaas gate, Bredalsmarken og O.J Brochs gate som i dagens situasjon. Disse gatene planlegges for toveis trafikk og tilpasses større kjøretøy. Vegnettet optimaliseres for å hindre tilbakeblokkering til viktige hovedveger. Når «Kollektivgaten» er etablert kan ett av dagens tre kjørefelt i Torborg Nedreaas' gate omdisponeres til møbleringssone for å gjøre det mer attraktivt å ferdes langs gaten.
2. Den viktigste hovedgaten for trafikk internt i området er en kollektivgate med holdeplass knyttet til et inviterende byrom ved det gamle gassverket. «Kollektivgaten» kombinerer i hovedsak busstrasé/fremtidig banetrasé med separat sykkelvei i samme snitt.
3. Interngatesystemet har mye areal avsatt til gående, opphold og vegetasjon. Gatene skal romme mange ulike typer funksjoner som tilpasser kvartalenes ulike karakterer, slik som boligkvarterer, skolebygg, mulig Verdenshavsenter og parkarealer. De bidrar til fredeliggjøring og gir myke trafikanter gode forhold. Langs «Møhlenpriskaien» etableres løsninger med tydelige bilrestriksjoner. Dette bidrar til utvikling av byrommene langs sjøen og endrer konkurranseforholdet mellom transportformene i myke trafikanter favør. Kjøremønsteret i interngatene inviterer ikke til unødig bilbruk, men gir nødvendig trafikk, som nyttekjøretøy og personer med behov for HC-parkering, tilgang der det trengs.
4. Planen legger opp til å kunne knytte seg på en ny forbindelse over Puddefjorden for syklende og gående. Denne broforbindelsen er planlagt etablert før bybanen. Dette gir myke trafikanter klare fordeler og bidrar til å vitalisere Laksevåg og knytte bydelen tettere sammen med Dokken, sentrum og Møhlenpris.
5. Parkering er organisert med effektive fellesløsninger. Etablering av tilgjengelige hentepunkter og felles parkeringsgarasjer med delebilordning for beboere kan gjøre det mulig å bo på Dokken uten å være avhengig av bil i det daglige.

De ulike veiene innenfor planområdet er gitt ulike arealformål basert på trafikkmengde og planlagt bruk. I matrisen under er det gitt begrunnelser for valg av arealformål og utdypende informasjon om de viktigste samferdselsformålene.

Kjøreveger med tilhørende fortau

Hovedveger med høy årsdøgntrafikk (ÅDT) er gitt en utforming hvor de ulike trafikantruppene er separert i ulike soner. Langs disse vegene er det regulert fortau og noen steder sykkelanlegg.

Det er sikret at overgangen mellom areal satt til kjøreveg og andre former for samferdselsareal, hvor kjøring med motoriserte kjøretøy også er tillatt, skal etableres med virkemidler som tydeliggjør at situasjonen er endret og at samferdselsarealet skal deles med myke trafikanter. Dette gjelder spesielt overgangen mellom o_KV1 og o_GT1 og o_GT4 og overgangen mellom o_KV2 og o_GG20 og o_GT3.

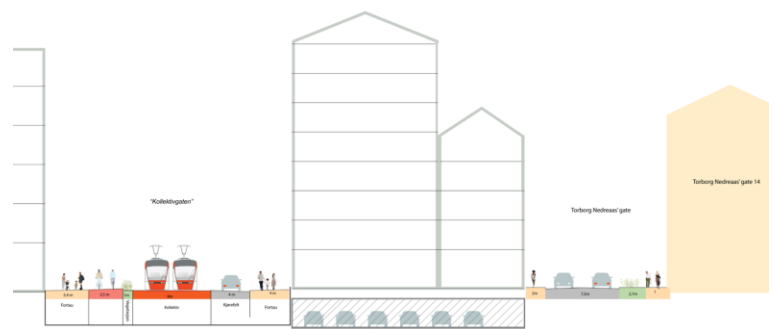
Torborg Nedreaas gate – o_KV3 – Kjøreveg

Torborg Nedreaas' gate er redusert fra tre til to gjennomgående felt. Kapasiteten er opprettholdt med svingefelt. Omdisponering av dagens vegareal gir rom for ekstra møbleringssone.

Bredalsmarkenkrysset er endret for å håndtere ny vegkobling inn til Dokken og gi vegnettet mer bymessig struktur.

Nytt signalregulert kryss ved Gassverket gir utkjøring fra utbyggingsområdet.

Kryss ved BKK er signalregulert for å gi tilkomst til nordlig del av planområdet.

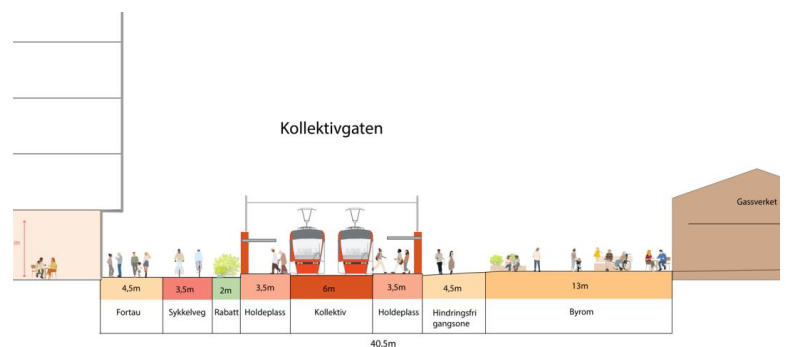


«Kollektivgaten» – o_AK3 og o_KV4 – Trasé for nærmere angitt kollektivtransport

«Kollektivgaten» kombinerer busstrase/fremtidig banetrase med separat sykkelvei i samme snitt.

Nordlig del gir kun rom for buss/bane, samt syklende og gående.

Sørlig del rommer både buss/bane, kjøreveg og tilbud for syklende og gående.



«Skolegaten» og del av «Den grønne gaten» frem til Hi/Fdir (o_AT) – o_KV2 - kjøreveg

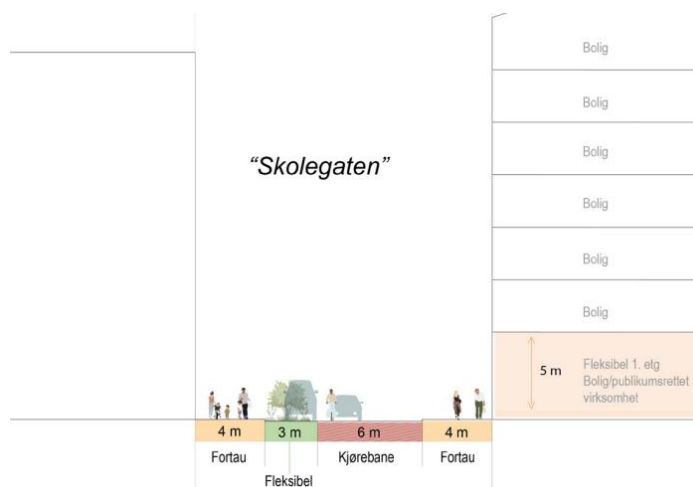
Adkomst til utbyggingsområdene i delområde C er løst gjennom «Skolegaten». Den gir blant annet tilkomst til HIFdir (o_AT), Havnelageret og skole- og barnehageområdet ved «Havparken».

«Skolegaten» og resten av o_KV2 er tovegsregulert slik at trafikk som kommer fra kvartalene nord for «Sjøhestgaten» ikke trenger å krysse «Frielenesparken».

«Skolegaten» og resten av o_KV2 er koblet på o_KV4 i øst og o_GT3, som sikrer snumulighet, i øst.

Det er fortau langs «Skolegaten» og langs resten av o_KV2 er det fortau på en side og gangveg/gangareal/gågate, o_GG20, på den andre.

Kombinasjonen av tilkomstveg for HIFdir,



O.J. Brochs gate, frem til foreslått parkeringshus (BAA) ved Puddefjordsbroen – o_KV1

Fra krysset ved Falcogården og frem til Puddefjordsbroen er det gjort en grov modellering av ÅDT som viser vurdert at trafikkmengden opp mot 500 i årstdøgntrafikk. Med bakgrunn i plasseringen av fremtidig parkeringshus ved Puddefjordsbroen ble det vurdert at kjøreveg var rett arealformål.



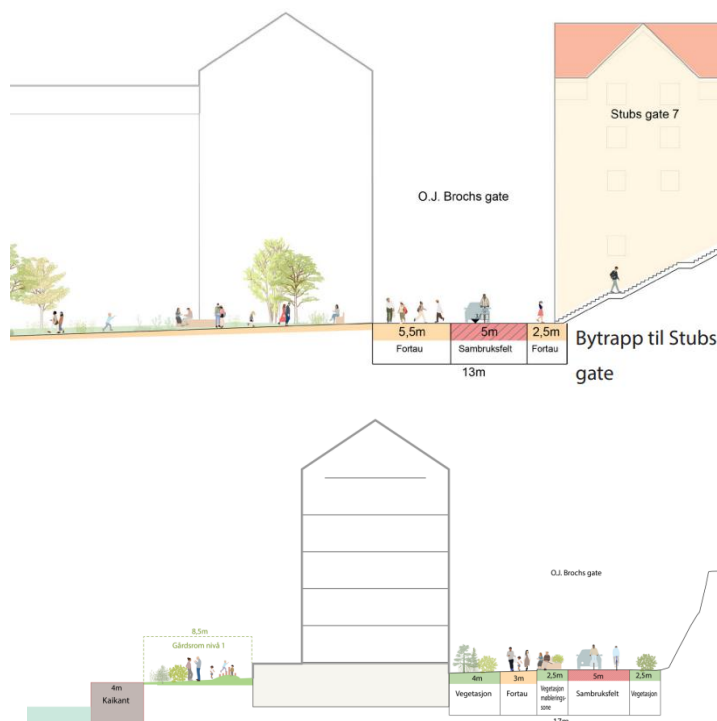
Gatetun

Gater med et mer internt preg, som ikke har gjennomkjøringsmulighet og som har lav nok ÅDT til at flere trafikantgrupper kan dele på arealet, er regulert til formål gatetun

O.J. Brochs gate – o_GT1

O.J. Brochs gate er forslått stengt ved Wolffs gate og skal kun gi tilkomst til ny bebyggelsen innenfor delområde A. Hensikten med dette tiltaket er å fredeliggjøre O.J. Brochs gate og bedre forholdene for myke trafikanter og fremtidige beboere i området. Tiltaket gjør også at det ikke trengs å etablere egen løsning for syklist gjennom området.

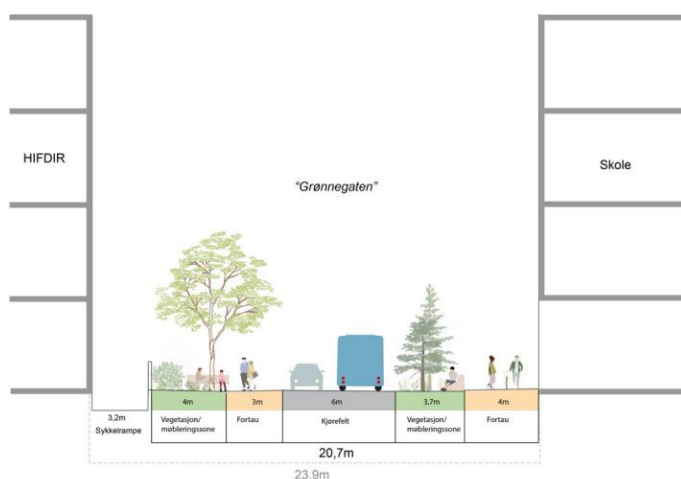
Mellom Puddefjordsbroen og T1 er denne gaten regulert som gatetun, med en snuhammer i sørlig ende. Resterende del er regulert som gågate/gangareal/gangveg, o_GG3.



Snuplass – o_GT3

Den nordligste delen av «Den grønne gaten» er o_GT3. Her legges det opp til en snuplass og et tverrsnitt som gir plass til varelevering, kjørende og myke trafikanter.

Denne delen av «Den grønne gate» vil benyttes til varelevering for kontordelen av HIFdir, varelevering til fremtidig aktivitet i Havnelageret og noe varelevering og nyttetransport knyttet til skole og barnehage. Det anses at det korte strekket vil ha marginalt med trafikk og at det ikke vil være problematisk å legge til rette for sambruk på strekket.



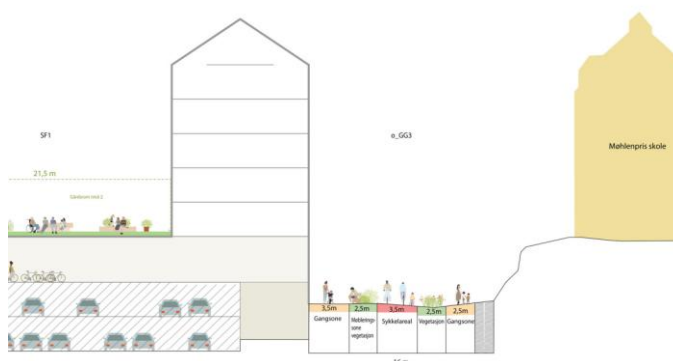
Gangveg, gangareal eller gågate

Gateløp som skal være åpne for gjennomkjøring, og del av det interne kjøremønsteret, er enten regulert til torg eller gangveg/gangareal/gågate, hvor bruken kan avgrenses ved hjelp av skilting.

Gateløp og byrom som er tenkt benyttet av ulike grupper myke trafikanter, er også regulert til enten gangveg/gangareal/gågate eller torg.

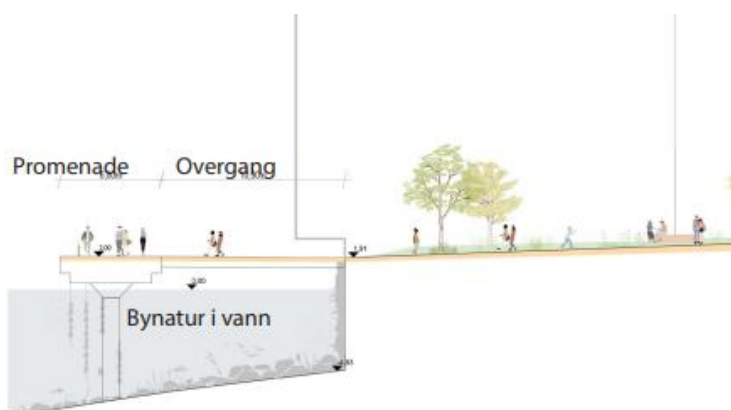
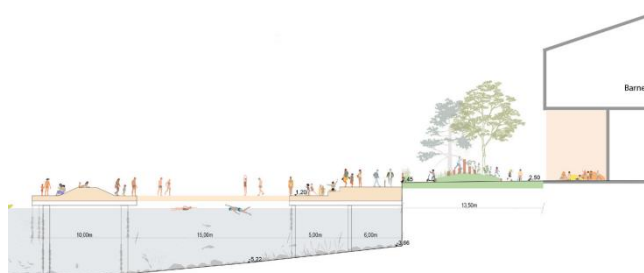
Delområde A

o_GG3 er gangveg/gangareal/gågate og vil kunne åpnes for tidsbestemt varelevering.



o_GG1 er tilkomst til eksisterende boliger innenfor gnr/bnr 164/1392 og ny bebyggelse innenfor SF1-SF4. Tilkost er kun fra Wolffs gate og arealet reguleres til gangveg/gangareal/gågate.

o_GG2 og o_GG4-o_GG8 er lenker mellom o_GT1 og sjøen. Disse er i hovedsak for gående og andre myke trafikanter.



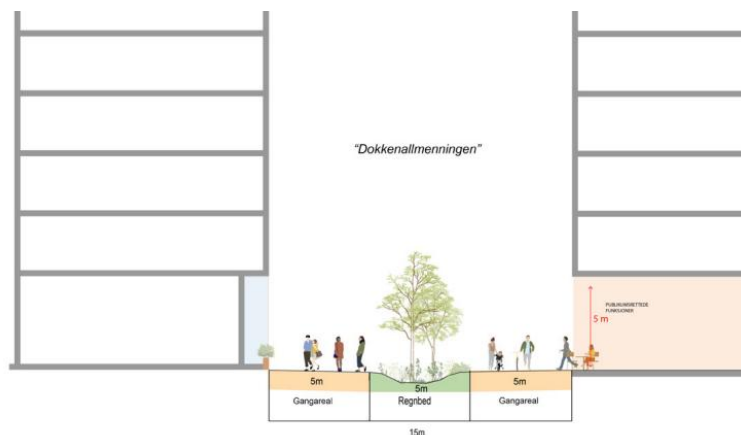
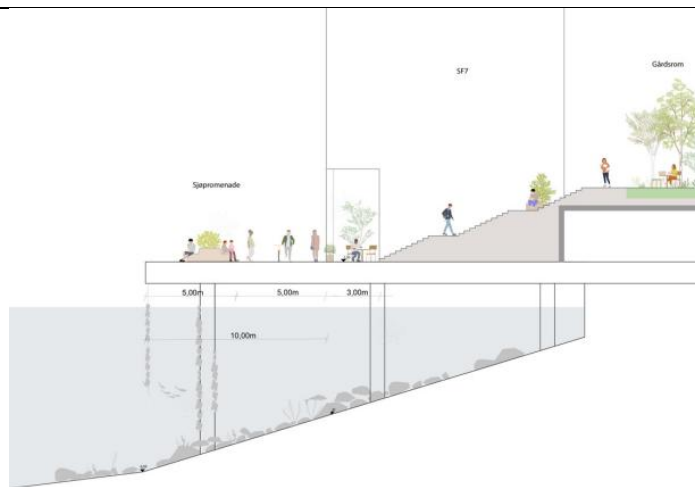
Delområde B og C

o_GG10, o_GG14-o_GG16, o_GG18 og o_GG19 er Sjøpromenade og er i hovedsak for gående og andre myke trafikanter. Det kan være behov for plass til utrykningskjøretøy.

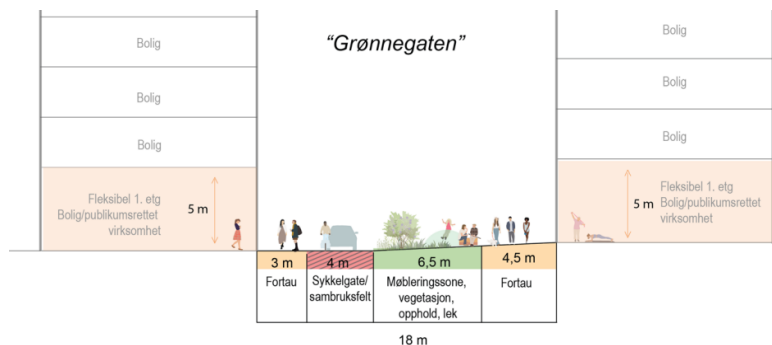
o_GG11 er i hovedsak for gående og andre myke trafikanter. Det kan være behov for plass til utrykningskjøretøy.

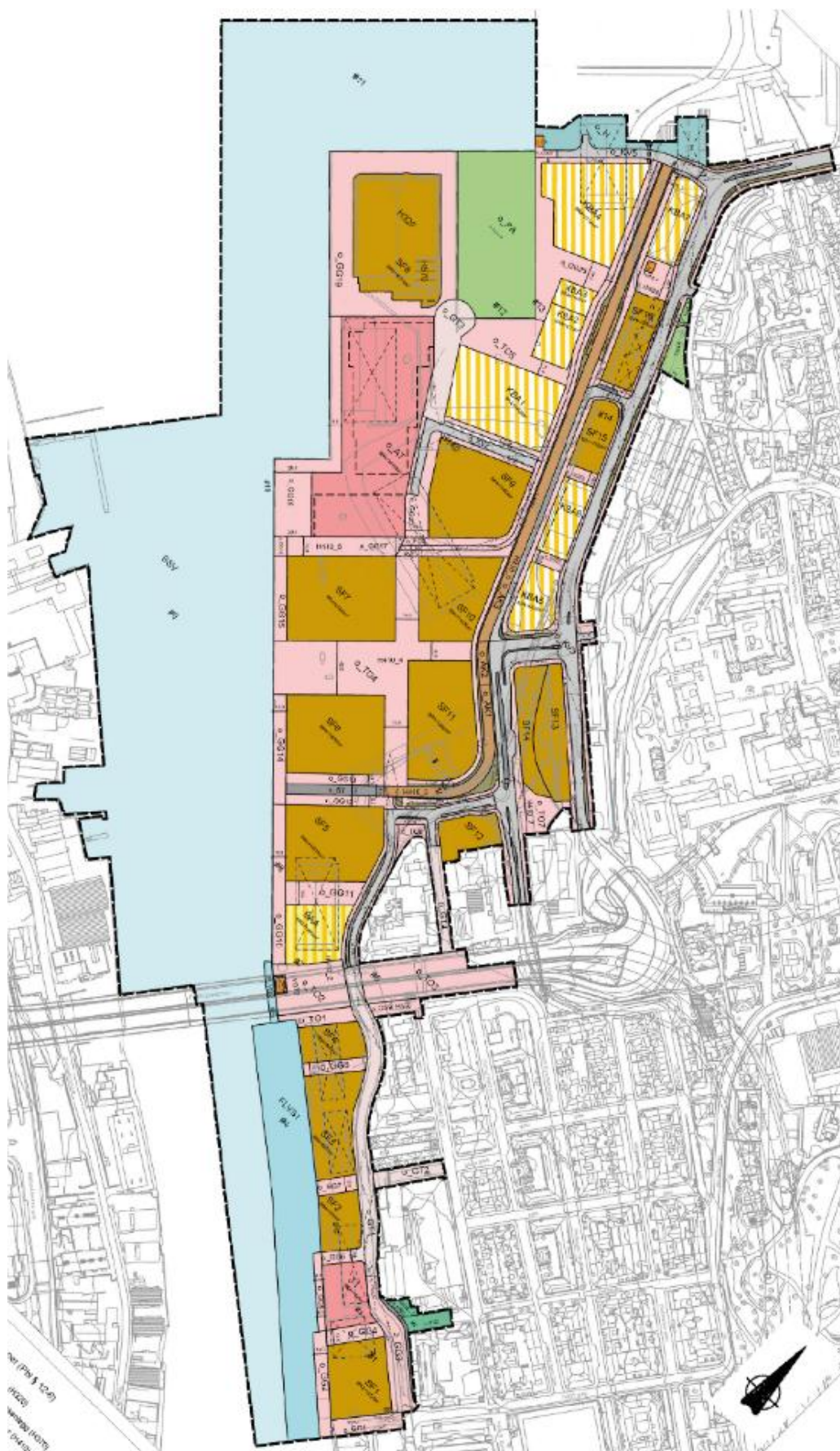
o_GG12 og o_GG13 er gangareal langs med mulig fremtidig bybanetrasé. o_ST mellom de to formålene er areal under denne traséen da en eventuell bybanebro her trolig vil begynne stigningen fra «Den grønne gaten».

o_GG17 er lenke mellom «Den grønne gaten» sjøpromenaden. Dersom det kommer en gang- og sykkelbro mellom Dokken og Laksevåg i dette området, vil o_GG17 inneholde et sykkeltilbud som skal koble seg på o_SA1.



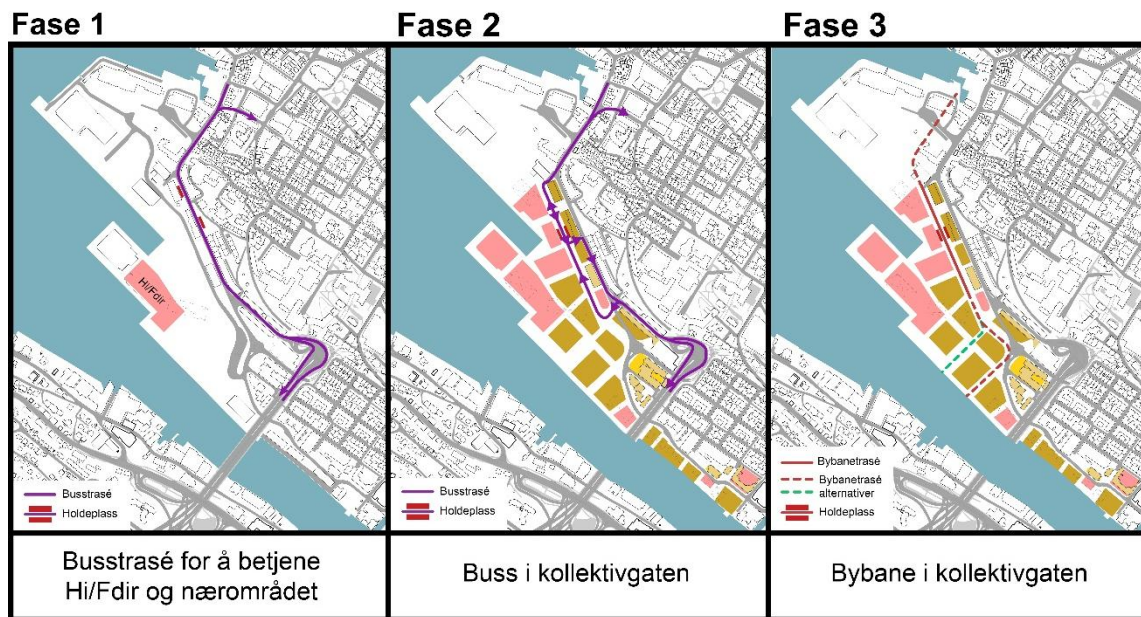
Den delen av o_TO4 som er del av «Den grønne gaten» vil ha noe gjennomgangstrafikk. For resten av o_TO4 vil det være restriksjoner for kjøring med motorisert kjøretøy. Det må sikres plass til utrykningskjøretøy. Varelevering kan trolig skje langs «Den grønne gaten».





Figur 5-30: Forenklet plankart som viser formålene uten fare- og hensynssoner og bestemmelsesområder.

5.8.1. Kollektivtilbud



Figur 5-31 Gradvis overgang fra å være ubetjent til fullverdig bybanetilbud.

Det første prosjektet som er planlagt bygget innenfor planområdet er samlokiseringsprosjektet til HI/Fdir, o_AT, der alle de ansatte skal belage seg på kollektivtilbud fra første dag. Det legges opp til at en ny gjennomgående bussrute via Dokken kan etableres. Denne må i første omgang gå via eksisterende hovedveg i Torborg Nedreaas gate, med nytt buss-stopp ved Bergen moské i nordgående retning og ett ved BKK i sørgående retning.

I tillegg til ansatte og besøkende ved Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet er det fremtidig besøkende ved et mulig «Verdenshavsenter» (besøks og opplevelsessenter) og boliger som genererer et relativt stort passasjergrunnlag og kollektivbehov i området.

Etter at «Kollektivgaten» er etablert kan buss gå via denne, med holdeplass (ca. 150-200 meter fra HI/Fdir, o_AT) ved Gassverket på den ene siden, og institusjoner som skole og barnehage, i tillegg til besøks- og opplevelsessenteret på den andre siden. Bussruter mot sentrum/Nøstet kjører da inn i «Kollektivgaten» via Bredalsmarken-krysset i sør og kjører ut i Torborg Nedreaas' gate ved BKK-bygget i nord. Bussruter mot Puddefjordsbroen kjører inn i Kollektivgaten ved BKK-bygget i nord, og ut i Torborg Nedreaas' gate via nytt signalregulert kryss ved Gassverket.

I en tredje fase kan bybane, hvis dagløsning, etableres i samme gate.

5.8.2. Gang- og sykkelbro – kryssing av Puddefjorden

Planen legger opp til å kunne knytte seg på en ny forbindelse over Puddefjorden for syklende og gående. Denne broforbindelsen planlegges etablert før bybanen. Dette gir myke trafikanter klare fordeler og bidrar til å vitalisere både Dokken-området og Laksevåg. I tillegg knyttes Laksevåg tettere sammen med Dokken, Bergen sentrum og Møhlenpris.

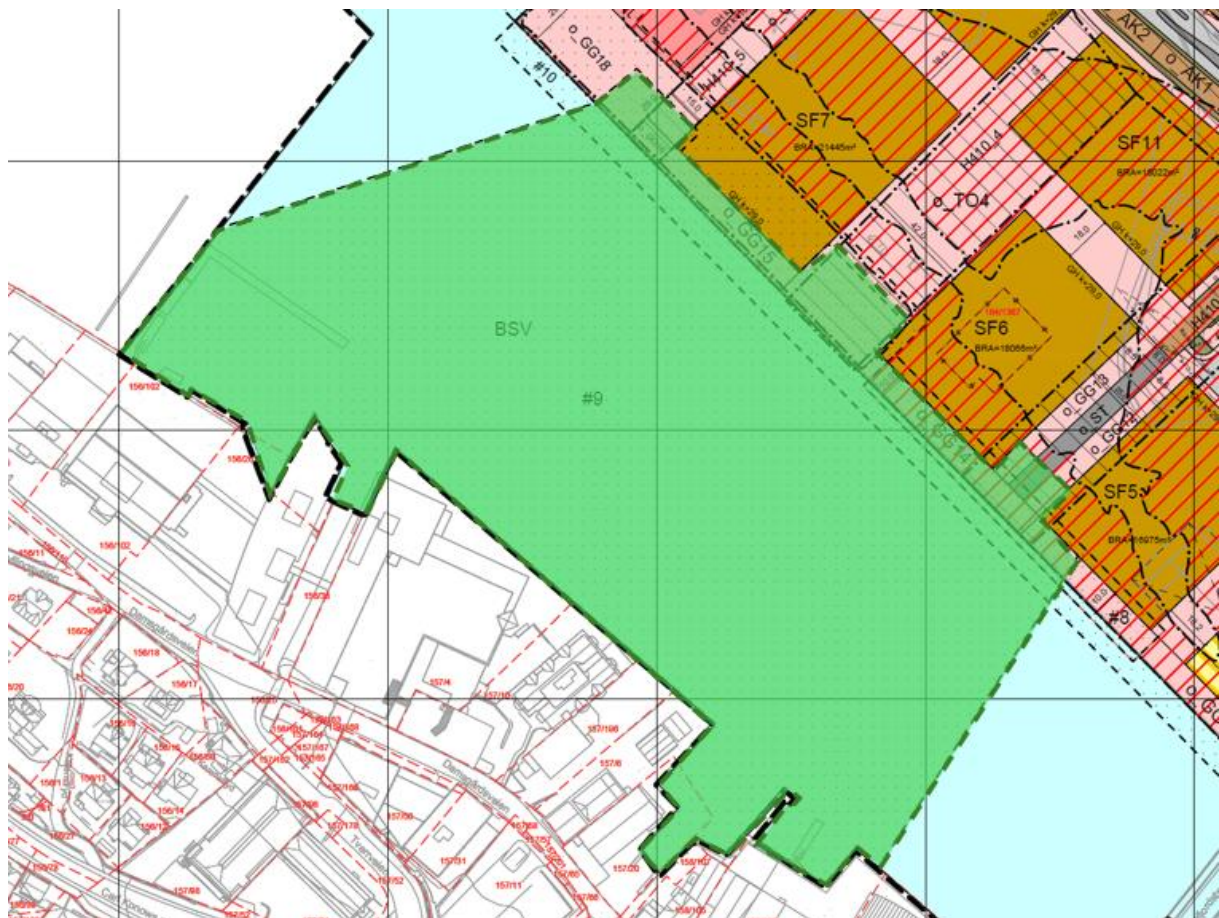
Den nye broforbindelsen vil være avhengig av egen detaljreguleringsplan.

Områderegeringsplanen legger til rette for at det skal kunne etableres en broforbindelse mellom Dokken og Laksevåg gjennom bestemmelsesområde #9. Bestemmelsesområdet dekker store deler av Puddefjorden innenfor planområdet og inkluderer tre mulige landingspunkt på Dokken. På Laksevågsiden strekker den seg til kaikanten på et lengre strekk.

Det er satt rekkefølgekrav om at broforbindelsen over Puddefjorden skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet før det kan gis igangsettingstillatelse til tiltak innenfor planområdet. Denne bestemmelsen gir grunnlag for utbyggingsavtaler og kostnadsfordeling knyttet til byggingen av broen.

Det er i tillegg sikret at HIFdir må hensynta fremtidig gang- og sykkelbroforbindelse over Puddefjorden når de plasserer sin arbeidsbåthavn og testbasseng innenfor BSV.

Områdeplanen har vurdert broalternativer som er omtalt i notatet *Deloppgave 2: Broer over Puddefjorden* (Plan- og bygningsetaten – Puddefjorden United, 2025). Henholdsvis utgaver av 1A, 1B og 2B, som alle er inkludert i bestemmelsesområde #9.



Figur 5-32 Utklipp fra plankart som viser utstrekningen av bestemmelsesområde #9 som skal ivareta fleksibiliteten ved plassering av gang- og sykkelbro. Bestemmelsesområdet er markert med grønn farge.



Figur 5-33 Illustrasjon som viser de tre ulike alternativene for gang- og sykkelbro over Puddefjorden, slik de kommer frem i notatet Deloppgave 2: Broer over Puddefjorden (Plan- og bygningsetaten – Puddefjorden United, 2025).

5.8.3. Sentralitetsanalyse

Sentralitetsanalysen vurderer hvordan det foreslåtte gangnettverket i planområdet henger sammen og hvilke ruter som fremstår som mest tilgjengelige og gjennomgående. Resultatene gir et bilde av hvilke forbindelser som naturlig vil tiltrekke seg mest ferdsel, hvilke byrom som kan fungere som møtepunkt, og hvor det finnes svakere koblinger eller «blindsoner» i strukturen. Analysen er brukt som beslutningsstøtte i vurderingen av foreslått gatestruktur og alternative løsninger for kryssing av Puddefjorden. Figur 5-34 viser et forenklet gangnettverk på Dokken med de ulike alternativene for brokryssing som er anvendt i analysen.

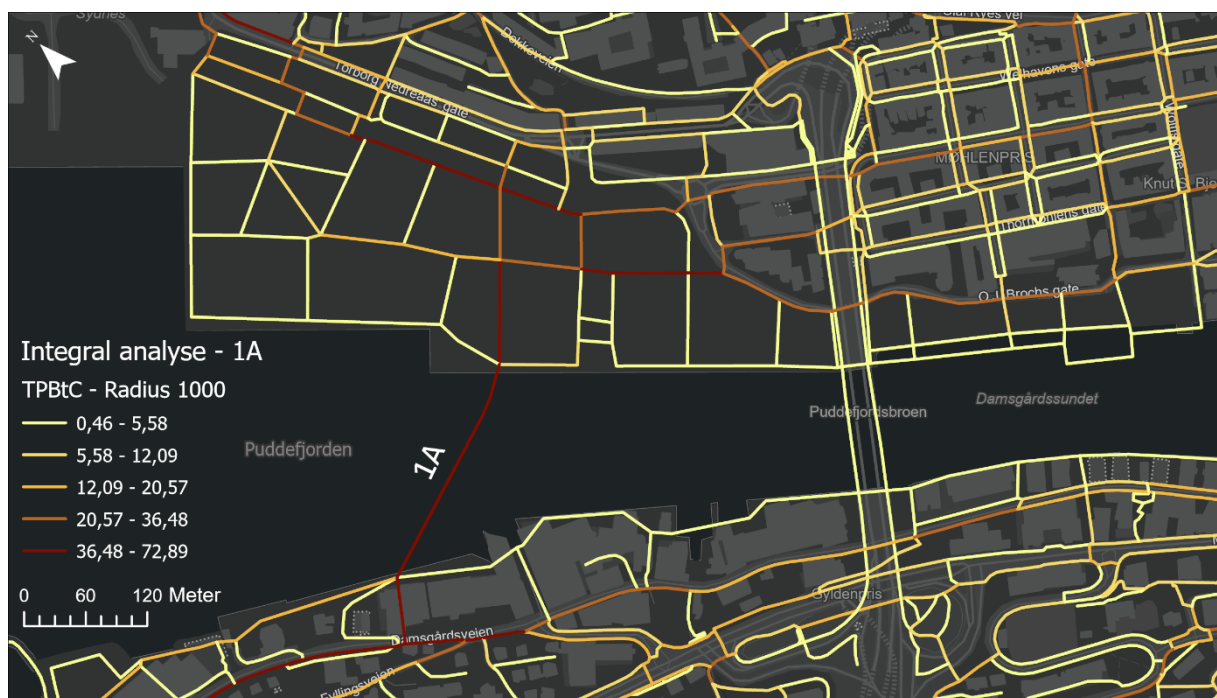


Figur 5-34 Forenklet gangnettverk på Dokken med de ulike alternativene for brokryssing.

Resultatene viser at betydningen av ulike deler av gangnettverket varierer med avstandsskala. På korte radiusavstander, R200–R400 meter, er det i hovedsak det interne nettverket på Dokken som driver integrasjonen, mens lengre, gjennomgående forbindelser får større betydning ved R600 og R1000 meter. Samlet sett har alternativ 1A høyest integrasjon når nettverket vurderes på tvers av radius 200, 400, 600 og 1000 meter, selv om alternativene har ulike styrker på ulike skalaer.

Analysekartene viser gangnettverket delt inn i fem integrasjonsklasser fra lav til høy verdi. Klassene illustrerer hvor godt hvert gatesegment er koblet til resten av nettverket innen valgt radius, der høye verdier representerer sentrale og gjennomgående ruter. Av hensyn til lesbarhet vises kun kart for det best integrerte alternativet per radius.

Oppsummert



Figur 5-35 Resultat fra analyse av alternativ 1A på radius 1000 meter. Alternativet er samlet sett det beste alternativet.

Samlet sett fremstår alternativ 1A som det mest robuste alternativet. Det har høyest integrasjon fra 400 meter og videre, og er godt integrert både på mellomlange og lengre gangavstander. Alternativ 2A er sterkest på lokal radius (R200), men har også høy integrasjon ved R400 og R600, der det drar nytte av sterke interne forbindelser på Dokken og nord-sør-strukturen via «Kollektivgaten». Alternativ 2B har samlet sett lavere integrasjon, men viser god lokal forankring ved R200 og økt betydning ved R1000, der koblingen til mer gjennomgående ruter i det overordnede nettverket får større effekt. Analysene viser at det interne gangnettverket på Dokken er avgjørende på korte avstander, mens sammenhengende forbindelser gjennom bydelen og på tvers av fjorden får økende betydning når avstanden øker.

For ytterligere informasjon om metode og resultater se notatet; *Sentralitetsanalyse – Områderegeringsplan Dokken sør* (Bergen kommune, 2026).

5.8.4. Renovasjon, varelevering og beredskap

Renovasjon

Renovasjonsteknisk plan med alternativer (RTP), datert 04.02.2026, beskriver fordeler og ulemper med flere alternative renovasjonsløsninger. Det er i planforslaget ikke tatt beslutning om løsning, men renovasjonskonsept for hele utviklingsområdet skal være avklart, før detaljprosjektering av teknisk infrastruktur, og før detaljregulering av felt kan starte opp.

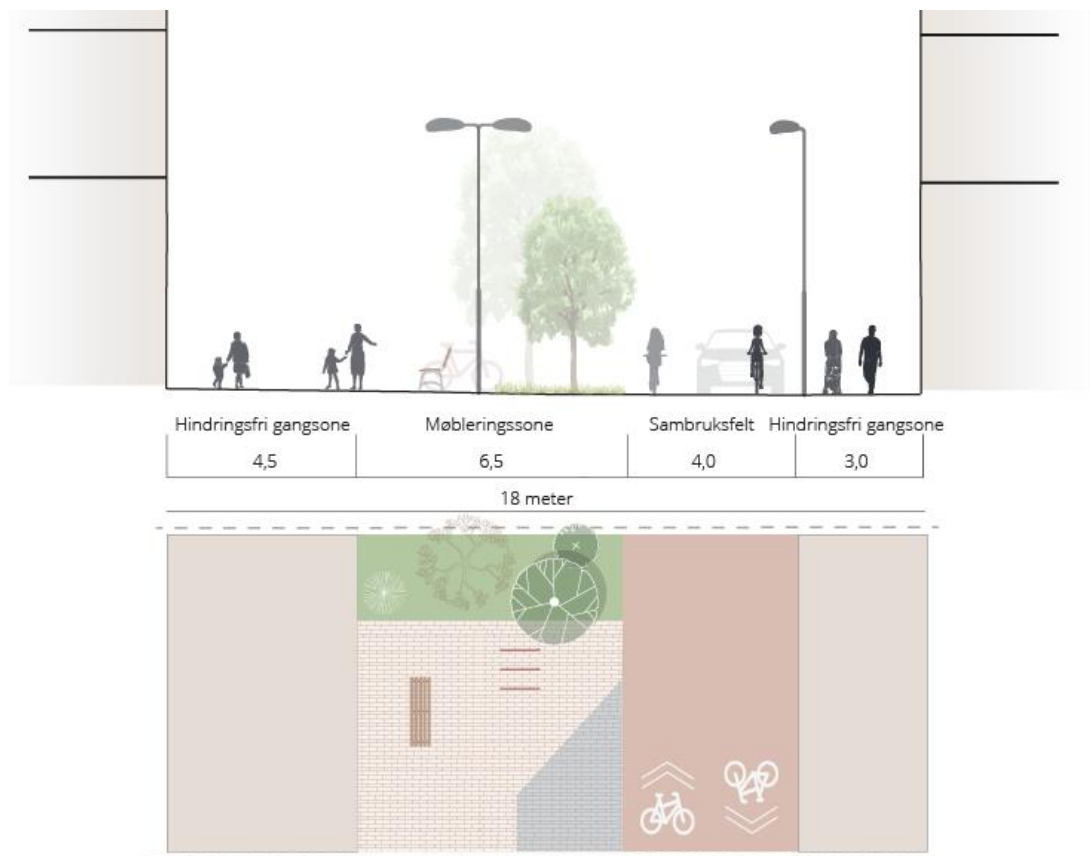
Tre renovasjonsløsninger er vurdert, Alternativ 0 – Avfallssug (eksisterende og ny terminal), Alternativ 1- Nedgravde bunnførte containere (med og uten komprimering) og Alternativ 2- lokal innsamling. Løsninger for teknisk infrastruktur, herunder renovasjon, påvirker gjennomføringsøkonomi, drift, utslipp, arealbruk og kvaliteter som bynatur, byliv og trivsel. Dette er faktorer som ligger til grunn for vurdering av renovasjonskonseptene. Alternativet med lokal innsamling kommer samlet sett best ut, ettersom klimagassutslipp, økonomi, myke trafikanter og arealbruk er tillagt størst vekt. Nedgravde containere vurderes som nest best, mens avfallssug kommer dårligst ut.

Det foreslås i tillegg mål om 30 % avfallsreduksjon innen 2035, med beskrivelse av flere tiltak, samtidig som videre utvikling på teknologisiden forventes å effektivisere avfallshåndteringen.

Varelevering

Varelevering gis tilgang til området gjennom sløyfer i gatenettet som er utformet slik at de ikke skal invitere til uønsket kjøring. Romslige og fleksible møbleringssoner i de interne gatene gir rom for etablering av vareleveringslommer. Varelevering til Hi/Fdir skjer gjennom «Forskerstredet», mellom bebyggelsen innenfor o_AT. Det er avsatt tilstrekkelig plass for snumulighet for større kjøretøy innenfor o_AT. Det er gitt noen unntak for varelevering av spesiell karakter innenfor o_AT. Dette er begrunnet i at det er behov for å komme til med større kjøretøy til en gasstank på sjøsiden av bebyggelsen innenfor o_AT, samt en nettstasjon på nordsiden ut mot o_GG20. Det er også naturlig at varelevering til f.eks. kantine og annen publikumsrettet aktivitet innenfor o_AT kan løses i vareleveringslomme innenfor o_GT3.

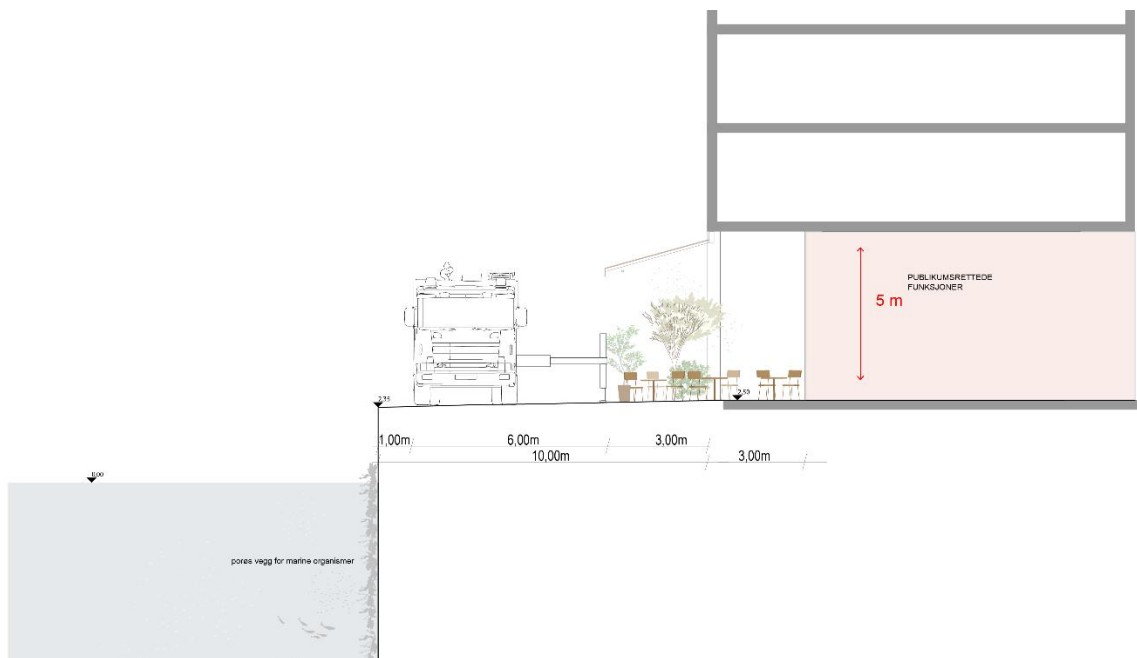
Varelevering til KBA03 og KBA04 (næring, forretning og kontor) skjer via «Olliegaten», o_KV5, som har vendehammer og henger sammen med Torborg Nedreaas' gate.



Figur 5-26 viser "Grønnegaten" med fleksibel møbleringssone som tilrettelegges med vareleveringslommer, vegetasjon og annen møblering.

Beredskap

Adkomst for utrykning er planlagt slik at kjøretøy får ryddige arbeidsforhold og sikker tilgang til alle eiendommer i området, i tillegg til kaier der det kan ligge skip og båter. Hovedadkomst skjer via Torborg Nedreaas' gate, O.J. Brochs gate og Thormøhlens gate, med intern adkomst gjennom «Olliegaten», «Laxegaten» og «Kollektivgaten», videre til «Skolegaten» og «Grønnegaten». Hi/Fdir nås via o_GG19, med vendehammer for større kjøretøy.



Figur 5-36: Snitt 09 viser brannbil på "Fjordpromenaden" ved SF6.

Tilgangen vurderes som tilfredsstillende på overordnet nivå, men enkelte områder må optimaliseres i senere planfaser, særlig langs kaifronten. Det er utfordringer knyttet til høydeforskjeller mellom nytt bygulv og eksisterende kaikant, som ikke skal heves. Videre kan det oppstå utfordringer kaiaktivitet ved HI/Fdir og i områdene rundt fremtidig både for mulig bybanebro og gang- og sykkelbro.



Figur 5-37 Adkomst for utrykningskjøretøy i området (Hentet fra Mobilitetsplan, Norconsult).



Figur 5-38 viser brannvannsdækning Dokken Sør. Røde sirkler viser 50-meters radius fra eksisterende og prosjekterte brannvannsuttak. (Utsnitt fra HIQ102 – VA-rammeplan).

5.9. Støy

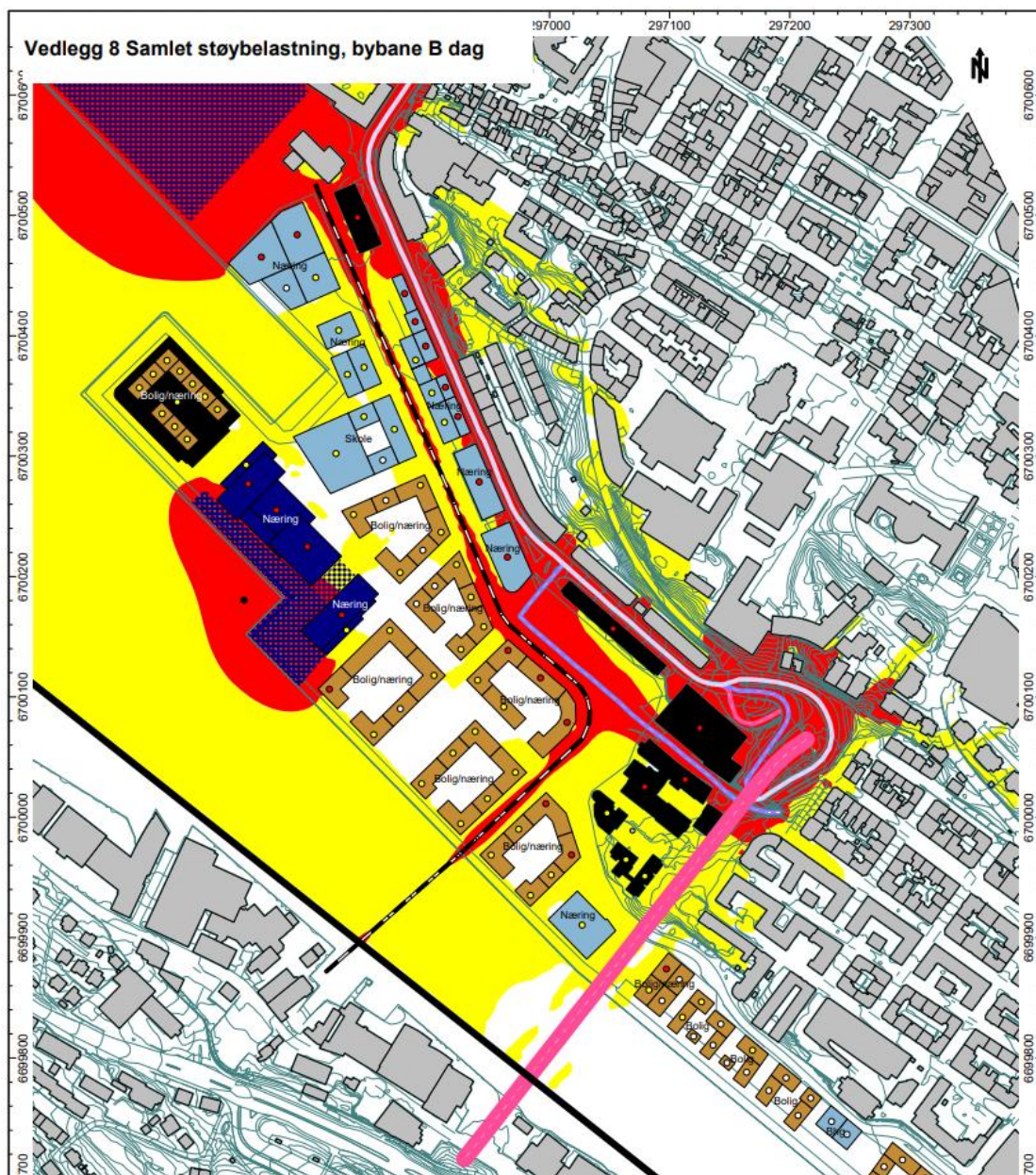
Norconsult har gjennomført alternativsvurderinger og konsekvensutredning for fagtema støy for områdeplanen for Dokken sør. I konsekvensutredningen er støy fra havn og vegtrafikk beregnet og vurdert, mens støy fra ny bybane er vurdert kvalitativt.

Nå er plangrepet definert og det er gjort noe mer detaljerte beregninger og vurderinger av støysituasjonen. Det er beregnet støy fra vegtrafikk, fra fire mulige bybanetraseer, fra havn og fra planlagt aktivitet ved nybygg for Havforskningsinstituttet (HI) og Fiskeridirektoratet (Fdir). Samlet støybelastning er så beregnet i fire varianter avhengig av bybanetrase. Krav til støy i

kommuneplanens arealdel (KPA) og støyretningslinjen T-1442/2021 er brukt som grunnlag for vurderingene. Samtidig må det understrekes at støy inngår som tema i alle etterfølgende detaljreguleringsplaner.

Det er åpnet for at tiltak som ligger i rød støysone kan grenseverdien for støyutsatt side økes med inntil 3 dB, dersom både stue og alle (eller minst 2) soverom har vindu mot stille side. Dette jf. retningslinje knyttet til 22.2.1.b) i KPA2018. Et slikt unntak må vurderes og begrunnes i fremtidige detaljreguleringsplaner.

Under er vurderingene fra delområdene gjengitt. For ytterligere informasjon om støykilder, metode og støykart henvises det til støynotat med støysonekart, datert 02.02.2026 og virkningsvurdering av støy og støysonekart, datert 23.04.2025.



Figur 5-39 viser samlet fremtidig støybelastning for Dokken-området hentet fra støynotat med støysonekart, datert 02.02.2026 (Norconsult).

5.9.1. Støy delområde A

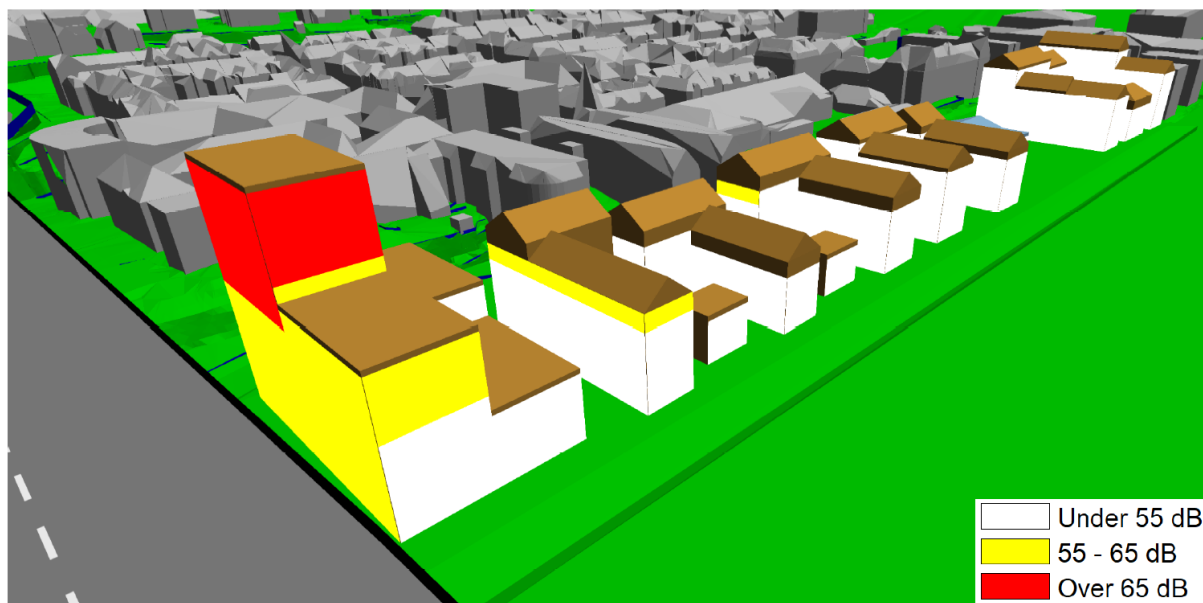
I delområde A planlegges et kombinert bolig- og næringsbygg nærmest Puddefjordsbroen (SF4). Videre sørover legges det opp til boliger (SF3, SF2 og SF1) samt barnehage i ombygget Skur 26 (T1).

Stengingen av O.J. Brochs gate er svært positiv for støysituasjonen, mens støy fra Puddefjordsbroen blir dimensjonerende for hele delområdet. Høyden på nye bygg vil være avgjørende for om eksisterende støyskjerming langs broen har tilstrekkelig effekt. Det kombinerte bygget nærmest broen (SF4) får høye støynivåer i øvre etasjer ($L_{den} \approx 77$ dB mot Puddefjordsbroen). Støyrapporten legger til grunn at denne delen av bygget ikke kan brukes til bolig. Dette må det arbeides videre med i detaljregulering. Øvrige fasader mot broen får også støynivå over nedre grense for gul støysone. Øverste etasje i byggene bak (SF3 og SF2) vil være støyuutsatt. Neste plannivå vil vurdere muligheter og løsninger konkret.

Den høye plasseringen av Puddefjordsbroen over planområdet gjør at lokale tiltak innenfor delområdet har begrenset effekt. Eventuelle tiltak må i hovedsak gjennomføres langs selve broen, hvor det allerede finnes støyskjerming. Alternativt kan bygget nærmest broen (SF4) økes i høyde, samtidig som byggene på sørsiden reduseres.

Park og sjøpromenade vurderes som lite støyuutsatt og vil være godt egnet til rekreasjon.

Støysituasjon for delområde A bli ikke påvirket av valg av banetrase.



Figur 5-40 viser samlet støybelastning ved fasade (L_{den} dB). Sett fra nordvest.

5.9.2. Støy delområde B

Delområde B planlegges hovedsakelig med boliger og næring i 1. etasje, samt enkelte eksisterende og nye næringsbygg mot Bredalsmarken og Torborg Nedreaas' gate. Nærmest Puddefjordsbroen legges det opp til næring og parkering (BAA).

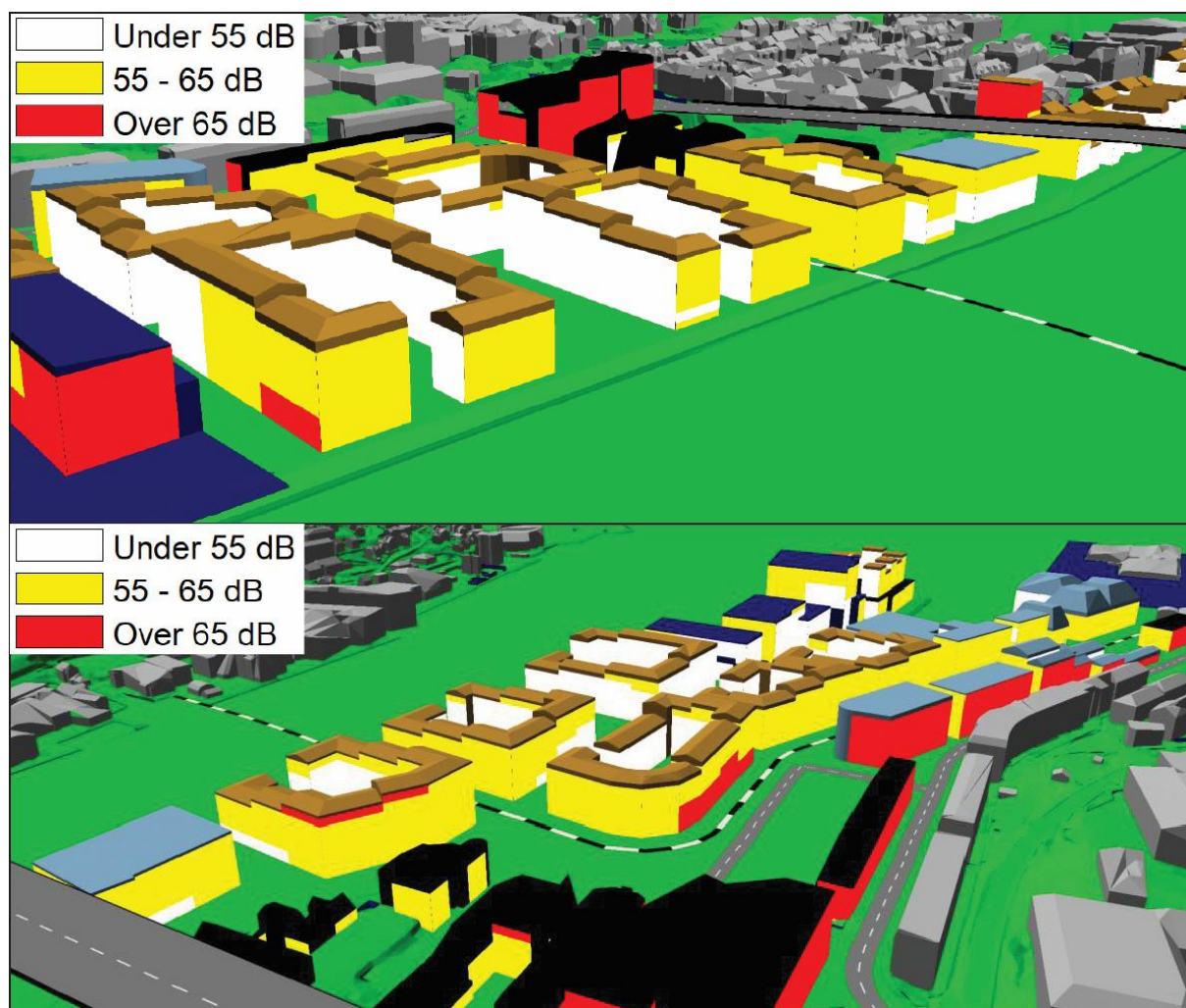
Støysituasjonen i området påvirkes særlig av Puddefjordsbroen i sør, kollektivgaten internt i delområdet og Bredalsmarken/Torborg Nedreaas' gate i ytterkant. Flere av kvartalene (SF5 og SF11) får støynivå ved fasade over grenseverdi for rød støysone, enten i øvre etasjer som følge av

støy fra Puddefjordsbroen eller i lavere etasjer fra bybane og/eller vegtrafikk. Puddefjordsbroen er i dag kun skjermet med et lavt betongrekkverk mot nord, og det bør vurderes om det kan etableres en støyskjerm her.

De lukkede kvartalsstrukturene sikrer stille side for de fleste boligene. I deler av de øverste etasjene vil det likevel forekomme støy også inn mot gårdsrommene, særlig i de tre kvartalene nærmest Puddefjordsbroen, SF5, SF6 og SF11, i tillegg til eksisterende bebyggelse i SF13. Felles uteoppholdsarealer i gårdsrommene får gjennomgående tilfredsstillende støynivå, men i støyutsatte hjørner av byggene kan det være utfordrende å sikre alle boenheter en stille side.

Frielenesparken, som ligger sentralt i området, får tilfredsstillende støynivå forutsatt at bybanetrasé ikke legges gjennom parken.

Bybanealternativene påvirker ulike deler av delområdet. Kvartalsstrukturen og plassering av Frielenesparken er best tilpasset banealternativ B. Banealternativ A belaster andre deler av planområdet med støy og gjør det noe mer komplisert å realisere alle kvartalene. Banealternativ C på høy bro ved Puddefjordsbroen er som tidligere nevnt ikke beregnet. Om dette banealternativet skal realiseres må det sikres at byggene mot Bredalsmarken som må rives blir erstattet av nye bygg som ikke er støyfølsomme. Dette er nødvendig for å sikre skjerming av støy fra vegtrafikk.



Figur 5-41 Samlet støybelastning ved fasade (L_{den} dB). Sett fra nordvest (øverst) og sørøst (nederst).

5.9.3. Støy delområde C

I delområde C planlegges det bl.a. for mulig fremtidig opplevelses- og visningssenter og næring lengst nord, «Verdenshavsenteret» i KBA4, boliger over eksisterende Havnelager i SF8, kontor, administrasjon og forskningslaboratorier i Hi/Fdir (o_AT) samt skole (KBA1) og barnehage (KBA2). Mot Torborg Nedreaas' gate legges det opp til å videreføre og utvikle næringsformål og andre formål som ikke er støyfølsomme (KBA5, KBA6, SF15, SF16, og KBA7).

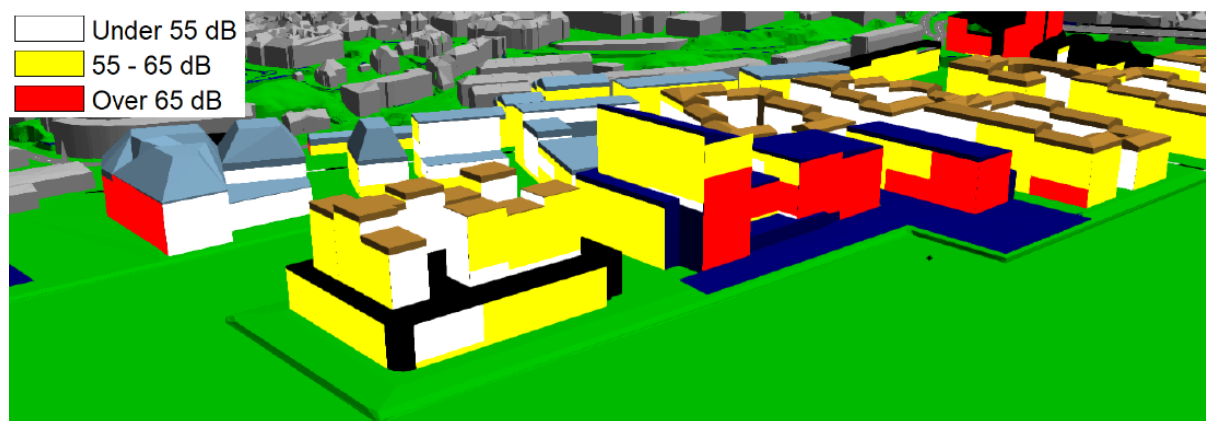
Støysituasjonen i området er utfordrende på grunn av containerhåndtering i kort avstand nord for planområdet, mulig fremtidig bybane og vegtrafikkstøy fra Torborg Nedreaas' gate.

Utbyggingsrekkefølgen vil derfor være avgjørende for å sikre tilstrekkelig støyskjerming mot havneaktiviteten.

Gitt nærheten til havnevirksomheten kan etablering av boliger på Havnelageret måtte vente til containeraktiviteten er flyttet ut av havneområdet. Det kan også være krevende å oppnå tilfredsstillende støynivå for skole og barnehage så lenge havneaktiviteten pågår. Det planlegges uteoppholdsarealer på tak for begge formål, og disse må utformes med nødvendig støyskjerming.

Næringsbyggene langs Torborg Nedreaas' gate vil fungere som effektiv støyskjerm og bør derfor etableres tidlig i utviklingsløpet. «Havparken» vil få støynivåer fra havneaktiviteten som ligger klart over anbefalte grenseverdier, og området egner seg derfor dårlig til rekreasjon så lenge containerhavnen fortsatt er lokalisert på Dokken nord.

Støysituasjonen i delområde C blir i liten grad påvirket av valg av banetrase.



Figur 5-42 Samlet støybelastning ved fasade (Lden dB). Sett fra nordvest for banealternativ A i dagsone.

5.9.4. Oppsummering - Støyavbøtende tiltak og reguleringsbestemmelser

Utbyggingsrekkefølgen vil ha mye å si for støysituasjonen. Generelt bør det sikres at byggene nærmest de ulike støykildene etableres først.

Fortsatt havneaktivitet nord på Dokken gir uakseptable støyforhold for nye boliger på Havnelageret (SF8), disse boligene bør ikke tillates etablert før havneaktiviteten er flyttet.

Havneaktiviteten gjør det også utfordrende å sikre tilfredsstillende støyforhold for ny barnehage og skole i delområde C (KBA1 og KBA2). Her viser støyrapporten til at det som et minimum må

sikres at næringsbygg mot Torborg Nedreaas' gate, og ny bebyggelse på KBA4, er etablert før barnehage og skole. Bestemmelsene sikrer kvalitetskrav knyttet til støyforhold på uteoppholdsareal. Det vil ikke være mulig å ta i bruk skolen og barnehage før dette er løst.

I de ulike delområdene og de ulike kvartalene må det gjøres mer detaljerte støyfaglige utredninger når områdene detaljreguleres. Dette gjelder alle delområdene med støyfølsom bebyggelse (bolig, skole og barnehage).

Det er satt flere krav knyttet til støy i områdeplanens bestemmelser:

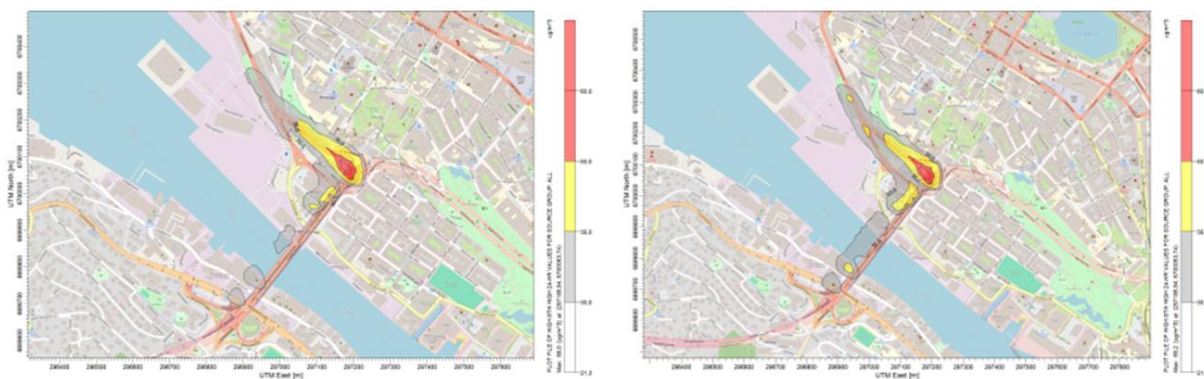
- Før det kan utarbeides detaljreguleringsplaner innenfor områdeplanen skal det utarbeides et miljøprogram for hele områdereguleringens planområde som blant annet skal beskrivelse mengde, type og varighet av støy i anleggsperiode, jf. 3.3.1
- Krav knyttet til støy i gjeldende kommuneplan er gjeldende for planområdet. Det vil si at det tillates støyfølsom bebyggelse innenfor gul støysone (55-65 dB) på vilkår om stille side og planløsning.
- Det er åpnet for at fasadestøy kan være noe høyere en fastsatte bestemmelser i gjeldende kommuneplan. Dette er i tråd med retningslinjene i kommuneplanen og det er satt tilhørende krav om tilpasset romløsning. Fasader
- Krav til maksimal støy på uteoppholdsareal er satt i tråd med gjeldende kommuneplan og retningslinjer i T-1442.
- Det er satt krav om at fasader på ny bebyggelse, som vender mot eksisterende boligbygg i Torborg Nedreaas gate og O. J. Brochs gate, skal utformes med fasadetiltak, som har dokumentert lyddempende eller lavreflekterende egenskaper.
- For o_AT er det satt krav i tråd med M-2061, veileder om behandling av støy i arealplanlegging, om at dersom aktivitet innenfor o_AT fører til støy over 65 dB på tilstøtende støyfølsomme formål, skal det etableres avbøtende tiltak som f.eks. skjerming ved støykilde eller flytting av støykilde.
- Dersom bygg C ikke bygges samtidig som bygg A og B innenfor o_AT jf. illustrasjonsplan datert 04.02.2026, er det satt krav om at eventuell inngjerding skal ha en bymessig utforming med støyreducerende effekt.

5.10. Luftkvalitet

5.10.1. Svevestøv

Det er trafikkmengden som har betydning for luftkvaliteten i planområdet. Det er utført modelleringer for trafikkmengde for år 2035 og år 2050. Resultatene er vurdert opp mot gjeldende grenseverdier for luftkvalitet både i retningslinjen T-1520 (Miljø- klimadepartementet, 2012) og forurensingsforskriften samt de framtidige grenseverdiene som nå er gitt av EU (Regjeringen, 2025).

Utbredelsen av rød og gul luftkvalitetssone for svevestøv for beregnet trafikkmengde for år 2035 og 2050 er vist i Figur 5-43. Resultatet ligner dagens situasjon, men har noe mindre utbredelse av rød og gul sone.



Figur 5-43: Rød og gul luftkvalitetssone for svevestøv for trafikkmengde for år 2035 til venstre og år 2050 til høyre.

Beregningene viser at alle gjeldende grenseverdier for svevestøv overholdes i både 2035 og 2050. Også de nye grenseverdiene som innføres i 2030 – med lavere tillatt nivå og færre overskridelser (fra 25 til 18) – vil overholdes på planområdet.

5.10.2. Nitrogendioksid – NO₂

Det er også modellert NO₂ for 2035 og 2050, ettersom framtidige grenseverdier blir betydelig strengere. Luftsonekartene viser liten forskjell mellom årene: trafikken øker noe mot 2050, men utslippene synker som følge av større andel elbiler.

Retningslinje T-1520 viser ingen rød eller gul sone for NO₂ i planområdet i verken 2035 eller 2050.

Dagens grenseverdier (årsmiddel og timemiddel med inntil 18 overskridelser) overholdes fullt ut. Fra 2030 innføres nye krav:

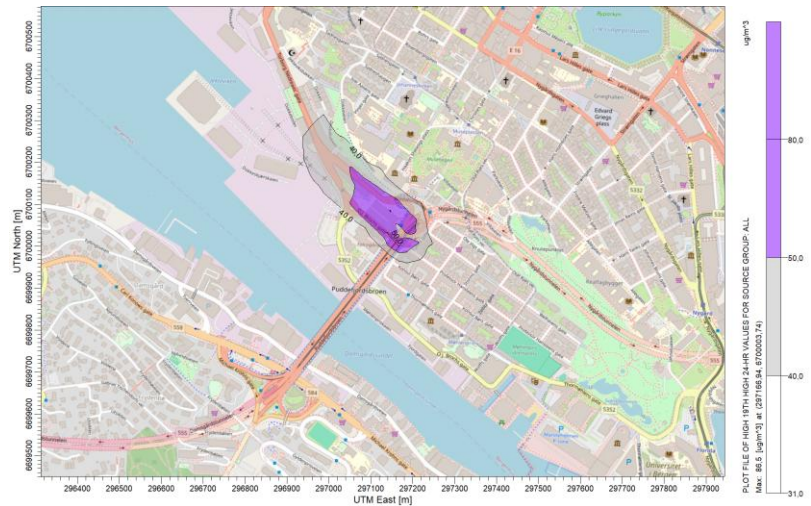
- Ny døgnmiddelgrense med 18 overskridelser
- Timemiddel reduseres til kun 3 overskridelser
- Årsmiddel halveres fra 40 µg/m³ til 20 µg/m³

Modelleringene viser at den framtidige døgnmiddelverdien overskrides ved tunnelåpningen, men ikke ellers i planområdet. Den nye årsmiddelgrensen overskrides derimot i hele det modellerte området, hovedsakelig på grunn av høye bakgrunnskonsentrasjoner som ligger over 20 µg/m³.

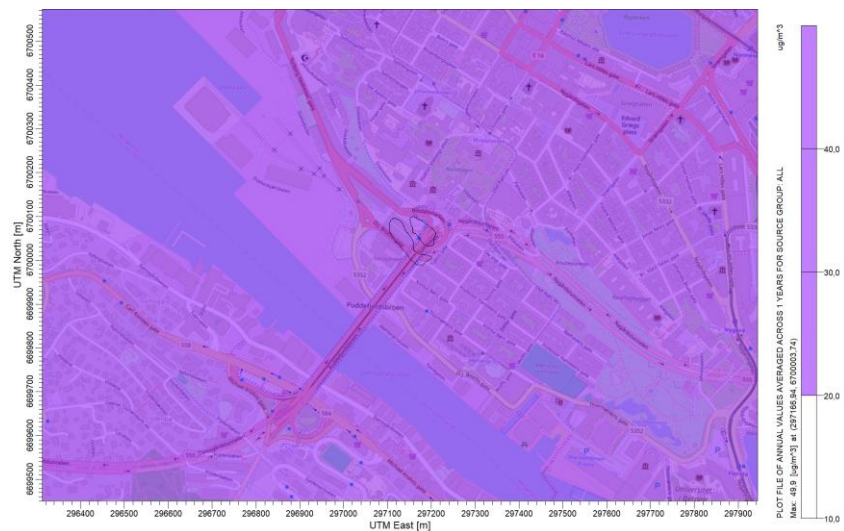
Resultatene fra modelleringene av framtidig døgnmiddelverdi og årsmiddelverdi er vist i Figur 5-44.

Framtidige grenseverdier NO₂

Døgnmiddel 19. døgn



Årsmiddel



Figur 5-44: Resultater for modellering av NO₂ for framtidig grenseverdi for døgn og år, trafikk for år 2035.

Oppsummering

Oppsummert viser modelleringene at luftkvaliteten i planområdet ligger innenfor gjeldende grenseverdier, og at Dokken sør er egnet for byutvikling med bebyggelse som er følsom for luftforurensing. De framtidige, strengere grenseverdiene overholdes i hovedsak for både svevestøv og NO₂, men ikke for årsmiddelverdien, noe som også gjelder andre deler av Bergen. Bergen kommune bør derfor fortsatt følge utviklingen i bakgrunnskonsentrasjoner av NO₂ og vurdere tiltak dersom nivåene ikke går ned over tid.

5.11. Naturmangfold og vannmiljø

5.11.1. Blågrønne verdier



Figur 5-45 viser blågrønnestrukturer innenfor og i tilknytning til planområdet.

Områderegeringsplanen tilrettelegger for «bynatur i vann» langs store deler av kaikanten. Det er presisert i bestemmelsene at det tillates tiltak og elementer for å forbedre økosystemtilstanden, øke habitatkompleksiteten og fremme biologisk mangfold i sjøarealet innenfor planområdet, BSV.

Temakart for kaibruk i utformingsprinsipp for bygg og byrom, datert 11.02.2026, kartfester hvor det skal gjøres tiltak for å forbedre og legge til rette for bynatur i vann langs med kaiene innenfor planområdet. I tillegg til dette er det avsatt egne bestemmelsesområder, #4 og #10, som sikrer at det skal etableres tiltak som bidrar til økt marinbiologisk mangfold i sjø innenfor områdene. Det åpnes for å etablere lysinnslipp i eksisterende pelekai, innenfor bestemmelsesområde #10.

Det er ikke avklart hvordan disse skal utformes, men de antas å være hardbunnsområder i tidevanns- og øvre eufotisk sone (0–5 m dybde), hovedsakelig med loddrette kanter,

overhengende brygger og pelekai. I og ved «Havparken» kan det være mulighet for grunne områder og skrånende kant, men dette er foreløpig uavklart.

Langs Puddefjorden, mellom «Frielenesparken» og «Trikkeparken», kan det etableres økologisk sammenheng dersom det tilrettelegges for det. Havparken ligger mer isolert, men kan likevel gi noe sammenheng mellom natur på land og i vann – noe som er vanskeligere å oppnå langs den mer urbane kaipromenaden i Puddefjorden/Damsgårdssundet.

Planen styrker blågrønne forbindelser og økologiske korridorer betydelig sammenlignet med dagens situasjon. Utviklingen har som mål å «legge til rette for ny bynatur som gir grunnlag for livskraftige økosystemer i sjø og på land». I bestemmelsene er det satt krav om utarbeidelse av en plan for byrom og landskap som blant annet skal beskrive hvordan det kan legges til rette for et levedyktig urbant økosystem, på land og i sjø. Planen, som planlegges ferdigstilt til 2. gangs behandling, skal legge til rette for 30 % bynatur i gater, parker og byrom innenfor planområdet.

Tre nye parker er planlagt innenfor planområdet, «Havparken», o_PA, «Frielenesparken», o_TO4, og «Trikkeparken», ved T1. «Den grønne gaten» skal binde disse sammen som en grønn hovedåre. Fjordpromenaden, allmenninger, gårdsrom og øvrige gateløp får blågrønne elementer som regnbed, grønne rabatter, beplantning og trerekker, og bidrar til sammenheng både internt i området og mot omkringliggende bydeler. «Den grønne gaten» skal fungere som en økologisk korridor med koblinger mot sjøfronten og grøntområder i Jekteviken, Dokkebakken og videre mot Nygårdsparken.

Samlet sett vurderes planen å gi positiv virkning for landskapsøkologisk funksjon, med stort potensial for forbedring. Effekten vil avhenge av tilrettelegging, etablering og langsiktig skjøtsel.

5.11.2. Vannmiljø

Konsekvenser for vannmiljø

Sjøbunnen i planområdet er nylig utbedret gjennom tildekking av sterkt forurensede sedimenter. Tiltaket slik det foreligger forventes verken å øke eller redusere utslipp eller spredning av miljøgifter. Det finnes i dag betydelige mengder overløp i og rundt planområdet, men det er ikke klare indikasjoner på at dette påvirker vannmiljøet lokalt. Dette skyldes trolig god vannutskiftning og nye sjøbunnsmasser av grovere materiale som begrenser akkumulering av organisk avløpsmateriale. Overløpet i Solheimsviken gir likevel betydelig lokal belastning. Planen innebærer ingen saneringer eller rensetiltak for eksisterende overløp og avløp, kun flytting av enkelte utslipp.

Vurdering av tiltak i forhold til vanndirektivet

Tiltaket vurderes samlet i forhold til om det endrer økologisk eller kjemisk tilstand i vannforekomsten «Byfjorden indre del». Denne har «god» økologisk og «dårlig» kjemisk tilstand, men lokale undersøkelser viser «god» tilstand både økologisk og kjemisk i området nær planområdet. God vannutskiftning og strømforhold forventes videreført, og eventuelle utfyllinger vil trolig styrke snarere enn svekke utskiftningen. Slik planen foreligger, vurderes tiltaket ikke å påvirke miljøtilstanden eller hindre måloppnåelse iht. vanndirektivet innen fristen.

Det er likevel usikkerhet knyttet til plassering av nye overløpsledninger og om. Det anbefales derfor at nye flytende overflatestrukturer ikke etableres uten særskilt vurdering av konsekvenser for strømforhold.

Generelt er det god vannutskiftning i Puddefjorden, men ved Solheimsviken er forholdene dårligere. Tiltak kan skape barrierer for vannutskiftning inn mot Solheimsviken som for eksempel flytende strukturer som anlegges i overflaten, bør vurderes nærmere i fremtidig detaljreguleringsplan.

5.11.3. Naturmangfold

Konsekvenser for naturmangfold på land

Negative virkninger for terrestrisk naturmangfold er først og fremst knyttet til fjerning av eksisterende vegetasjon og rivning av bygg med takflater som er viktige for sjøfugl. Rødlisteartene alm, ask og lind kan måtte fjernes der tiltak berører voksestedene, mens vegetasjon i grøntarealer som videreføres kan bevares og styrkes. Hensyn til disse artene må vektlegges ved opprusting og reetablering.

Det er sikret i bestemmelsene at eksisterende naturverdier innenfor planområdet skal hensyntas og at muligheter for habitatstilpasning skal vurderes i alle fremtidige detaljreguleringsplaner. Det er også satt krav om at alle samferdselsformål, med unntak av kjøreveger, skal bidra til etablering av bynatur og det urbane økosystemet i området.

Eldre trær ved Falcogaarden ligger utenfor utviklingsområdet og berøres ikke. Almen i hagen ved O.J. Brochs gate (Figur 3-10 og Figur 5-46) kan bli skadet eller fjernet ved ombygging av vei og etablering av teknisk infrastruktur i bakken. Tiltak kommer også i konflikt med vegetasjon i O.J. Brochs gate, under Puddefjordsbroen og i Jekteviken park samt Jekteviksbakken/Torborg Nedreaas' gate.

Omfattende masseutskifting og terrengheving vil påvirke eksisterende vegetasjon og jordbundne organismer, særlig i rabatter, lavtliggende hager og spontant etablert vegetasjon i området. Det vurderes som positivt at fremmede arter fjernes, spesielt de som utgjør høy økologisk risiko.



Figur 5-46. Grøntareal i O.J. Brochs gate (t.h.) og under Puddefjordsbroen (t.v.) videreføres delvis for å ivareta eksisterende vegetasjon, inkludert forekomster av ask og alm (sterkt truede arter). Landskapsplanen viser nye trappeløp i O.J. Brochs gate på begge sider av Bergen tekniske museum og ved Puddefjordsbroen mot St. Johanneshjemmet. Foto: Befaring Norconsult, oktober 2024.



Figur 5-47 Jekteviken park ved BIR-bygget videreføres ikke, da arealet er planlagt bebygd. Nord for dagens park etableres en allmenning (o_GG26 og o_GG25) som ny blågrønn forbindelse og økologisk korridor mellom Jekteviksbakken og den nye «Havparken» (o_PA), med beplantningsareal og trær. Foto: Google Street View, september 2023.



Figur 5-48 Grøntarealet mellom Jekteviksbakken og Torborg Nedreaas gate. Illustrasjonsplan for detaljreguleringsplan for ny moské (PlanID: 4601_66510000) viser fjerning av fire storvokste trær og reetablering av park. Deler av friområdet Blaauwengen berøres av ny kollektivholdeplass og trappeløp i planforslag for «Dokken sør». Foto: Google Street View, september 2023.

Som vist i Figur 5-48 berører utviklingen på Dokken sør et grøntareal som også inngår i detaljreguleringsplan for en ny moské. Tiltakene vil samlet bidra til økt fragmentering av et område som er planlagt som blågrønn forbindelse og økologisk korridor.

Rivning eller demontering av bygg vil redusere egnete takflater for rast og hekking for måker, spesielt fiskemåke og gråmåke. Det er usikkert i hvilken grad nye takflater vil kompensere, og det kan oppstå konflikter ved etablering av nye, store og grønne tak som blir attraktive for fugl. Det er åpnet for etablering av tiltak og elementer som kan forbedre økosystemtilstanden, øke habitatkompleksiteten og fremme biologisk mangfold for å øke naturmangfoldet innenfor BSV, Puddefjorden. Det er likevel usikkert hvor det vil være mulig å plassere slike tiltak og om det vil være effektivt.

Positive virkninger på land knyttes særlig til etablering av nye parker, blågrønne strukturer og økologiske korridorer som gir økt tilgang på leveområder, næring, ferskvann, skjul, yngleplasser og vinterhabitat. Variert utforming, frodig vegetasjon og naturmaterialer bidrar til økt biologisk mangfold. «Havparken», med sine myke overganger mellom land og vann, har størst potensial. Verdien forsterkes av grønne strukturer i «Den grønne gaten», «Frielenesparken», o_TO4, «Trikkeparken», ved T1, og øvrige blågrønne forbindelser.

Tiltak vil kunne legge til rette for pollinatorer, nedbrytere og små organismer, og dermed også arter som lever av disse, som fugl og piggsvin. Tiltak i sjø kan gi økt næringstilgang for sjøfugl, og knoppsvaner vil fortsatt kunne ha tilhold ved Marineholmen. Trinnvis utvikling og midlertidig bruk av arealer bidrar positivt til arters forflytning og overlevelse under utbygging.

Samtidig vil ny bynatur preges av høy menneskelig aktivitet, slik at sensitive og lite tilpasningsdyktige arter trolig ikke vil trives. Trafikk og fysiske barrierer vil fortsatt kunne begrense spredning. Forurensning (lys, støy, partikler, veisalt, metaller) og risiko for økologiske feller avhenger av detaljert utforming og drift. Åpne overvannsløsninger kan være positive, men kan gi negative effekter uten god skjøtsel.

Samlet sett vurderes planforslaget å kunne gi positive virkninger for terrestrisk naturmangfold på lengre sikt, men med usikkerhet knyttet til gjennomføring og detaljerte løsninger. Planen inkluderer ikke spesifikke hensynssoner for naturverdier, men illustrasjonsplanen angir på et overordnet nivå hvordan utviklingen av området kan bidra til økt biologisk mangfold. Biodiversitetstiltak for konkrete arter eller habitattyper er ikke utarbeidet ennå, men har potensial for ytterligere positiv effekt. Kvalitetskrav til parker, blågrønne forbindelser og fremtidig skjøtsel må presiseres.

Rigg- og anleggsområder, hensyn under anleggsfasen og miljøoppfølgingsplan er avgjørende for å redusere negative virkninger. Bestemmelsene sikrer at det skal gjennomføres nødvendige avbøtende tiltak for å ivareta hensyn til dyreliv, inkludert livet i sjø og vann. Disse tiltakene skal fremgå av naturmangfoldsrapport som det er krav om å levere i forbindelse med detaljreguleringsplaner. For tiltak som ikke har krav om detaljregulering, skal hensynet sikres i miljøoppfølgingsplanen knyttet til det enkelte tiltaket.

Konsekvenser for naturmangfold i sjø

Langs sjøen planlegges en promenade, og i delområde A skal sjøfronten utvikles med særlig hensyn til marint naturmangfold. «Havparken» (o_PA) i delområde C utvikles som et sentralt byrom med gode overganger mellom land og vann, noe som styrker biologisk mangfold. Utviklingsområdet inkluderer soner der bynatur og rekreasjon prioriteres separat eller i kombinasjon, og variasjon i utforming og størrelse på byrom skaper ulike mikroklima og livsmiljø.

For naturmangfold i sjø er virkningene små, men positive. Områdene er sterkt modifiserte, og mangler registrerte spesielle naturverdier som går tapt. Eksisterende marin natur har etablert seg raskt, og nye habitater forventes å koloniseres av tang og tilknyttet fauna. Økt areal for marine organismer vil bidra til positiv utvikling.

Vurdering av tiltak i forhold til Naturmangfoldloven §§ 8-12

Det er ikke krav til konsekvensutredning da det er vurdert at tiltaket ikke vil ha vesentlige negative virkninger for naturmangfold. Alle offentlige tiltak som kan påvirke naturmangfoldet skal likevel vurderes etter Naturmangfoldloven §§ 8-12;

§§ 8-9 Kunnskapsgrunnlag og føre-var-prinsipp

Kunnskapsnivået skal etter loven være tilpasset oppgaven. Selv om tiltaket ikke er KU-pliktig, skal det foreligge tilstrekkelig kunnskap til å vurdere virkninger for naturmangfold.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt, da planområdet er kartlagt gjennom flere tidligere prosjekter og det er godt dokumentert at området i dag er sterkt modifisert.

Vurderingene bygger på eksisterende kartlegginger og fagutredninger (se referanser/kildehenvisning), søk i offentlig tilgjengelige karttjenester og databaser (bl.a. Naturbase, NGU, Artsdatabanken, Bergenskart og Norge i bilder), samt gjennomgang av planmateriale og relevante kommunale rapporter og strategier. Boken *Bergen, naturlegvis!* (Lundberg, 2024) er også benyttet som kilde til informasjon om naturforhold i sentrum.

Det er ikke gjennomført egen artskartlegging for terrestrisk naturmangfold. Utreder har imidlertid god kjennskap til planområdet og har benyttet egne og andres foto fra befaring, samt supplerende bildemateriale fra Norge i bilder, Google Maps og Google Street View. Samlet vurderes kunnskapsgrunnlaget som pålitelig og tilstrekkelig for å vurdere sannsynlige virkninger av tiltaket på gjeldende plannivå.

Føre-var-prinsippet får begrenset betydning i denne saken, ettersom kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig. Det knytter seg likevel noe usikkerhet til utviklingsområdets betydning for måkekolonier, samt til andre artsgrupper enn karplanter, fugl og pattedyr, da det foreligger få registrerte observasjoner i Artskart innenfor planområdet.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Plan- og utviklingsområdet ligger i et sterkt modifisert, urbant miljø der menneskelig påvirkning i stor grad er styrende for andre arters livsvilkår. Foreliggende planer legger til rette for noe bedre tilrettelegging for naturlige økosystemer, og belastningen i sjø vurderes å bli tilsvarende eller noe forbedret sammenlignet med dagens situasjon. På land er situasjonen i hovedsak tilsvarende, men ettersom det avsettes arealer til blågrønn struktur, inkludert større parkarealer, vurderes planens virkninger samlet sett å være positive for terrestrisk naturmangfold.

Tiltakene kan likevel medføre noe negative konsekvenser for rødlistede arter (Norsk rødliste 2021), herunder ask, alm og lind, som kan bli fjernet eller få redusert utbredelse, samt sjøfugl som mister takflater egnet for rast og hekking, særlig fiskemåke og gråmåke. Virkningene vurderes som negative lokalt, men ikke å ha vesentlig betydning for artenes samlede forvaltning eller naturmangfoldet på nasjonalt nivå. Anleggsarbeidet kan imidlertid medføre varige negative konsekvenser dersom tilstrekkelige hensyn ikke ivaretas i gjennomføring og miljøoppfølging.

§§ 11-12 Kostnader ved reduksjon av miljøverdier og miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

Foreliggende planer medfører ikke økt arealbeslag og har potensial for bedre tilrettelegging for bynatur, noe som samlet sett innebærer en redusert belastning på naturarealer. På dette plannivået er teknikker og driftsmetoder lite konkretisert, men det forutsettes at tiltakene ikke medfører perforering av eksisterende tildekkingslag eller risiko for spredning av forurensning som er tildekket gjennom tidligere prosjekter.

Hensyn identifisert i planarbeidet gjelder særlig forsvarlig håndtering av fremmede arter og infiserte eller forurensede løsmasser, for å hindre utilsiktet spredning ved anleggsarbeid. Det forutsettes også at skadereduserende og avbøtende tiltak iverksettes for å begrense negative virkninger på naturmangfold, herunder at støyende eller forstyrrende arbeider legges utenom fuglenes hekkeperiode. Eventuell fjerning av trær og busker bør skje utenom høysesong for

plantevekst, fortrinnsvis i vinterhalvåret, og ikke i mars–april av hensyn til hekkende fugl. Tiltakene er særlig relevante i anleggsfasen.

Ifølge planbestemmelsene 3.3.1 skal det utarbeides Miljøprogram som blant annet skal beskrive særlig sårbare arter som må sikres, beskrivelse av forebyggende og avbøtende tiltak, i tillegg til at midlertidige eller permanente tiltak for økt naturmangfold skal følges opp i videre planlegging, anlegg og utbygging. I tillegg skal nødvendige avbøtende tiltak for å ivareta hensyn til dyreliv, inkludert livet i sjø og vann, i bygge- og anleggsperioden fremgå av naturmangfoldsrapport i detaljreguleringsplan, jf. 3.4.1, og sikres i bestemmelser på detaljplannivå. For tiltak som ikke har krav om detaljreguleringsplan, må dette sikres i miljøoppfølgingsplan, jf. 8.4.1.

5.11.4.Oppsummering

Områdeplanen setter, som nevnt over, flere bestemmelser knyttet til hensynet til naturmiljø både i rigg- og anleggsfasen og opparbeidelseskrav for endelig utforming av planområdet.

I fremtidige detaljreguleringsplaner er det viktig å fastsette tidspunkt for når anleggsarbeid kan gjennomføres med tanke på hekkeperioden for fugl og gyteperioden for fisk.

Naturmangfoldsrapporter knyttet til de enkelte detaljreguleringsplanene må gjøre grunde vurderinger vedrørende hvordan støy, rystelser og forstyrrelser skal begrenses. Rigg- og anleggsområder bør lokaliseres i arealer uten naturverdier og rigg- og anleggsplaner i byggesaken må vurdere påvirkning på naturmangfold. Urene masser bør håndteres lokalt der dette er mulig og masser med fremmedarter eller spiredyktige plantedeler skal håndteres i tråd med naturmangfoldloven og forskrift om fremmede organismer, og leveres til godkjent mottak ved uttransport. Det er planlagt at det skal lages et miljøprogram før 2. gangs behandling og det er sikret i bestemmelsene at det ikke kan utarbeides detaljreguleringsplaner før et slik miljøprogram er ferdigstilt. Miljøprogrammet skal beskrive miljømål og blant annet ivareta behov, omfang og konsekvenser av nødvendig massehåndtering, herunder intern massebalanse og forurensset grunn. Det skal også vurderes metoder og tiltak som i størst mulig grad ivaretar miljøhensyn. Miljøprogrammet skal utarbeides og ses i sammenheng med en overordnet faseplan. Faseplanen, skal i likhet med miljøprogrammet ferdigstilles før 2. gangs behandling eller før utarbeidelse av detaljreguleringsplaner innenfor planområdet. Miljøprogram og faseplan skal følges opp av miljøoppfølgingsplan i alle detaljreguleringsplaner og det er krav om oppdatert faseplan i forbindelse med rammesøknad. Til igangsettingstillatelse, skal det lages en tiltaksplan som følger opp miljøoppfølgingsplanen for den enkelte detaljreguleringsplanen.

Det er satt krav i bestemmelsene om at eksisterende trær i størst mulig grad skal bevares, med særlig hensyn til eldre trær og rødlistede arter som ask, alm og lind. I forbindelse med detaljreguleringsplaner og prosjektering bør det vurderes om det er behov for en helhetlig forvaltningsplan for blågrønn struktur med mål, krav til skjøtsel, overvåking og oppfølging.

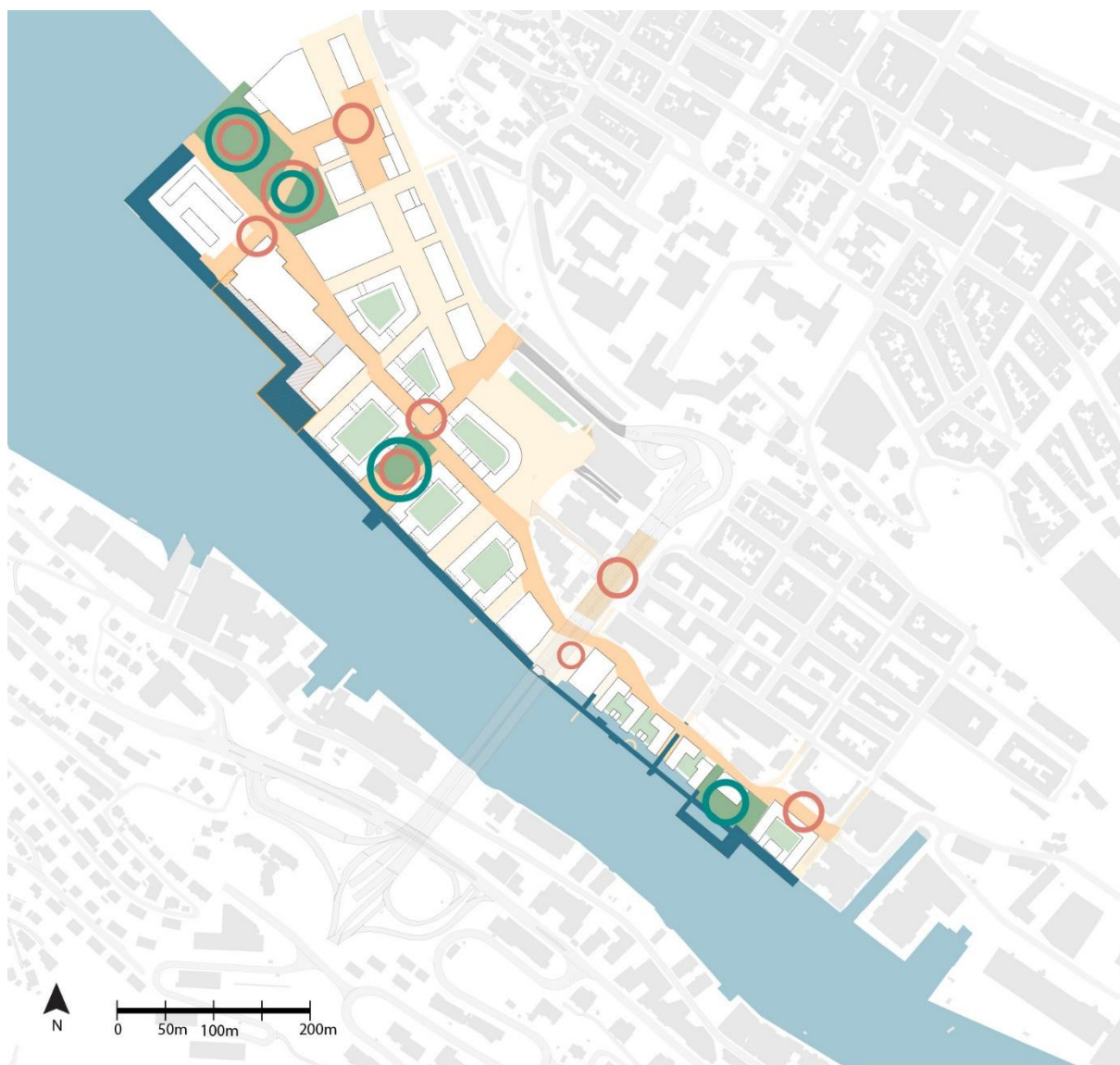
Det er satt krav om at det skal benyttes stedstilpassede og pollinatorvennlige planter. Vegetasjonen skal være slitesterkt og fremme biologisk mangfold i området. Plan for byrom og landskap skal legges til rette for minst 30 % grønne overflater.

På generelt grunnlag er det satt krav om et stort innslag av natur og vegetasjon. Dette gir mulighet for å iverksette biodiversitetstiltak og habitattilpasning, herunder begrensnig av

ferdsel i utvalgte områder og etablering av biotoptak, fugle- og ynglekasser, insekthotell, piggsvinhus og nærings- og vertsplanter. Det er også satt krav om at overvannshåndteringen og teknisk infrastruktur skal planlegges helhetlig og sikre målsetting om lavt klimagassutslipp, god klimatilpassing og muligheter for biologisk mangfold i byrom og felles utearealer. Føringsveier skal ivareta driftstilgang, fleksibilitet og hensyn til fremtidig bynatur, samtidig som de ivaretar nødvendig hensyn til utbygging i flere faser, jf. 2.12.2.

Naturmangfoldsrapporter for de fremtidige detaljreguleringsplanene vil måtte vurdere kompensierende tiltak for sjøfugl, særlig måker, som dedikerte takflater, hekkeplattformer i sjø eller erstatningsarealer. Det vil også være naturlig at slike naturmangfoldsrapport gir anbefaling/oversikt over ønskede naturtyper og arter, tilgjengelige substrater og forutsetninger for etablering i området.

5.12. Rekreasjon og friluftsliv



Figur 5-49 viser områder som har kvaliteter knyttet til rekreasjon. Blå linje langs sjøen markerer «Fjordpromenaden», mens rød og grønne sirkler marker henholdsvis byrom og arealer med grønne kvaliteter.

Planforslagets formål om transformasjonen fra lukket havnevirksomhet til allment tilgjengelig byområde åpner opp for mange nye arealer til lek, opphold og friluftsliv. For lek og opphold er det i hovedsak nyetablerte arealer i planområdet som vil være avgjørende, herunder formål som torg, park, gatetun med tilknyttede arealer. Bestemmelsene legger til grunn at alle parker, byrom, gatetun og gangareal, inkludert sjøpromenaden, skal inneholde elementer og møblering som inspirerer til lek, aktivitet og opphold. Det settes også krav om at spesielt innenfor «Frilenesparken» o_TO4 skal det etableres minst et større område som er dedikert til lek.

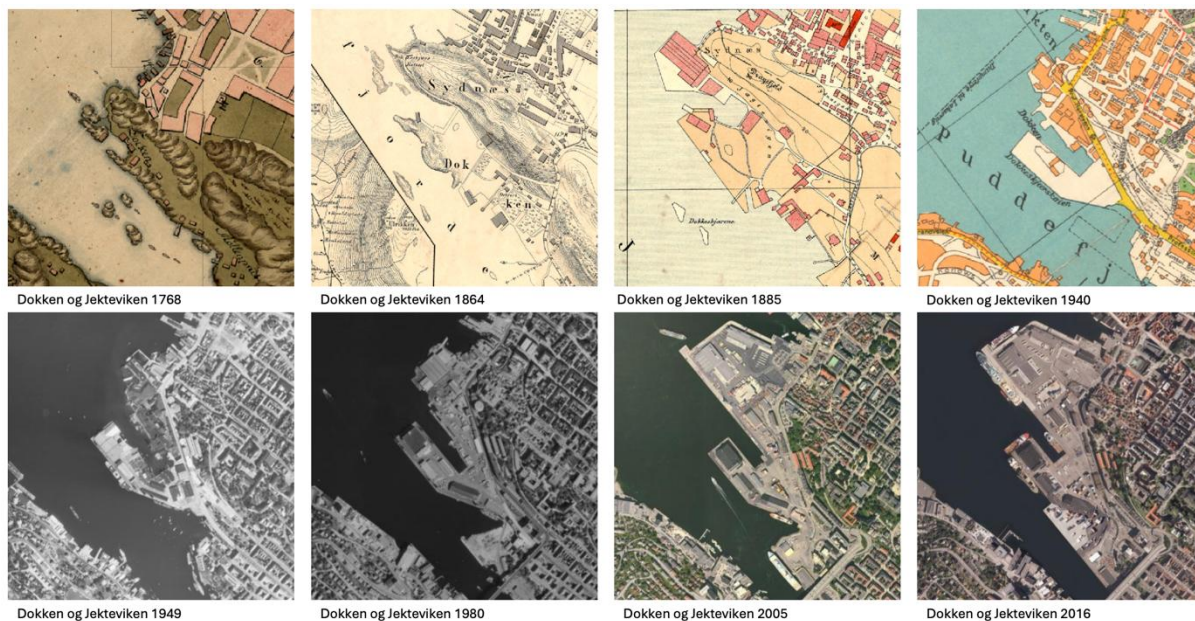
«Frilenesparken» etableres i området rundt dagens Frileneskai og inngår i det foreslåtte torget og det mest sentrale byrommet i planområdet. Torget på o_TO4 vil ha en sentral rolle i planen, og i å henvende seg mot havnebassenget i Damsgårdssundet og Puddefjorden, og med god visuell kobling til/fra Høyden via Dokkebakken.

Det største enkelttiltaket for friluftsliv er knyttet til planens hovedformål med transformasjon fra lukket havneområder til byområde, dette tilgjengeliggjør sjøfronten og adkomst til sjøen i Puddefjorden som er viktig med tanke på friluftsliv i dette området. «Fjordpromenaden» som strekker seg langs hele planområdet legger godt til rette for rekreasjon og adkomst til sjøen for bading, padling og annen aktivitet i vann. I sørlig ende ved Møhlenpriskaien hvor «Fjordpromenaden» er foreslått lagt i havnebassenget er dette sikret ved formålet *friluftsområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner*, FVLS1 og FVLS2, og bestemmelsesområde #4. Bestemmelsen legger til grunn at området kan tilrettelegges med f.eks. sjøbad, opphold og nedtrapping mot sjø.

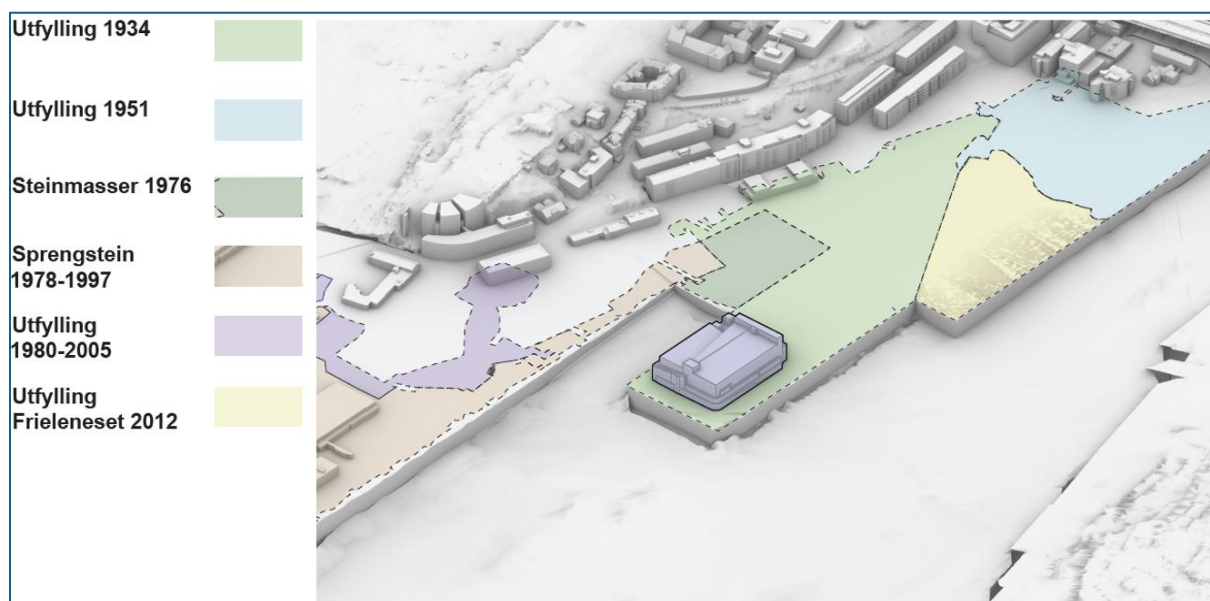
I tillegg vil «Havparken» o_PA og dens overgang til sjø være et viktig tilskudd for rekreasjon og friluftsliv.

5.13. Terrenginngrep og massehåndtering

Havneområdet Dokken og Jekteviken er i hovedsak et relativt flatt terreng bestående av utfylte masser fra ulike perioder, med varierende kvalitet. Massene varierer fra eldre «bymasser» med ulik grad av tilført forurensning, til nyere masser av bedre kvalitet som eksempelvis tunellmasser.



Figur 5-50 – Historiske kart Dokken og Jekteviken som viser utfylling over flere perioder (Histkart.kartverket.no og Norgebilder.no).



Figur 5-51 viser historisk utfylling på Dokken (Bergen kommune).

I hovedsak er det tre faktorer som påvirker behov for terrenginngrep og omfanget av massehåndtering, i forbindelse med utbygging av området: 1. Opprydding av grunnforurensning 2. Tilpassing til havnivåstigning og prognoser for stormflo 3. Utbygging av teknisk infrastruktur i bakken, herunder garasjeanlegg under terreng.

Grunnforurensning

Det er over tid avdekket sterkt forurensede masser og farlig avfall knyttet til Bergen Gassverk, som var i drift fra 1908 til 1985. Gjennomførte miljøtekniske undersøkelser (flere undersøkelser fra 2004-2024) bekrefter at massene er sterkt forurensset etter gassverkdriften. Masser i tilstandsklasse 4, 5 og over 5, er i hovedsak begrenset til området som ble utfyllt mens gassverket var i drift. Utfyllingene fra 1990-og 2000-tallet består for det meste av lett forurensede og rene masser.

Tilpassing til fremtidig havnivå og stormflo

Dagens terreng innenfor planområdet varierer mellom laveste punkt som ligger rundt +1,6 moh, store deler av arealet ligger på rundt 2,3 moh, mens noen steder stiger det opp til 4,0 moh, eksempelvis i Torborg Nedreaas gate rundt Gassverket, og 5,0 moh i Wolfs gate ved Møhlenprisikaen. For å ivareta tilstrekkelig beskyttelse, mot havnivåstigning og stormflo i området som bygges ut, er det behov for å heve terrenget på store deler av området. Samtidig må nytt landskap tilpasses med tanke på trygg overvannshåndtering. anbefalt minimum kote for hovedatkomster, bybane og kritisk infrastruktur er +3,0 moh, mens i sjøfronten kan terreng ligge på ca. 2,4 moh.

Grove beregninger basert på planforslaget som det ser ut til høring viser at det kan være behov for omtrent 135 000 m³ tilførte masser. Det er høy usikkerhet knyttet til beregningene, og det må jobbes videre med detaljene og modelleringen. Faktorer som påvirker estimatene, er blant annet muligheter og begrensninger for å benytte interne masser i størst mulig grad.

Miljøoppfølging og terrengbehandling

Håndteringen av masser skal planlegges og gjennomføres på en måte som bidrar til lave klimagassutslipp, legge til rette for gjenbruk og bærekraftig håndtering av massene for området. I hovedsak er det tre store utfordringer med massehåndtering i området:

1. Forurensset grunn; type forurensning, mengder, mulige behandlingsmåter, mm
2. Tilførte masser; mengder, kvaliteter, mm
3. Arealbehov og faser for massehåndtering

Gjenbrukspotensialet for massene i området må vurderes, og muligheter for å gjenvinne de forurensede massene gjennom f.eks. vasking må undersøkes videre. Mulighet for lokal deponering må også undersøkes for de massene der dette kan være et aktuelt alternativ. I de tilfellene hvor de forurensede massene oversiger grenseverdiene for farlig avfall, inntre leveringsplikten og krav til behandling av farlig avfall med særskilt tillatelse. Gjenbruk av forurensede masser i området må vurderes ut fra type forurensing og konsentrasjonene, og vurderes i forhold fremtidig til arealbruk. Ulik arealbruk stiller ulike krav og handlingsrom med tanke på håndtering av forurensing i bakken.

Frem til sluttbehandling av områdereguleringen skal landskap og bygulv planlegges mer detaljert og tilpasses gater, nærliggende bebyggelse, overvannshåndtering og teknisk infrastruktur i bakken. I hovedsak vil terrengtilpassing koordineres gjennom plan for byrom og landskap (iht. bestemmelsene) og videre detaljering, optimalisering og prosjektering av teknisk infrastruktur som vist i VA-rammeplan.

Det skal også utarbeides et overordnet Miljøprogram, faseplan og plan for massehåndtering i henhold til bestemmelsene, som til sammen skal danne grunnlag og sette miljømål, rammer og areal for nødvendig massehåndtering i området. Det blir viktig å avklare hvordan tilpassing av nytt terreng, og opprydding av grunnforurensing kan gjennomføres på en miljømessig og økonomisk bærekraftig måte. Samtidig må opprydding av grunnforurensing og annen massehåndtering tilpasses utbygging av nødvendig teknisk infrastruktur og tilgjengelig areal for en forsvarlig og gjennomførbar håndtering. Miljøplan og faseplan følges opp av miljøoppfølgingsplaner for de enkelte detaljreguleringsplanene, samt oppdaterte faseplaner og tiltaksplaner i forbindelse med byggesaksbehandlingen.

5.14. Vannforsyning og avløp

Generelt vil det bli behov for omlegging av eksisterende VA-anlegg innenfor områder hvor anleggene kommer i konflikt med planlagt bygningsmasse eller trasé for bybanen. Bybanen tillater ikke langsgående infrastruktur under selve sportraséen, og gravetilkomst for VA-anlegg skal ikke påvirke spor og føringsveier i eller ved bane. Alle omlegginger av kommunalt ledningsnett fremgår av vedlegg 7 til *VA-rammeplan* (tegninger H101 – 103). Tegning H102 og H103 er gjengitt i Figur 5-52. Noen områder vil kreve større omlegginger og tiltak enn andre og dette vil, sammen med generelle prinsipper for vannforsyning og avløp, beskrives nærmere i de påfølgende delkapitlene.

Det må sikres uhindret tilkomst for drift og vedlikehold av offentlig VA-system eiet av Bergen Vann. Det må sikres areal slik at arbeidene kan utføres uten at annen infrastruktur må legges om eller konstruksjoner må sikres spesielt, dette gjelder i anleggsfasen samt for midlertidige og permanente anlegg.



Figur 5-52 viser prosjektert VA - planlagt omlegging og nye hovedtraséer for VA-anlegg (Uttrekk fra Oversiktsplan - H102 og H103).

5.14.1. Vannforsyning

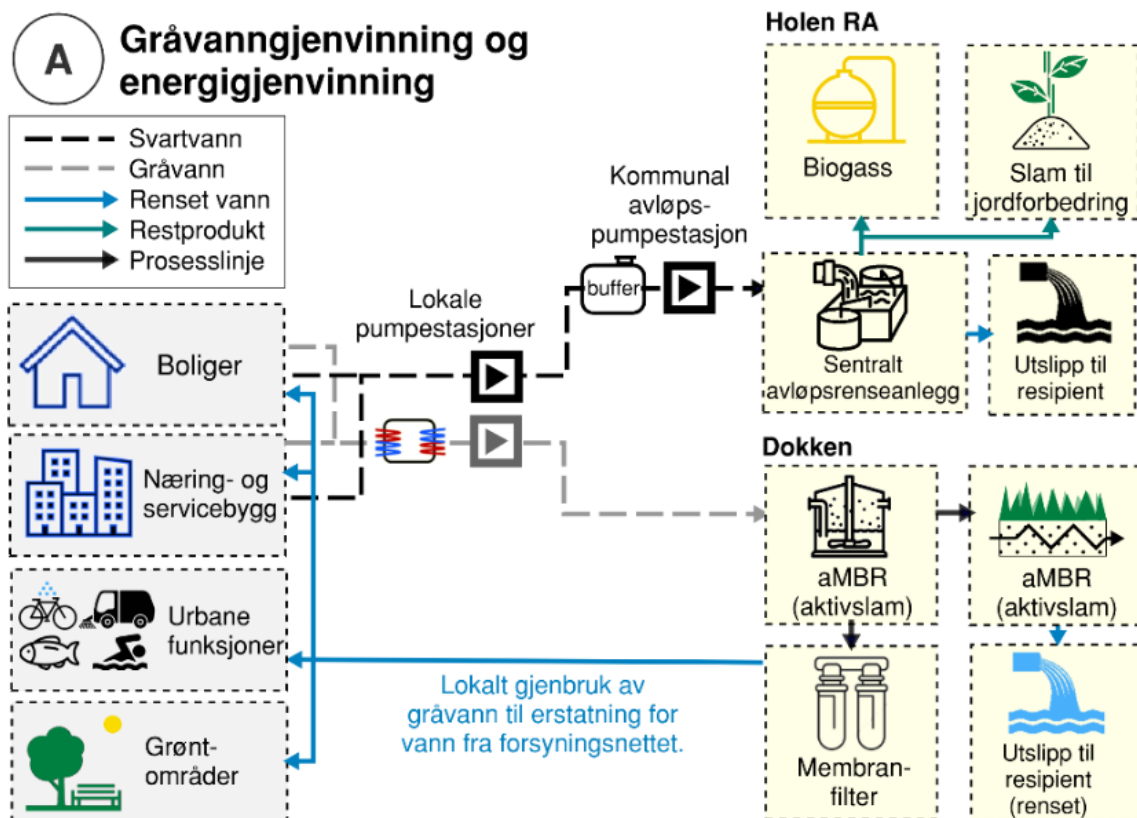
Den kommunale vannforsyningen er i stor grad allerede etablert innenfor planområdet. Det planlegges videre for tilknytningspunkter til vann, samt slukkevann i nærheten av de ulike utbyggingsområdene. Det interne fordelingsnett må etableres og detaljprosjekteres i forbindelse med hver enkelt detaljregulering og utbygging av delfeltene. For ytterligere informasjon om vannforsyning vises det til VA-rammeplan kapittel 4.1.

5.14.2. Spillvann



Figur 5-53 viser utsnitt av plangrep med hovedtraséer for nytt lokalt VA-nett for «Dokken Sør». Det henvises videre til tegning H101-102 for detaljert beskrivelse av traseene.

Innenfor planområdet skal 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.



Figur 5-54 Konsept for lokalt avløpssystem for Dokken, Alternativ A i Rapport Overordnet konsept for teknisk infrastruktur på Dokken (se vedlegg 3 – VA-rammeplan).

Det er i Vedlegg 3 av VA-rammeplanen – Dokken overordnet konsept for teknisk infrastruktur presentert tre hovedalternativer for avløpsløsning:

1. **Alternativ 0:** Konvensjonelt selvfallsbasert system iht. dagens VA-norm, evt. kombinert med trykkavløp.
2. **Alternativ A:** Trykkavløp med lokalt kildeseparert system (svartvann og gråvann). Gråvann behandles lokalt og svartvann pumpes til ny pumpestasjon P8 ved Puddefjordsbroen (se 4.3.2)
3. **Alternativ B/C:** Vakuumbasert svartvannssystem i kombinasjon med trykkavløp for gråvann.

I VA-rammeplanens tegningshefte vedlegg 7 legges alternativ A til grunn for videre planlegging av VA-nett. Nærmere beskrivelse av alternativene er presentert i vedlegg 3. For ytterligere informasjon om lokalt avløpssystem for Dokken vises det til *VA-rammeplan* kapittel 4.2.

Overvann

Overvann håndteres lokalt gjennom naturbaserte, blågrønne løsninger som åpne vannveier, regnbed og grønne tak. Disse tiltakene bidrar til økt biologisk mangfold, klimatilpasning og forbedret bymiljø. Løsningene integreres med lokal urban dyrking, hvor overvann og resirkulert gråvann brukes til vanning. Gjenvunnede næringsstoffer fra våtorganisk avfall og avløpsslam kompletterer den lokale, sirkulære løsningen, og gir et robust og attraktivt bymiljø med effektiv ressursutnyttelse. For ytterligere informasjon om overvannshåndtering se kapittel 5.15.

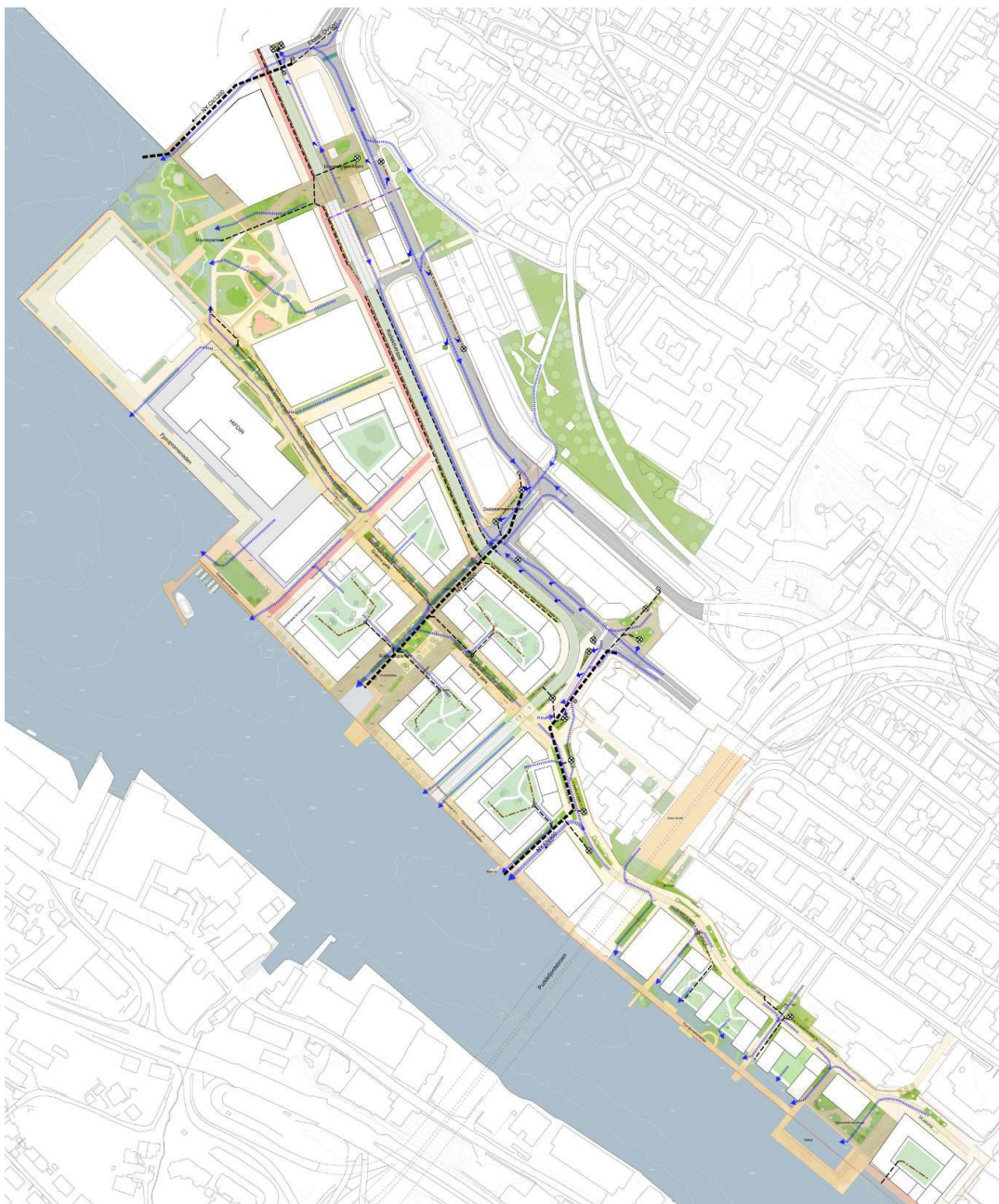
5.14.3.Konklusjon

VA-konseptet legger opp til kildeseparert avløp som et strategisk grep for å møte økende belastning på kommunale avløpsanlegg og krav til bedre ressursutnyttelse. Kildeseparering gir mulighet for betydelig reduksjon i vannforbruk og avløpsmengder ved at gråvann fra boliger og næring behandles lokalt gjennom membranbioreaktorer og naturbasert rensing. Renset gråvann kan gjenbrukes til tekniske formål, vanning og lokal matproduksjon, og bidrar dermed til økt robusthet og redusert miljøpåvirkning.

For svartvann vurderes vakuumbasert innsamling med separat behandling. To hovedløsninger er utredet: 1) lokal pyrolyse med produksjon av biokull og energigjenvinning, eller 2) transport til dedikert behandlingsanlegg ved Holen renseanlegg med biogassproduksjon og gjenvinning av fosfor og nitrogen. Løsningene varierer i modenhet og kompleksitet. Lokal pyrolyse er innovativ, men delvis teknologisk umoden, mens sentral behandling ved Holen er mer moden, men forutsetter omfattende tilpasning og koordinering med eksisterende avløpsstrategier i Bergen (Bergen kommune, 2005). Begge kan vurderes for fasevis implementering ved videre utvikling.

5.15. Overvannshåndtering

Dette kapittelet sammenfatter prinsipper og hovedtiltak for overvann på «Dokken Sør». Detaljerte analyser, beregninger og skisser er gitt i 13220119-RIVA-NOT-002 – Overvannshåndtering (heretter «overvannsnotatet»). Hovedrapporten viser systemvalg og arealkrav som må legges til grunn i videre planlegging og prosjektering. Se også kapittel 7 om avhengigheter og faser for gjennomføring.



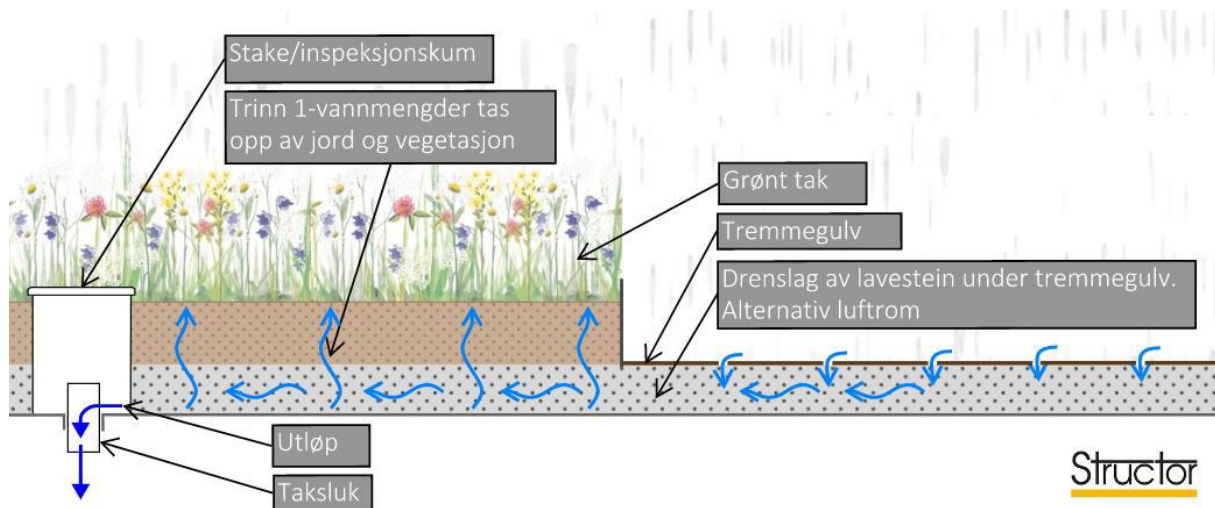
Figur 5-55 Utsnitt fra Overvannsplan for lokale tiltak G100. Se tegningshefte for tegnforklaring og kommentarer til overvannstiltakene som er vist i tegningen. Vist på utgått illustrasjonsplan.

5.15.1.Prinsipper og krav

Overvannssystemet bygger på kommunale og nasjonale føringer, med tretrinnsstrategi og dimensjonering for klimajustert 100-års nedbør (Byggteknisk forskrift (TEK17) § 15-8).

Skybruddsplan for Dokken og hydrodynamiske simuleringer ligger til grunn for valg av flomveier og kapasitet.

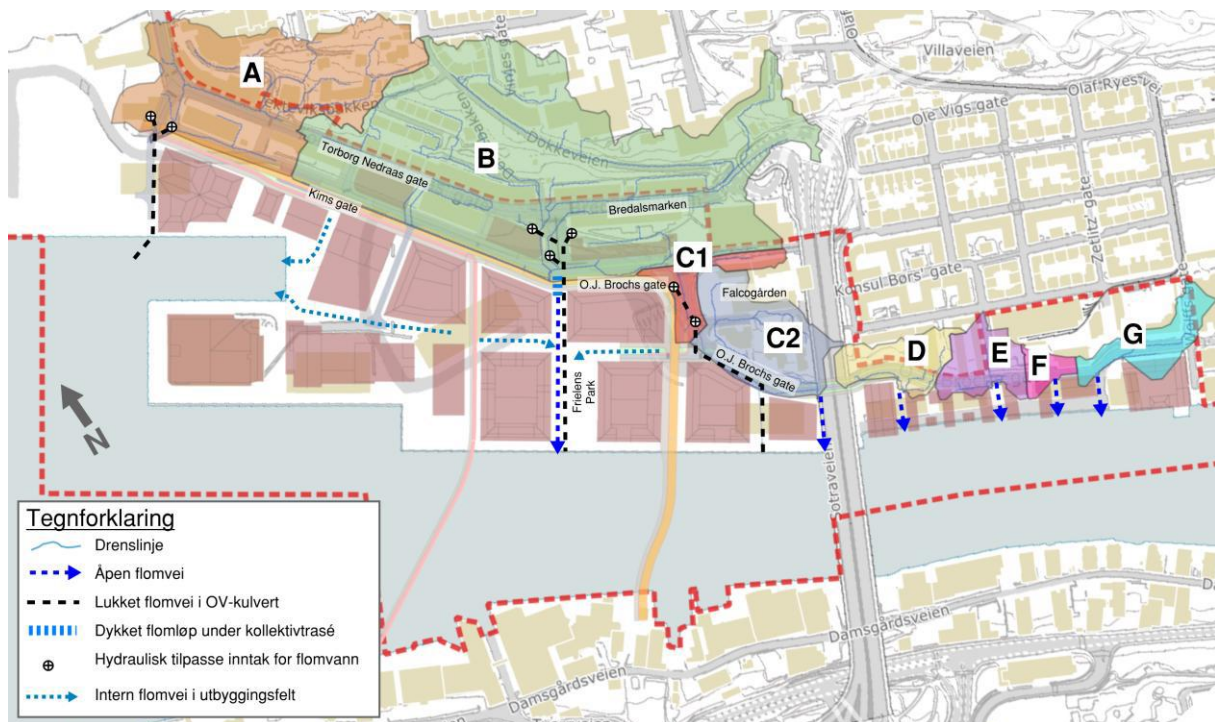
På grunn av nærhet til resipient og behov for robuste flomløsninger prioriteres Trinn 1 (lokal håndtering/rensing) og Trinn 3 (sikre flomveier). Det etableres ikke egne trinn-2-fordrøyningsanlegg som del av grunnprinsippet. Flomveier krysser bybanetrasé i lukkede kulverter der åpen kryssing ikke er mulig. (Overvannsnotatet kap. 4.)



Figur 5-56 Prinsipp for oppbygning av kompakte tak for å håndtere trinn 1 direkte på takflaten (Skisse: Structor Vann AS).



Figur 5-57 Prinsipp for et åpent og grønt overvannstiltak med drenssystem og overløp (Skisse: Structor Vann AS).



Figur 5-58 Oppstrøms nedbørsfelt med gjennomgående flomløp i planområdet. Prinsipp for internt flomveier er også vist i tegning G100 i tegningshefte (vedlegg 7 til hovedrapport).

VA-rammeplan med infrastrukturplan, datert 16.01.2026, med tilhørende overvannsnotat er retningsgivende for håndteringen av ekstremnedbør, overvann og tekniske anlegg i bakken innenfor planområdet.

5.16. Energi og klima

Dette planforslaget er en områdereguleringsplan, og mange tiltak knyttet til energi og klima er derfor ikke fastsatt i detalj på dette plannivået. Det er knyttet plankrav til mesteparten av planområdet, og i påfølgende planprosesser vil det stilles mer konkrete krav og avklares løsninger for energibruk og klimatiltak. Det henvises for øvrig til til KPA §§ 18.3 og 18.4.

5.16.1. Energiløsninger og klimatiltak

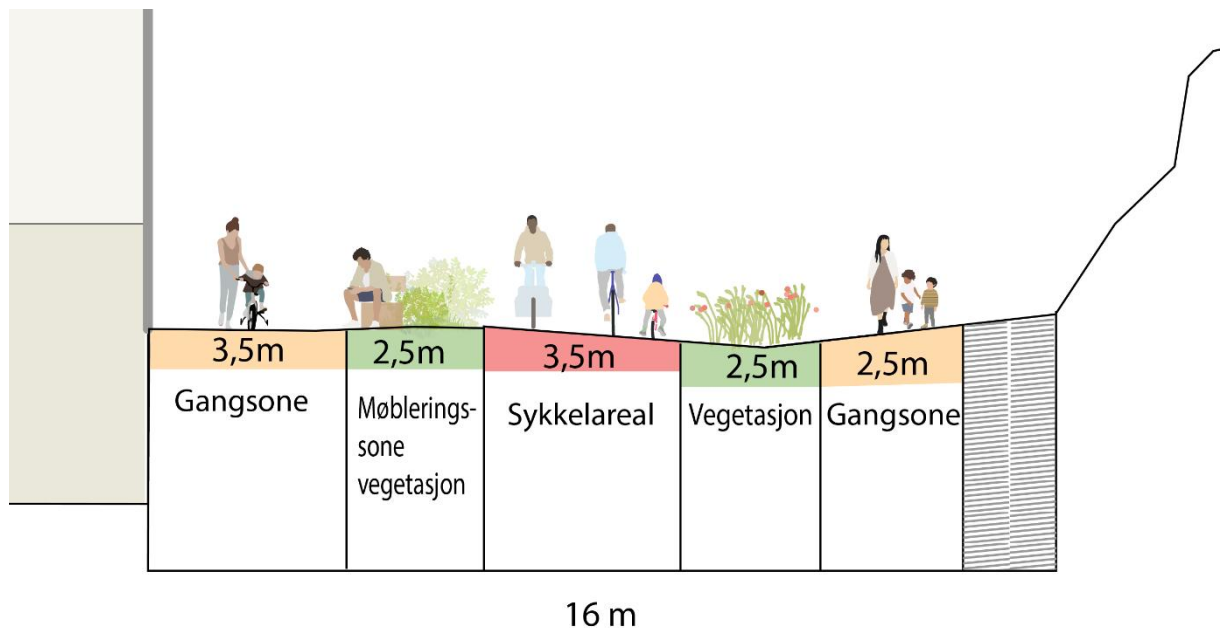
I henhold til KPA § 18.3 er tiltak for å minimere klimagassutslipp sikret i bestemmelsene:

2.15.1. Energiløsninger for området, kvartaler og bygg, skal planlegges og utformes med sikte på lavt klimagassutslipp i etablering og drift, og vurdere muligheter og løsninger for lokal energiproduksjon. Valg av energiløsninger og energikilder skal være fleksible, fremtidsrettede og robuste for å imøtekomme ny teknologi og markedsutvikling. Energiløsninger skal komme sluttbruker til gode økonomisk, teknologisk og miljømessig.

2.15.2. Nye bygg innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme skal knyttes til fjernvarmenettet, eller lokalt distribusjonsnett for lavtemperatur, dersom det ikke kan dokumenteres at bedre og mer energieffektive løsninger kan tas i bruk. Klimagassutslipp for valgte energiløsning skal

dokumenteres.

Mobilitet



Figur 5-59: Snitt 01 viser gågate helt sør i O.J. Brochs gate som legger godt til rette for bærekraftig mobilitet.

Under følger noen av hovedgrepene for bærekraftig mobilitet på Dokken, de er hente fra *Mobilitetsplanen* (Norconsult). I tillegg er det verdt å nevne at planforslaget bl.a. legger til grunn stenging av O.J. Brochs gate i sørlig ende mot Wolffs gate, slik at gjennomkjøring fra Dokken til Møhlenpris ikke vil være mulig lengre. Dette resulterer i fredeliggjøring av gaten og legger til rette for gatetun på et lengre strekk sør for broen og gangareal i sørlig ende mot Wolffs gate.

For ytterligere informasjon om bærekraftig mobilitet vises det spesifikt til rapporten og til kapittel 5.8.

Hovedgrep for bærekraftig mobilitet på Dokken

Følgende hensyn er vektlagt for å oppnå god måloppnåelse:

- Arealbruken i gater og byrom inviterer til byliv, opphold og aktiv transport til hverdags.
- Gående og syklende har klare fordeler med snarveier og gode forbindelser.
- Forbindelsene til sentrum, Møhlenpris og Laksevåg er sterkere og mer synlige.
- Ferdselsårene gir god orientering og tett kontakt med både landskap og lokale landemerker.
- Grøntarealer og grønne gateelementer bidrar til rekreasjon og god overvannshåndtering og en mangfoldig bynatur.
- Kollektivtilbudet oppleves attraktivt og effektivt først med buss og senere med bane.
- Systemet håndterer at havnevirksomheten og virksomheten til andre store aktører endres.
- Logistikken fungerer smidig for næringsdrivende, men uten å bidra til unødige trafikk.
- Bruk av privatbil er mulig, men ikke nødvendig på korte reiser i hverdagen.

- Utrykningskjøretøyer og renovasjon har ryddige arbeidsforhold og kommer til der det trengs.
- Mulighet for parkering for HC er sikret gjennom fleksibel møbleringssone med plass til HC- plasser ved fremtidige målpunkt.
- Trafikkavviklingen på det overordnede veinettet vil ikke påvirkes vesentlig.

Arealbruk

Områderegeringsplanen legger til grunn transformasjon av eksisterende havneområder på land og utfylling i Jektevikshopen. Landområdene utvikles med et langt større innslag av grønnstruktur enn i dag, og på utfylling i Jektevikshopen foreslås det å etableres en park. Utfyllingen er vurdert i konsekvensutredning for landskap, kulturmiljø og naturmiljø i vann. Tiltaket er i første omgang et ledd i midlertidig havneflytting og er godkjent gjennom egen byggesaksprosess, mens planforslaget sikrer den endelige bruken av området som park.

Grove beregninger basert på planforslaget slik det foreligger til høring indikerer at det kan være behov for om lag 135 000 m³ tilførte masser. Det er knyttet betydelig usikkerhet til estimatet, og videre detaljering og modelleringen vil være nødvendig. Beregningene påvirkes blant annet av i hvilken grad interne masser kan gjenbrukes. For informasjon om forventet terrenginngrep og ambisjoner om lokal massehåndtering vises det til kapittel 3 *Terrenginngrep og massehåndtering*, herunder tema *Miljøoppfølging og terrengbehandling*, hvor utfordringer og planlagte tiltak er nærmere beskrevet.

Materialer – Gjenbruk av bygg, ombruk av bygningsmaterialer

Det er gjennomført en overordnet ombrukskartlegging av flere av de 13 byggene innenfor planområdet. I tillegg finnes det et lite formålsbygg som eies av Eviny («vannkoker» til fjernvarme) og fire pumpestasjoner (tre kloakkpumpestasjoner og en til kjøleledning).

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 områderegeringsplanområdet, dersom det ikke er andre lokale prosjekter som kan ha nytte av disse.

For eksisterende bygg legger planen opp til både demontering og bevaring med eventuelt tilbygg/påbygg.

1. Beholdes (med ev. tillatt endring)

- 1.1 Skur 27 Havnelageret: Beholdes, påbygg tillates
- 1.2 Eviny bygg: Beholdes, ingen endring
- 1.3 BKK bygg: Beholdes, ingen endring
- 1.4 Kloakkpumpestasjon ved BKK: Beholdes, ingen endring
- 1.5 Jekteviksterminalen BIR: Beholdes, ingen endring
- 1.6 Pumpestasjon kjøleledning: Beholdes, ingen endring
- 1.7 Kloakkpumpestasjon Wolfs gate: Beholdes, inkorporeres i bygg

2. Demontere

- 2.1 Skur 40: Rives
- 2.2 Jekteviken 6A og 6C: Rives
- 2.3 Gassverket: Rives (for å rydde opp i forurensende masser), nytt bygg med delvis videreføring av struktur og fotavtrykk
- 2.4 Skur 23: Rives, forutsetning for samlokalisering av Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet
- 2.5 Skur 22: Rives, forutsetning for samlokalisering av Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet
- 2.6 Kloakkpumpestasjon Dokken: Rives og flyttes internt i planområdet
- 2.7 Havnelageret på Frieleneskaiaen: Rives
- 2.8 Skur 25: Rives
- 2.9 Skur 25A: Rives
- 2.10 Skur 26: Rives, delvis videreføring av struktur og fotavtrykk
- 2.11 Wiese kullkompani: Rives



Figur 5-60 viser eksisterende bygg som er planlagt beholdt/endret eller revet som del av planen (Bergen kommune).

Energi

Det er vurdert 6 ulike alternativer for energisystem på Dokken i henhold til vedlegg 3 til VA-rammeplan - *Overordnet konsept for teknisk infrastruktur* (Structor Vann). Alternativ 1 er referansealternativet som representerer dagens praksis med høytemperatur fjernvarme og lokale kjølemaskiner. Alternativ 2 er det eneste som inkluderer solceller. Solceller, tak- og eller fasademonteerte, kan inkluderes i alle alternativene. De andre alternativene viser ulike teknologier for lokal energiproduksjon som kraftvarmeproduksjon basert på avløpsslam, sjøvannsvarmepumpe og kombinasjoner av disse.

Alternativ 2-6 gir alle lavere energibruk og utslipp enn alternativ 1. Fjernkjølingen, beskrevet i alternativ 2-5, er særlig effektiv og bidrar til å redusere energibruken til kjøling betraktelig.

Alternativ 2-6 er også ansett som mer sirkulære enn alternativ 1. Særlig alternativ 3 og 5 som bruker pyrolyse og CHP for å utnytte lokale ressurser til energiproduksjon vurderes som sirkulære. Bruk av pyrolyse er imidlertid relativt lite utprøvd, noe som gjør at gjennomførbarhet og økonomi begge får en dårligere vurdering. Pyrolyse og CHP er også arealkrevende.

Alternativ 2-6 bringer alle Dokken nærmere sitt mål om nullutslipp og andre bærekraftambisjoner. I endelige vurderinger av alternativene blir, økonomi gjennomførbarhet og bidrag til oppnåelse av overordnede mål vektet tyngst.

Byggene og prosessene på Dokken bør planlegges for et lavt energibehov. Ut over godt isolerte bygningskropper og energieffektive tekniske installasjoner, bør byggene ha et omfang solceller og vurdere forvarming tappevann med avløpsvarmeveksler. Videre bør akkumuleringsløsninger lokalt og sentralt vurderes for å redusere effekttopper, termisk og elektrisk.

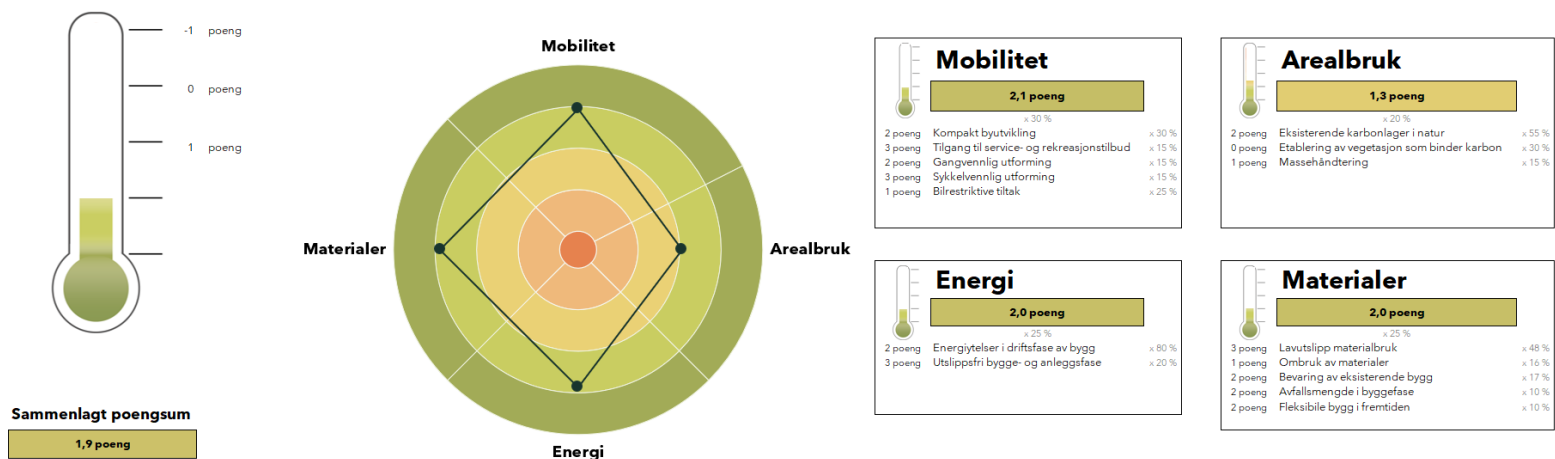
Det anbefales å gå videre med **alternativ 4**, og benytte lokal solenergiproduksjon som omtalt i alternativ 2. Fjernvarmedistribusjonen bør planlegges for lavtemperatur som åpner flere mulige lokale varmekilder og gjenvinning av overskuddsvarme:

1. Returvarme fra fjernvarmenettet i Bergen sentrum som vil gi fordeler ift. kapasitetsutnyttelse i fjernvarmenettet i Bergen.
2. Sjøvannsvarmepumpe som kan dekke en stor andel av oppvarmingsbehovet/grunnlast.
3. Varmeoverskudd fra lokal pyrolyseprosess, forutsatt et kildeseparert avløpssystem, vil utnytte lokale kretsløp. Teknologisk tilgjengelighet og modenhet av sistnevnte alternativ må undersøkes.

5.16.2. Klimanorm

Klimanormen er et verktøy og en målestokk for utslippsreduksjon i arealplanlegging som skal supplere kravet til klimagassberegninger i reguleringsplaner. Verktøyet synliggjør hvilke klimaambisjoner og -løsninger som ligger i planforslaget. Den består av kriterier med et poengsystem som forteller i hvilken grad ulike sider ved planforslaget bidrar til å begrense klimagassutslipp.

Resultater



Figur 5-61 viser resultater fra klimanorm som gir et foreløpig resultat til første gangsbehandling på 1,9 poeng.

Områdeplanen oppnår på dette tidspunkt en samlet poengsum på 1,9. Det tas høyde for en del usikkerhet på dette tidspunktet og man legger til grunn at det vil bli endringen mot sluttbehandling av planen, da usikkerheten vil være redusert.

På **mobilitet** oppnår planen den totale, vektete poengsummen **2,1**. Planområdet ligger innenfor byfortettingssonen med svært god tilgang til målpunkt i gangavstand. Graden av bilrestriktive tiltak trekker ned mobilitetsscoren på grunn av parkeringsdekningen. Samtidig legger planen godt til rette for gående og syklende både internt og til omliggende områder.

På **arealbruk** oppnår planen den totale, vektete poengsummen **1,3**. Planforslaget legger til grunn at det bygges ut på allerede utbygd areal. Det vil komme vegetasjon innenfor utviklingsområdet, men ikke nok til å oppnå mer enn 0 poeng i klimanormen. Det er behov for omfattende masseutskiftning innenfor utviklingsområdet som trekker ned scoren knyttet til arealbruk.

På **materialer** oppnår planen den totale, vektete poengsummen **2,0**. Det lagt vekt på at planforslaget må bidra til omstilling. Det stilles derfor krav i bestemmelsene for å sikre høy ombruksgrad av materialer, samtidig som planen legger til rette for å bevare en god del bygningsmasse. Allikevel er materialbruk en av de mest usikre delene av klimanormen og flere av poengsummene er kvalifiserte gjetninger, ambisjoner eller antakelser om hva vi kan oppnå. I nåværende fase er det litt for lite tilgjengelig informasjon til å si mye om materialbruk og tilgang på ombruksmaterialer.

På **energi** oppnår planen den totale, vektete poengsummen **2,0**. Siden dette er et FutureBuilt forbildeområde skal minst 25 % av bygg, inkludert transport i drift, landskap og infrastruktur være fullverdige FutureBuilt forbildeprosjekter, med 50 % lavere klimagassutslipp enn Paris-kravene. De eksisterende byggene på Dokken oppgraderes slik at energibehovet reduseres med minst 20 %. Det er svært usikkert om byggene kan heves til dagens TEK-standard samtidig som man oppnår poengmålene for materialer. Det planlegges for utslippsfri byggeplass for alle delprosjekter på Dokken. Det er satt forbehold om at dette ikke medfører for store ekstra kostnader.

5.16.3. Klimagassberegninger

Det er ikke gjort klimagassberegninger for planarbeidet da det ikke er grunnlag for å gjøre slike beregninger på dette plannivået. Det vil bli gjennomført klimagassberegninger i kommende detaljreguleringsplaner i henhold til kravet i KPA § 18.4.

5.17. Ferdsel på sjø

Områdereguleringsplanen til førstegangsbehandling omfatter ikke nye brokryssinger. Eventuelle framtidige gang- og sykkelbroer og bybanebro vil imidlertid kunne legge vesentlige restriksjoner for sjøtrafikken. Konsekvenser av slike forbindelser vil bli vurdert i egne planer, herunder kommunedelfplan for kollektiv Laksevåg og fremtidige reguleringsplan for gang- og sykkelbro. Vurderingene i dette avsnittet gjelder derfor sjøtrafikk uavhengig av nye broforbindelser.

Vurderingene tar utgangspunkt i at områdereguleringsplanen for Dokken sør er fullt ut realisert, inkludert flytting av containerhavnen til Dokken nord. Virkninger av en eventuell senere full utflytting av containerhavnen behandles primært i planarbeidet for Dokken nord, men åpenbare effekter for sjøtrafikken omtales der dette er relevant.

Vurderingene bygger på plangrepet slik det er presentert i planomtalen, herunder mobilitetsgrep, illustrasjonsplan og funksjonsfordeling på land og i strandsonen.

Overordnet innebærer plangrepet at dagens nærings- og industrikaier transformeres til en mer publikumsrettet og urban sjøfront, dette inkluderer arealer foran HI/Fdir sin virksomhet innenfor o_AT. Det er åpnet for at kaiarealet her kan stenges for allmenn ferdsel når dette er nødvendig av hensyn til sikkerhet og drift. Det legges til rette for bedre kontakt mellom byområdet og sjøen, samtidig som store deler av kaifronten fortsatt skal kunne benyttes til anløp, primært for fritidsbåter og andre fartøy utenfor den tradisjonelle nytteflåten.

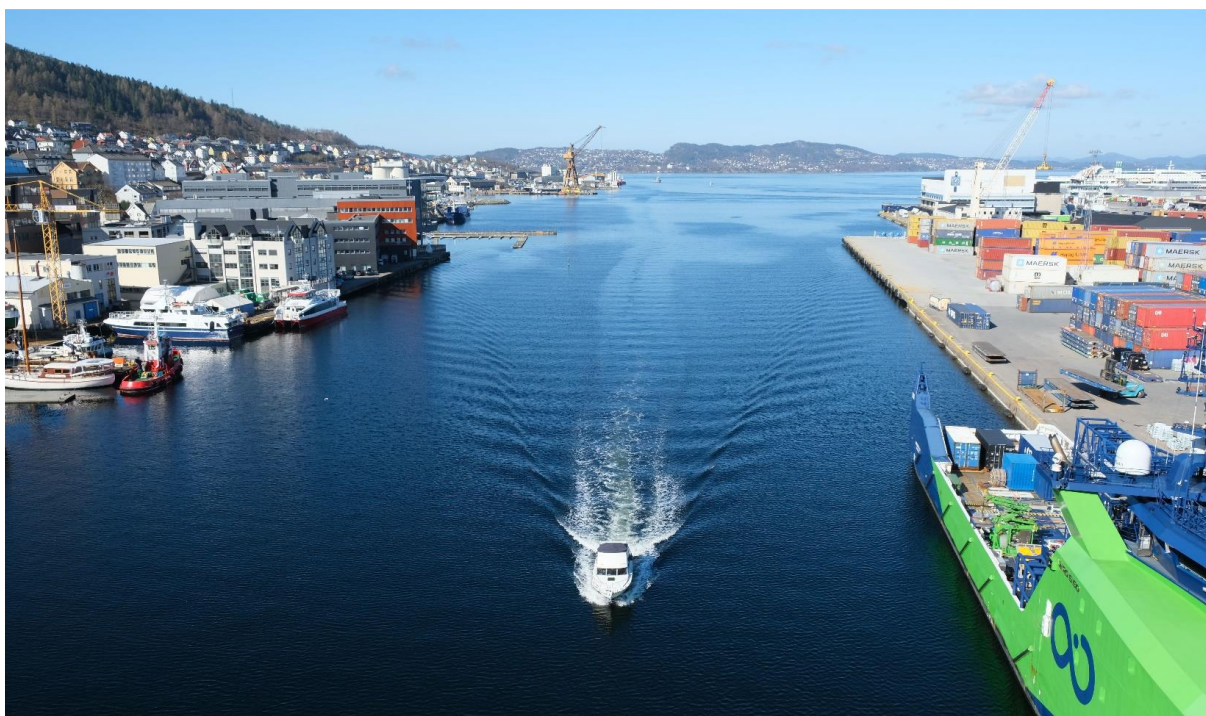
5.17.1. Virkninger for nytteflåten

Ved flytting av containerhavnen bortfaller den viktigste kilden til nyttetraffikk til sjøs ved Dokken. Den gjenværende funksjonen som genererer nytteflåte vil være virksomheten til HI/Fdir, som samlokaliseres på Dokken.

Det er skissert at kaiarealet utenfor HI/FDIR må avsettes som permanent eller midlertidig ISPS-kai, ettersom enkelte forskningsfartøy omfattes av ISPS-regelverket og krever sikret tilkomst.

Frekvensen for slike anløp er anslått til om lag én gang hver 14. dag. Dimensjonerende fartøy er Havforskningsinstituttets største forskningsfartøy, *FF Kronprins Haakon*. Disse behovene er tilrettelagt for gjennom bestemmelsene.

Slik planen foreligger, vil manøvreringsarealet for HI/Fdir sine fartøy i liten grad endres som følge av transformasjonen av Dokken sør. Flyttingen av containerhavnen vil tvert imot kunne bidra til redusert trafikk og færre konflikter i området, særlig når hele containerhavnen er flyttet ut av Dokken.



Figur 5-62 viser Pudefjorden fra notat for virkninger for ferdsel på sjø, Norconsult

Med utgangspunkt i trafikkinformasjonen i Figur 3-20 kan det legges til grunn en vesentlig reduksjon i skipstrafikken i Pudefjorden utenfor Dokken sør som følge av flytting av containerhavnen. Tilsvarende må det forventes en økning i skipsbevegelser ved Dokken nord, i hvert fall i perioden frem til containerhavnen eventuelt flyttes helt ut av Bergen sentrum.

Notatet *Næring og bruk av kaier* (Bergen kommune, 2025) påpeker at utflytting av containerhavnen også innebærer at et viktig marked for maritime aktører i området forsvinner. Dette kan føre til at enkelte næringsaktører tilknyttet Pudefjorden, på Laksevåg og i sentrale deler av Bergen i større grad vil vurdere relokalisering. Ettersom store deler av sjønære arealer i Pudefjordsbassenget uansett er planlagt transformert på lang sikt, vurderes svekket synergieffekt mellom disse aktørene og Dokken ikke som en vesentlig selvstendig konsekvens.

Planforslaget for Dokken sør legger ellers ikke opp til nye funksjoner som forutsetter tilkomst for tradisjonell nytteflåte. Det kan likevel ikke utelukkes at slike funksjoner kan etableres i begrenset omfang, særlig i områdene utenfor Pudefjordsbroen. Dette kan for eksempel omfatte museumsfartøy, fartøy knyttet til kulturarrangementer, fiskebåter med direkte salg eller mindre passasjerfartøy i chartertrafikk. Eventuelle slike løsninger må avklares i videre planlegging, i samråd med Bergen Havn og andre relevante aktører.

Sør for HI/Fdir, o_AT, er planens intensjon at sjøfronten i større grad skal utformes for byliv, rekreasjon og allmenn tilgjengelighet, noe som i praksis vil begrense omfanget av nyttebaserte anløp. Virksomheter som i dag er avhengige av sjøtransport innenfor broen må derfor påregne å flytte eller endre virksomheten som følge av transformasjonen av Dokken sør.

Det har også vært vurdert om det kan etableres rutegående passasjerbåt (bybåt) til Dokken sør. Bergen kommune og kollektivoperatørene har ikke tatt endelig stilling til dette. I tidligere planfaser er det signalisert et mulig stopp ved Havelageret, SF8, men dette vurderes som krevende sett i lys av HI/Fdir sine behov og havnefunksjonene så lenge containerhavnen ligger på Dokken nord. Etablering av bybåt kan likevel bli aktuelt som del av senere detaljplanlegging eller gjennom andre prosesser.

5.17.2. Virkninger for fritidsflåten

Transformasjonen av Dokken sør forventes å påvirke fritidsbåttrafikken gjennom tre hovedforhold:

1. Flere byfunksjoner og tilbud på land som kan gjøre området mer attraktivt som reisemål.
2. Bedre tilrettelegging av kaifronter for mindre fartøy.
3. Redusert nyttetrafikk i Puddefjorden.

Samlet sett tilsier dette en økning i fritidsbåttrafikken i området.

Planforslaget åpner for at sjøfronten også utenfor Puddefjordsbroen kan tilrettelegges for anløp av fritidsbåter. Dette vil imidlertid kunne kreve omfattende bølgedempende tiltak, ettersom området er utsatt for vind og sjø, særlig ved nordlige og nordvestlige vindretninger. Lenger inne i fjorden, langs Møhlenpriskaien, indikerer planforslaget økt tilrettelegging for rekreasjon, som bading og opphold langs sjøfronten, kombinert med flere anløp av fritidsbåter. Denne kombinasjonen kan gi interessekonflikter mellom motorisert båttrafikk og andre brukergrupper i strandsonen, og bør adresseres i videre planlegging.



Figur 5-63 viser båthavner innerst i Puddefjorden, fra notat: Næring og bruk av kaier, Bergen kommune, 2025.

Erfaringer fra andre transformasjonsområder rundt Puddefjorden viser at byutvikling langs sjøfronten gir økt bruk av sjøarealene til bading, vannsport og annen rekreasjon. En tilsvarende utvikling forventes på Dokken sør, og det er derfor viktig å legge til rette for løsninger som reduserer konflikter mellom ulike brukergrupper.

Jekteviken planlegges fylt igjen og omdisponert til grøntområdet «Havparken». Området kan utvikles som en offentlig tilgjengelig sjøfront med tett samspill mellom land og sjø. I overgangsperioden, så lenge containerhavnen fortsatt ligger på Dokken nord, vil sjøområdet utenfor være preget av tung maritim trafikk. I denne fasen anbefales det å prioritere området som grønt- og oppholdsareal med sjøkontakt, fremfor omfattende tilrettelegging for fritidsbåtanløp og vannsport. Områdets eksponering for vær og vind innebærer uansett at sikker tilrettelegging for båtanløp vil kreve større tekniske installasjoner.



Figur 5-64 viser området ved Georgernes verft i kraftig nordavind (2020). Kaifronten her har samme orientering som sjøfronten ved «Havparken». Jekteviksterminalen skimtes i bakgrunnen (Foto: Eirik Brekke, Bergens tidende, 2020).

5.17.3. Oppsummering

Oppsummert innebærer planforslaget direkte og indirekte store endringer for nytteflåten. Særlig for lasteskip, cruise- og offshorefartøy. Ved omlegging av containervirksomheten til Dokken nord, vil det etableres nye forutsetninger for bruk av gjenstående kaiareal. For HI/Fdir sine fartøy vil områdereguleringsplanen legge til rette for en eksklusiv tilgang til kaiarealene foran deres bygningsmasse. Nedbyggingen av havnevirksomheten gir også bedre manøvreringsforhold for disse fartøyene. Transformasjonen fra havn til byutvikling innebærer også endringer av kulturhistorisk- og identitetsskapende betydning. Dette temaet adresseres i vurderingen av kulturmiljø, 5.18, og Rekreasjon og friluftsliv, 5.12.

Transformasjonen av Dokken sør kan øke bruken av sjøarealene for fritidsflåten vesentlig på grunn av at det etableres funksjoner på land som kan være attraktive å besøke fra sjøen. Videre detaljering av de fysiske forutsetningene for slik tilkomst vil ha stor betydning på omfanget av slike endringer. Når kaiområdene særlig lengst inne i planområdet innenfor Puddefjordsbroen åpnes for allmennheten, for opplevelser knyttet til sjøen, kan det oppstå konflikter mellom ulike brukere av sjøarealene. Dette må adresseres i det videre arbeidet.

Det er i områdeplanen åpnet for mulige brokryssinger for gange og sykkel gjennom bestemmelsesområde #9 og gjennom å sikre etablering av gang- og sykkelbro i rekkefølgekravene knyttet til den fremtidige bebyggelsen på Dokken. Eventuell trasé for bybane over Puddefjorden håndteres i kommunedelplan for kollektiv Laksevåg. Det er ikke tatt stilling til om broer over Puddefjorden skal kunne åpnes og lukkes. Eventuelle broer og plasseringen av disse vil påvirke forutsetningene for vurderingene i dette notatet vesentlig.

5.18. Kulturmiljø

Deler av planområdet ligger innenfor hensynssone kulturmiljø H570_7 Historisk sentrum. Det er en rekke kulturminner og kulturmiljø i og rundt planområdet som vil bli berørt av tiltaket.

Illustrasjonene som viser ny situasjon, er hentet fra 3D-modell slik den forelå pr. oktober 2025. Skala, høyde og utforming har betydning for virkningene.

Virkningsvurderingene for de tre delområdene (A, B og C) tar utgangspunkt i temaene:

1. Bygningsvolum og grad av utnyttelse
2. Utkraging, brygger og utfylling i sund- og fjordlandskapet
3. Tverrforbindelser, grønnstruktur og romslighet i byrom



Figur 5-65: Illustrasjonsplan (pr. 28.oktober 2025) som viser storskalert, men ryddig kvartalsstruktur (Mad arkitekter).

5.18.1. Delområde A



Figur 5-66: Illustrasjonsplan (pr. 28.10.25) som viser delområde A med fokus på Møhlenpriskaien.

Delområde A omfatter et nytt boligområde på Møhlenpriskaien. Kvartalene åpner seg mot Damsgårdssundet/Puddefjorden, men bryter med dagens prinsipp der bebyggelsen ligger langsgående og parallelt med kaifrontene (Bergen kommune, 2021). Skur 26 (oppført i tysk regi under andre verdenskrig) foreslås delvis bevart og videreutviklet til barnehage, mens øvrig bebyggelse nord og sør for skuret rives. Havneskurene er av Byantikvaren vurdert som en viktig del av Bergen havns tekniske infrastruktur, men skurene som foreslås revet er yngre og anses å ha begrenset kulturhistorisk verdi. Planforslaget gir imidlertid ingen nærmere redegjørelse for omfanget av endringer i Skur 26. Skuret er kommunalt listeført, og Byantikvaren peker i kulturminnegrunnlaget på at bygget er sårbart for tiltak som i for stor grad endrer dets arkitektoniske form og tekniske verdier (Bergen kommune, 2021). Denne vurderingen legges til grunn.

Planforslaget åpner for store bygningsvolumer innenfor området. Skolen, Trikkehallen og Trikkebyen ligger på en svak forhøyning ned mot sjøen, der Trikkehallen er delvis oppmurt i terrenget, mens Møhlenpriskaien ligger lavere. Foreslåtte bygningsvolumer foran Møhlenpris skole svekker lesbarheten av denne topografien og bryter med områdets skala og karakter. Volumene er trukket helt ut til dagens kaifront, med overheng over denne. Punkthuset nærmest Puddefjordsbroen reduserer synligheten av broens karakteristiske bue. Samlet bidrar utkragingene og et flytende bryggeanlegg utenfor Møhlenpriskaien til å innsnevre fjord- og sundrommet og svekke opplevelsen av det overordnede kulturlandskapet.

Tverrforbindelser og grønnstrukturer legger til rette for visuell kontakt mot sundet fra O.J. Brochs gate. Aksene fra Møhlenpris mot sundet på begge sider av Trikkehallen er ivarettatt.



Figur 5-67: Utsnitt fra innsynsmodell som viser plangrepet på Møhlenpris med tverrforbindelser og mellomrom mellom bebyggelsen (datert 28.10.25).

5.18.2. Delområde B – Nabolagstorg, Bredalsmarken og fjordfronten



Figur 5-68: Illustrasjonsplan som viser delområde B med det sentrale torget og tverrforbindelse til Dokkebakken (datert 28.10.25).

Delområde B omfatter et sentralt torg med omkringliggende boligkvarterer. De funksjonalistiske boligblokkene i Bredalsmarken inngår i dag i en langsgående lamellstruktur fra Torborg Nedreaas gate til Bredalsmarken.

I ny situasjon inngår blokkene i Bredalsmarken 1–13 i et større område regulert til sentrumsformål SF13, med et tilgrensende sentrumsformål, SF14, uten angitt maksimale byggehøyder og utnyttelse. Det tillates ikke rivning eller endringer av eksisterende bebyggelse, og felt SF13 er vist med utnyttelsesgrad tilsvarende dagens situasjon. Til sluttbehandling bør det ev. vurderes å supplere plankartet med bevaringsformål for Bredalsmarken 1–13.

For felt SF14 er det ikke angitt utnyttelsesgrad eller byggehøyder, noe som gir usikkerhet om framtidig situasjon for eksisterende bebyggelse og kulturmiljø. Kvartalet er smalt, og det er uklart om det er tilstrekkelig areal til ny bebyggelse samtidig som eksisterende struktur skal ivaretas. Eventuell ny bebyggelse må tilpasses den eksisterende strukturen. Forslag til bestemmelser stiller krav om detaljregulering som skal hensynta eksisterende bebyggelse (se Figur 5-69).

De største og høyeste bygningsvolumene innenfor delområde B, er plassert mot fjorden og sundet, mens kvartalene mot Torborg Nedreaas gate er lavere. En bymessig bebyggelsesstruktur langs hovedtrafikkåren bidrar til å etablere en barriere mellom bymiljøet på innsiden og Puddefjorden på utsiden.



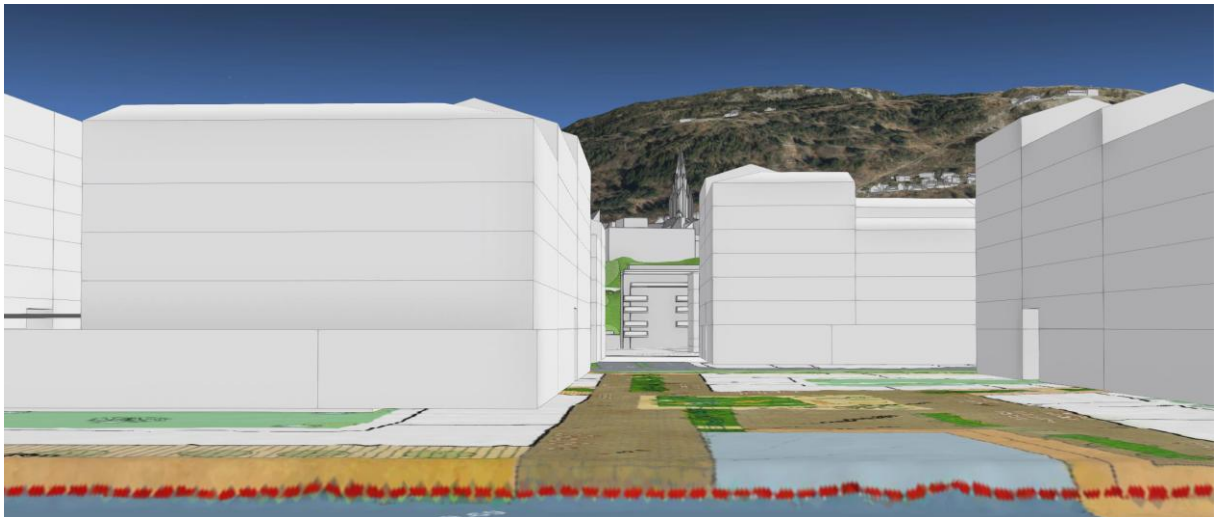
Figur 5-69 Utsnitt fra innsynsmodell som viser området i forkant av lamellblokkene i Bredalsmarken (16.01.2026).

De gjenværende lystgårdene (Møhlenpris hovedgård og Monclairehuset) nedenfor Puddefjordsbroen har høy verneverdi, men har mistet sin opprinnelige kontekst. Plangrepet har forsøkt å hensynta disse ved å åpne noe opp og skape gløtt i den nye kvartalsstrukturen.

«Frielenestorget», o_TO4, med videre forbindelse mot Dokkebakken, et historisk veifar kartlagt av Byantikvaren, er et positivt grep som vil styrke de historiske sammenhengene og knytte det nye nabolaget på Dokken til resten av byen. Selv om plangrepet flere steder tilrettelegger for små gløtt, vil store volum og byggehøyder bidra til at det meste av sikten forsvinner.



Figur 5-70: Utsnitt fra innsynsmodell som viser tverrforbindelser, siktlinjer og gløtt fra bakenforliggende miljø (datert 28.10.25).



Figur 5-71: Utsnitt fra innsynsmodell som viser ny situasjon sett fra Dokken mot Johanneskirken (datert 28.10.25).

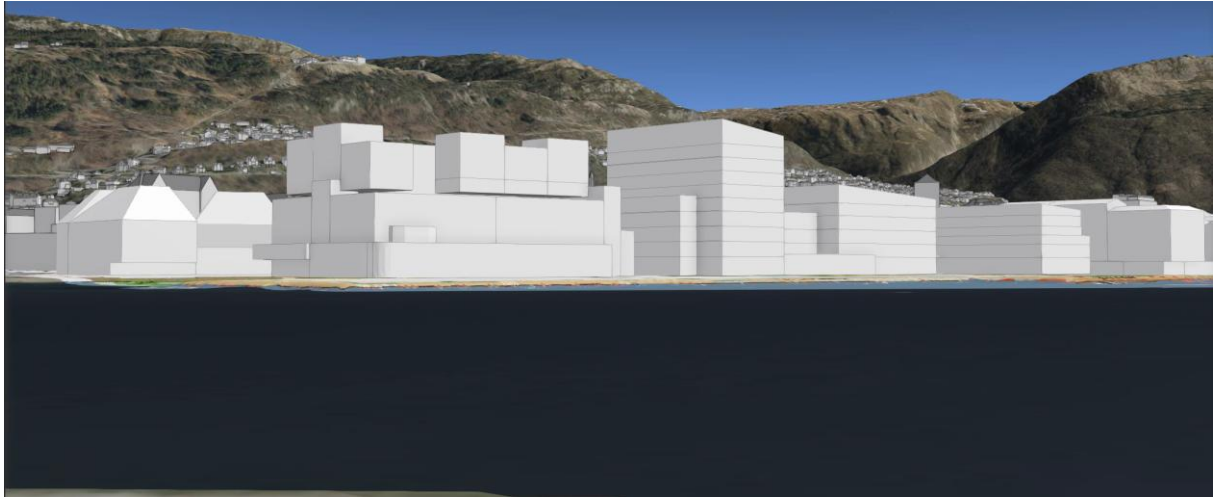


Figur 5-72: Innsynsmodellen viser et viktig gløtt mot Puddefjorden fra HF-bygget på Nygårdshøyden (datert 28.10.25).

Bebyggelsen følger hovedsakelig eksisterende kaifront og vil i liten grad påvirke sundets utforming, men den høye bebyggelsen tett på kaifronten bidrar til en opplevelse av et smalere og lengre sund. Plangrepet påvirker også fjernvirkningen, ved at høy bebyggelse vil dominere synsfeltet og hindre sikt mot bakenforliggende bebyggelsen på Nygårdshøyden og Dragefjellet. Disse vil oppleves mindre tronende enn i dag (se Figur 5-71 og Figur 5-72).

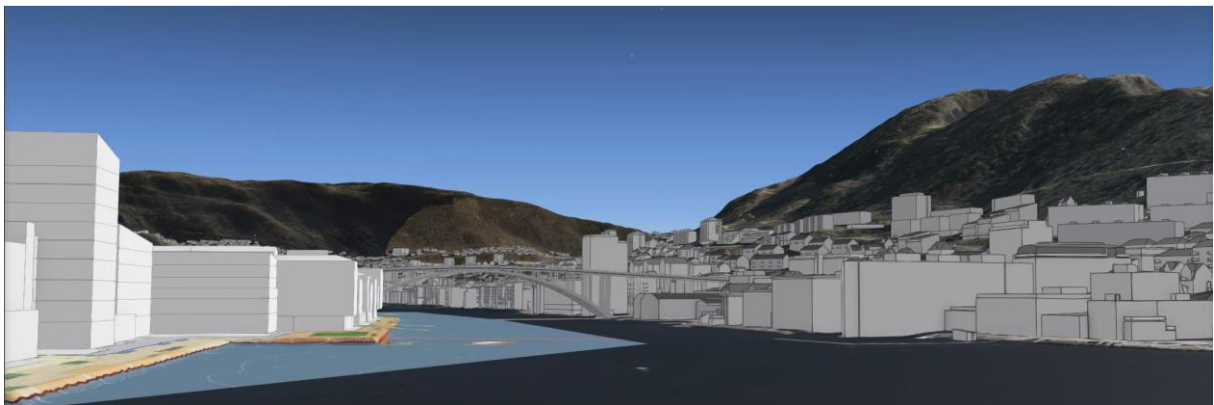


Figur 5-73: Utsnitt fra innsynsmodell som viser ny silhuett fra Puddefjorden (datert 28.10.25).



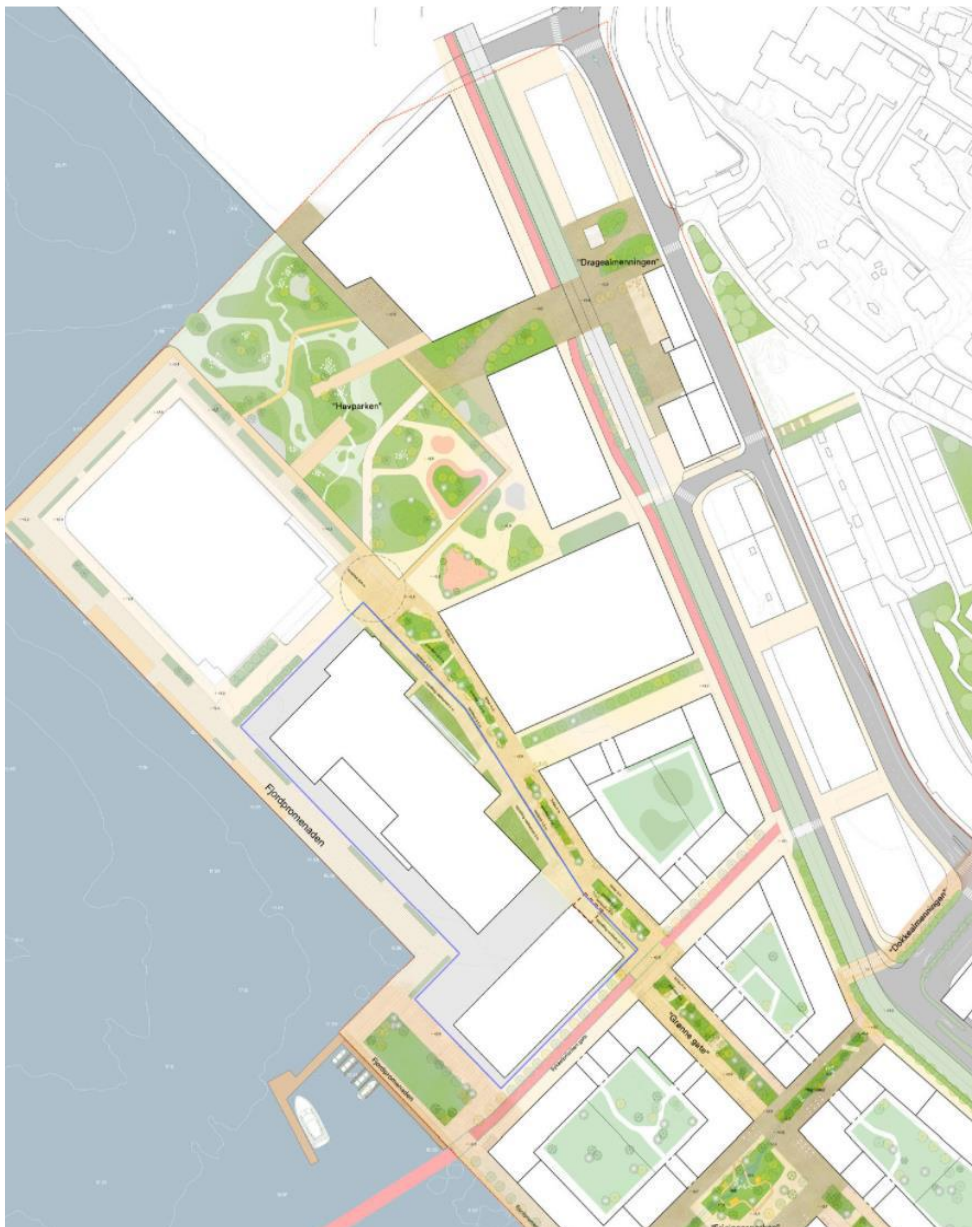
Figur 5-74: Utsnitt fra innsynsmodell som viser ny bebyggelse sett fra Kirkebukten (datert 28.10.25).

Høy bebyggelse tett på kaikanten og brofestet til Puddefjordsbroen vil påvirke opplevelsen av broens karakteristiske bue (se Figur 5-75).



Figur 5-75: Utsnitt fra innsynsmodell som viser hvordan store volum og byggehøyder tett på kaikanten påvirker opplevelsen av Puddefjordsbroen (datert 28.10.25).

5.18.3. Delområde C – Jekteviken og institusjonsområdet



Figur 5-76: Illustrasjonsplan med fokus på område C og Jekteviken (datert 28.10.25).

Delområdet skal utgjøre et sentralt tyngdepunkt i Bergen som havby, med institusjoner som et mulig Verdenshavsenter, Havnelageret, Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, kombinert med næringsarealer samt arealer for barnehage og skole. Kvartalene er planlagt som store, sammenhengende bygningsvolumer, der de største og høyeste volumene ligger mot fjorden. Bebyggelsen mot Torborg Nedreaas gate er lavere, noe som bidrar til å etablere en barriere mellom bymiljøet på innsiden og Puddefjorden på utsiden.

De historiske bygningene Gassverket og Havnelageret skal bevares. Gassverksbygningen fra 1910 er en rest av Bergen gassverk, regulert til spesialområde bevaring i KDP Sentrum og vurdert å ha høy antikvarisk verdi. Havnelageret fra 1957 inneholder et kommunalt listeført krigsminne (id 212746-1).

Plangrepet åpner for videreutvikling av Havnelageret. Bygget vurderes som robust og kan tåle en viss grad av transformasjon før det opprinnelige uttrykket svekkes. Samtidig vil et påbygg hindre sikt fra og til omkringliggende miljøer. Det planlagte nybygget for HI/Fdir vil også fremstå som massivt i forhold til omkringliggende strukturer. Skur 23 (bygget i 1939) og Skur 22 (bygget i 1953) foreslås revet. Skurene er av Byantikvaren vurdert som en viktig del av Bergen havns tekniske infrastruktur (Bergen kommune, 2021).

Som i delområde B følger bebyggelsen i hovedsak kaifronten, men høy bebyggelse tett på kaifronten bidrar til en opplevelse av et smalere og lengre sund. Plangrepet påvirker også fjernvirkningen ved at høy bebyggelse dominerer synsfeltet og reduserer sikt mot bakenforliggende bebyggelse på Nygårdshøyden og Dragefjellet. Disse vil fremstå mindre tronende enn i dag, noe som svekker opplevelsens- og identitetsverdien (se Figur 5-77 og Figur 5-78).

Utfyllinger over tid har endret strandlinjen og redusert vannspeilet. Kaifronten i delområdet er sterkt transformert, og selv om enkelte eldre strukturer fortsatt er lesbare, fremstår landområdene rundt som sammensmeltet. I Jekteviken er navn og form videreført og fortsatt lesbare. Videre utfylling av viken innebærer tap av kulturminne og historiefortellende verdi. Illustrasjonsplanen viser oppfylling av viken med overgang fra park på utfylt terreng til et våtmarksområde med utfylte øyer mot fjordbassenget. Dette representerer et nytt grep uten klar forankring i områdets historiske lesbarhet. Som vurdert under fagtema landskap vil parken isolert sett gi positiv visuell verdi, men samtidig svekke kulturmiljøets historiske lesbarhet. Planforslaget sikrer området til arealformål park, men design og arkitektur er ikke avklart. Dette skal det arbeides videre med i plan for byrom og landskap.



Figur 5-77: Utsnitt fra innsynsmodell som viser utfylling i Jekteviken med våtmarksområde og utfylte øyer (datert 28.10.25).

Romslige tverrforbindelser og byrom, med grønnstrukturer er positive kvaliteter til området og vil virke dempende i forhold til de store bygningsvolumene som planlegges samtidig som sammenhenger i og rundt området styrkes.



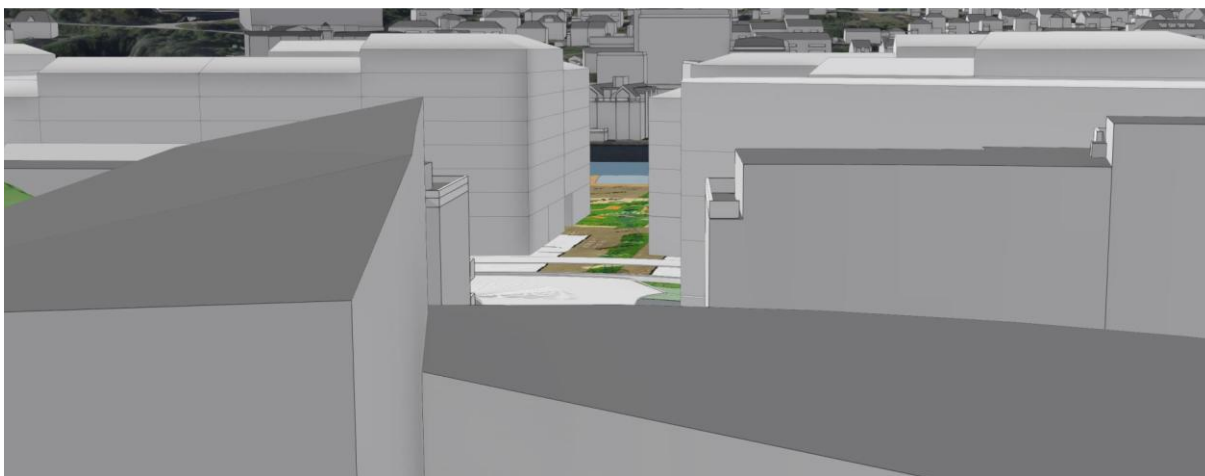
Figur 5-78: Innsynsmodellen viser et viktig gløtt mot Puddefjorden fra HF-bygget (datert 28.10.25).

5.18.4.Oppsummert

Planforslaget legger opp til ny bruk av området, og havneaktivitet med historiefortellende verdi transformeres. Tiltaket medfører at bygninger med verneverdi rives eller bygges om. Store bygningsvolumer og byggehøyder bryter med eksisterende skala og medfører endringer i sikt og silhuett. Dette gjelder særlig fra innseilingen til Puddefjorden hvor sikten mot bebyggelsen på Nygårdshøyden og Dragefjellet reduseres, men også fra omkringliggende bebyggelse. Dette bryter med mål i kommunens kulturminnestrategi som blant annet sier at:

«Byens urbane kulturlandskap med sjø og høyder, karakter av teppebebyggelse, synlig taklandskap, kirketårn og fjellsider som viktigste visuelle målpunkt, skal ivaretas» (Bergen kommune, 2019).

Som vurdert under fagtema landskap har den foreslåtte kvartalsstrukturen en større skala enn de mer finmaskede strukturene i tilstøtende områder på Høyden og Møhlenpris. Plangrepet viser tverrforbindelser og gløtt som viderefører viktige akser og byroms-strukturer, men på grunn av store volumer og byggehøyder vil disse bare i begrenset grad ivareta visuell kontakt mellom Møhlenpris og Damsgårdsundet, samt sikt mellom Høyden og Puddefjorden. Siktlinjer og visuell kontakt med sjø er viktig for opplevelsesverdien og forståelse av sammenhenger i forhold til omkringliggende omgivelser og kjente landemerker.



Figur 5-79: Utsnitt fra innsynsmodell viser et viktig gløtt mot Puddefjorden fra HF-bygget (datert 28.10.25).

5.18.5. Avbøtende tiltak

Ettersom dette er en områdeplan, er planen ikke tilstrekkelig detaljert til at påvirkning kan vurderes fullt ut. Planområdet har imidlertid stor variasjon i bebyggelsens størrelse og karakter, og områdets særpreg og identitet må ivaretas og styrkes. Dette kan sikres gjennom robuste og fleksible bestemmelser som tydelig regulerer hensyn til bevaringsverdig bebyggelse og hvilke endringer som kan tillates. Tilbygg og påbygg på eksisterende verneverdig bebyggelse skal skje med hensyn til bygningenes form og karakter. Det anbefales å involvere Byantikvaren i prosjekteringsfasen.

De største utfordringene for kulturminne og kulturmiljø knytter seg til store bygningsvolumer og byggehøyder. Det bør vurderes å redusere volumene for å unngå et dominerende uttrykk. Videre bør det stilles krav til variert utforming, formgivning, materialbruk og fargebruk. Takform og takvinkel er særlig viktig for kvaliteten på gløtt og siktlinjer. Områdeplanens bestemmelser sikrer at området skal utvikles med et variert arkitektonisk uttrykk og med en helhetlig form- og volumoppbygging. Området skal videre fremme gode gate- og uterom og kontakten mellom byen og fjorden skal opprettholdes og forsterkes. Det er videre satt krav om at både bygninger, byrom og utearealer skal utformes med varige materialer av høy kvalitet og at store volum skal brytes opp eller nedskaleres i både høyde og bredde.

Det er satt krav til nedtrapping fra nord/nordøst mot sør/sørøst, jf. utformingsprinsipp for bygg og byrom datert 11.02.2026. Utformingsprinsippene er retningsgivende for bebyggelsen innenfor planen og det er satt krav om at fremtidige detaljreguleringsplaner skal ha formingsveileder som tar utgangspunkt i områdereguleringsplanens utformingsprinsipp.

For Havnelageret, SF8, er det foreslått bestemmelser som sikrer at det ved videre utbygging av feltet, tas hensyn til det eksisterende bygget sin form, fotavtrykk, identitet og historiske verdi. Eksisterende lasterampe og andre historiefortellende elementer i byggets fasade/kantsone skal bevares og videreføres og utvendig rampe over nytt terrengnivå skal bevares og være offentlig tilgjengelig.

For Gassverket, SF16, tillates demontering grunnet behov for sanering av grunnen i og rundt gassverket. Ny bebyggelse og gjenoppbygging skal i hovedsak gjengi den historiske bebyggelsen til Gassverket i materialuttrykk, volum og høyder. Det tillate at ny bebyggelse i sørlig del av tomten gis et større fotavtrykk enn eksisterende bebyggelse.

Det er krav til detaljregulering for alle utbyggingsfelt og detaljreguleringene må gjøre mer detaljerte vurderinger knyttet til blant annet form, utnyttelse, byggehøyder, material- og fargevalg.

5.19. Landskap

5.19.1. Verdier i landskapet

De viktigste landskapsverdiene i området er knyttet til sikt, landskapssammenhenger, landskapselementer og byform. Den premissgivende landskapssammenhengen for området er sundlandskapet og den gradvise overgangen til fjordlandskapet i nord. Møhlenpriskaien og

Dokken forholder seg til sundet, mens Jekteviken forholder seg til Puddefjorden. Det er god visuell kontakt fra Høyden mot både Damsgårdsundet og Puddefjorden.

Puddefjordsbroen er et svært sentralt landemerke i området. Den finmaskede byromsstrukturen på Møhlenpris og på Høyden er viktig for landskapsverdiene i området. Det samme gjelder lamellbebyggelsen i Damsgårdsundet. Selve planområdet er ellers preget av havnevirksomhet, med menneskeskapte kaiareal, og har i dag få landskapsverdier utover det som nevnes over. Vurderingene under er basert på planmaterieell og 3D-modell som forelå pr. oktober 2025.

5.19.2. Hvordan planforslaget påvirker verdier i landskapet

Bygningsvolum og grad av utnyttelse

Planforslaget åpner for store bygningsvolumer, noe som forringer landskapsverdier knyttet til sikt og skala. Bygget nærmest Puddefjordsbroen på Møhlenpriskaien og bygget foran Møhlenpris skole bryter med landskapets skala. Volumene er trukket helt ut til eksisterende kaifront, med overheng over denne, noe som reduserer sikten mot Puddefjordsbroen og delvis skjuler broens karakteristiske bue.



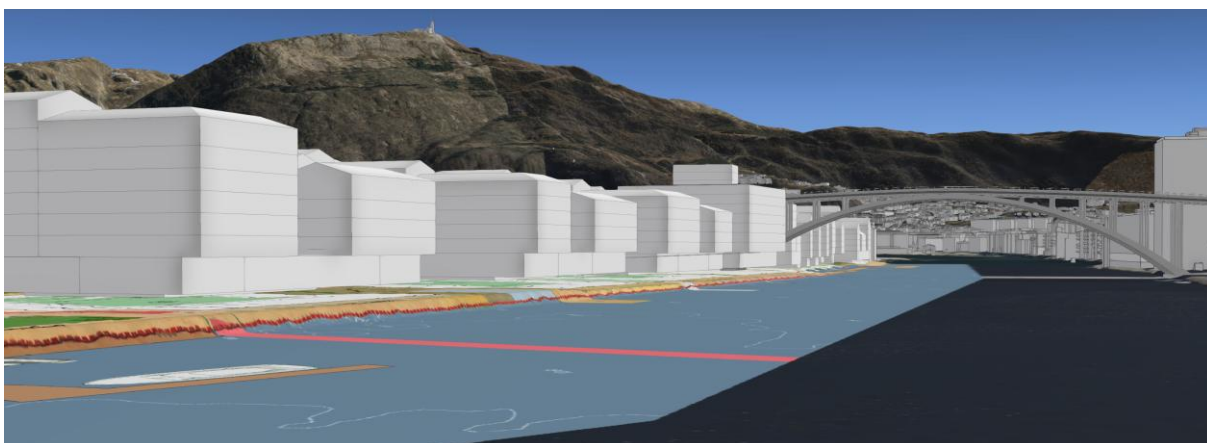
Figur 5-80: Sikt mot Puddefjorden som viser hvordan bebyggelsen i planforslaget er trukket frem til kaifronten og visuelt avskjærer den karakteristiske buen på Puddefjordsbroen. Dette forringer opplevelse av et viktig landemerke og identitetsskapende element i sundlandskapet (datert 28.10.25).

Byggene mellom de to store volumene på Møhlenpriskaien er noe mer permeable og vil i større grad sikre visuell kontakt med Møhlenpris. Bygningenes silhuett er godt tilpasset Møhlenpris og Damsgårdsundet både med tanke på utforming og skala.



Figur 5-81: De noe mer visuelt permeable byggene midt på Møhlenpris kaien, med en skala og utforming som passer bedre med eksisterende bebyggelse (datert 28.10.25).

Bygningsvolumene på Dokken vil bryte opp siktlinjer mot sentrale elementer på Høyden. Nygårdshøyden som et markant høydedrag vil forringes. Den karakteristiske buen på Puddefjordsbroen vil også, i synsretning mot Damsgårdsundet, ligge skjult bak bebyggelsen.



Figur 5-82: De store volumene som vil bryte sikten mot Høyden. I figuren kan man også se hvordan buen på Puddefjordsbroen påvirkes (datert 28.10.25).

Kvartalsstrukturen har større skala enn de mer finmaskede strukturene i tilstøtende områder på Høyden og Møhlenpris. Skalaen står i kontrast til områdekarakteren. Den rettvinklede kvartalsstrukturen i planforslaget tar allikevel utgangspunkt i landskapets linjer ved kaifronten og blokkene i Torborg Nedreaas gate, og er ryddig og lett å lese. Dette vil gjøre at Dokken får forbedret sine verdier knyttet til ryddig utforming, selv om kvartalenes utstrekning og volum mangler en tilsvarende forankring i øvrig bebyggelse.



Figur 5-83 Illustrasjonsplan (pr. 28.10.25) som viser storskalert, men ryddig kvartalsstruktur.

Bygningsstrukturen i Jekteviken er, som i resten av området, planlagt som store, sammenhengende volumer. Funksjonelle behov knyttet til enkelte bygg medfører at de største og høyeste volumene plasseres mot fjordlandskapet, mens kvartalene mot Torborg Nedreaas gate og terreng høyden er noe lavere. Dette skaper en ubalanse i forhold til landskapsformen og etablerer en visuell barriere mellom bymiljøet på innsiden og Puddefjorden på utsiden. Påbygget på Havnelageret reduserer også sikten mot Laksevåg. Åpne arealer i Jekteviken og god avstand mellom signalbyggene demper delvis det massive uttrykket og bidrar til enkelte åpne siktlinjer i området.



Figur 5-84: Figur viser at HI/FDIR og Havnelageret er noe høyere enn andre bygninger i Jekteviken og fremstår som massive i bystrukturen (datert 28.10.25).

Utkraging, brygger og utfylling i sund- og fjordlandskapet

Illustrasjonsplanen viser et flytende bryggeanlegg utenfor Møhlenpriskaien. Bebyggelsen følger eksisterende kaifront, men er delvis kraget ut over denne. Bryggenes horisontale linjeføring understreker sundet som hovedlandskapsform, men form, funksjon og plassering bryter med områdekarakteren knyttet til industrielle kaier. De lavtliggende flytebryggene etablerer langsgående, avlukkede bassenger utenfor det som ikke lenger vil være en tilgjengelig kaifront. Når funksjonen tas bort, endres også områdets karakter. I dette tilfellet innebærer det en vesentlig overgang fra maritim næringsvirksomhet til boligområde med badeanlegg.



Figur 5-85 Utklipp fra illustrasjonsplanen (pr. 28.10.25) med fokus på Møhlenpriskaien.

På Dokken følger bebyggelsen hovedsakelig eksisterende kaifront og vil i liten grad påvirke sundets utforming. Høy bebyggelse langs kaifronten gir en visuell forsterkning av sundet som smalt, langt landskapsrom. Samtidig hindrer den høye bebyggelsen sikt og forankring inn mot omkringliggende terreng. Nyanser i landskapet, og opplevelsen av den gradvise overgangen mellom sund og fjord svekkes.



Figur 5-86: Sikt mot Damsgårdsundet (datert 28.10.25).

Utfylling i Jekteviken vil medføre betydelige lokale landskapsendringer. En sentral kvalitet ved kaiområdet – vekslingen mellom hoper og utstikkere – fjernes, ettersom behovet for lang kailinje og skjermede havneforhold ikke lenger er til stede. Planforslaget viser oppfylling av viken med overgang fra park på utfylt terreng til et våtmarksområde med utfylte øyer mot fjordbassenget. Dette innebærer en ny landskapstype uten tydelig forankring i den overordnede landskapsformen. Parken, o_PA, vil isolert sett tilføre området positiv visuell verdi, men bidrar ikke til å styrke lesbarheten i sund- og fjordlandskapet. Planforslaget sikrer området til arealformål park, men design og arkitektur er ikke avklart. Dette skal det arbeides videre med i plan for byrom og landskap.



Figur 5-87: Oversiktsbilde over Jekteviken (datert 28.10.25).

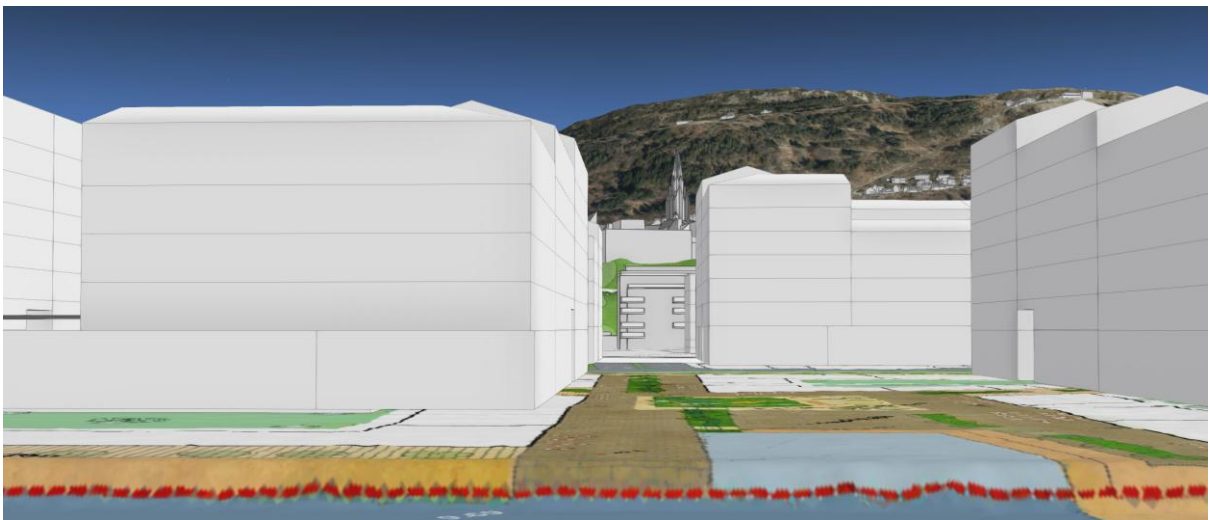
Tverrforbindelser, grønnstrukturer og romslighet i byrom

Planforslaget legger opp til romslige tverrforbindelser og byrom, med grønnstruktur som visuelt vil dempe effekten av de store volumene som planlegges. Tverrforbindelsene spiller videre på viktige akser og byroms-strukturer. Dette vil forbedre den visuelle kontakten mellom Møhlenpris og Damsgårdsundet og sikt mellom Høyden og Puddefjorden.

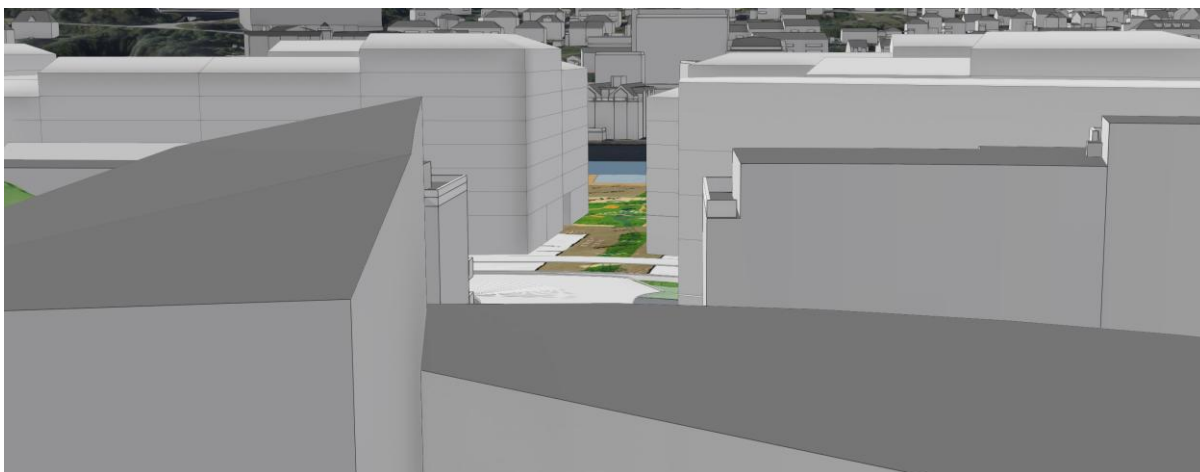


Figur 5-88 viser hvordan kvartalene på Møhlenpriskaen tilpasser seg kvartalstrukturen på Møhlenpris (datert 28.10.25).

Viktige tverrforbindelser etableres og sentrale siktlinjer mot viktige landemerker ivaretas. Blant annet vil siktlinjen mot Johanneskirken ivaretas og understøtte dens posisjon i landskapet. Samtidig vil man ivareta noe sikt mellom byggene mot Puddefjorden.



Figur 5-89 viser hvordan tverrforbindelsen understreker siktlinjer mot viktige element i landskapet. Her sees tårnet på Johanneskirken fra kaifronten på Dokken (datert 28.10.25).



Figur 5-90: Innsynsmodellen viser et viktig gløtt mot Puddefjorden fra HF-bygget (datert 28.10.25).

Grønnstrukturer trekkes inn i byrommene gjennom tverrforbindelser, blant annet i Dokkebakken og Jekteviksbakken, for å skape en sammenhengende grønn vev i landskapsbildet. Det åpne byrommet «Frielenesparken», o_TO4, er viktig for å bryte opp store bygningsvolumer visuelt. Tilsvarende vil etableringen av «Havparken», o_PA, i Jekteviken bidra til nødvendig rom mellom byggene, bedre balanse i byrommet og visuell kontakt med Puddefjorden fra flere ståsteder. Romslighet mot fjorden og kaiområdene er også viktig for å dempe virkningen av de store volumene. Planforslaget sikrer god avstand mellom byggene, men gir noe mindre romslighet langs sjøfronten.



Figur 5-91: Utklipp fra landskapsplan med fokus på Dokken, dato 28.oktober 2025.

Det er sparsomt med vegetasjon på Dokken, Møhlenpriskaien og i Jekteviken i dag. Tilrettelegging med naturstruktur i byrommene på Dokken vil være et stort visuelt løft for området. Natursammenhenger fra tiliggende områder kobles til grønnstruktur via nettverket av gater og byrom i det nye byområdet.



Figur 5-92: Utklipp fra landskapsplan med fokus på Jekteviken, dato 28.oktober 2025.

Landskapskarakter

Landskapskarakteren endres vesentlig når området går fra havnevirksomhet til sentrumsområde med næring og bolig. Dokkens store, utfylte havneflate bebygges med permanente og markante bygningsvolumer, noe som fjerner sentrale forutsetninger for dagens landskapskarakter. Brukslandskapet, der marine næringer er tett knyttet til den skjermede havnen Puddefjorden og Damsgårdssundet, forsvinner. Bylandskapet som erstatter dette har ingen tydelig funksjonell eller visuell sammenheng med fjorden og sundet, og fremstår heller ikke som en naturlig videreføring av omkringliggende bebyggelse på grunn av avvikende skala. Byggehøyder og kvartalsutstrekning begrenser sikt mellom fjorden og omkringliggende terreng og landemerker, og svekker gjenkjennbare referanser i landskapet.

Samtidig utvikles det tidligere grå havneområdet med nye gater, plasser, grønnsstruktur og byromselementer som lokalt gir gode visuelle kvaliteter. Enkelte tverrforbindelser og byrom har

tilstrekkelig bredde til å motvirke den høye utnyttelsesgraden i bygningsmassen. Særlig er byrommene rundt HI/Fdir gitt stor utstrekning, noe som bidrar til tydelig eksponering av disse offentlige byggene. Effekten forsterkes ved at institusjonsbyggene er høyere enn omkringliggende bebyggelse.

Planforslaget legger til rette for en ny bruk av området, der dagens arealbruk representerer siste fase i en lang havnehistorie på Dokken. Den utfylte flaten har begrensede visuelle kvaliteter i seg selv, men som menneskeskapt landskap har den en tydelig lesbar sammenheng med områdets funksjon som havn. Utviklingen til ny bydel vil gi helt andre visuelle kvaliteter internt i området, og lokalt vil den estetiske verdien øke betydelig. Samtidig innebærer utbyggingen at skalaen på den nye bydelen fremstår svakt forankret i omkringliggende strukturer og overordnet landskapskarakter.

Avbøtende tiltak

De største konfliktene for landskapsbildet knytter seg til store bygningsvolumer og byggehøyder, særlig med hensyn til sikt og sammenheng mellom høydedragene på Sydnes og Møhlenpris og sund- og fjordrommet. Det bør vurderes å redusere byggehøydene og arbeide med større variasjon i volumene for å unngå et monotont bybilde.

Det bør stilles krav til variert utforming når det gjelder formgivning, materialbruk og fargebruk for å dempe den visuelle påvirkningen på viktige landskapsverdier. Bygg og kvartaler bør brytes opp og trappes ned mot sundet for å bedre siktlinjer og overganger fra Sydnes til kaifronten.

Utformingsprinsippet for de tre midterste kvartalene på Møhlenpriskaien bør legges til grunn også for øvrige kvartaler, da disse er bedre tilpasset eksisterende landskapsstrukturer.

Videre bør bebyggelsen trekkes noe tilbake fra kaifronten for å redusere visuell forringelse av den karakteristiske buen på Puddefjordsbroen. Lavere og mer tilbaketrukne bygningsvolumer vil i mindre grad dominere landskapet, hindre siktlinjer og vil bedre tilpasse seg eksisterende bystrukturer.

Områdeplanens bestemmelser sikrer at området skal utvikles med et variert arkitektonisk uttrykk og med en helhetlig form- og volumoppbygging. Området skal videre fremme gode gate- og uterom og kontakten mellom byen og fjorden skal opprettholdes og forsterkes. Det er videre satt krav om at både bygninger, byrom og utearealer skal utformes med varige materialer av høy kvalitet og at store volum skal brytes opp eller nedskaleres i både høyde og bredde.

Det er satt krav til nedtrapping fra nord/nordøst mot sør/sørøst, jf. utformingsprinsipp for bygg og byrom datert 11.02.2026. Utformingsprinsippene er retningsgivende for bebyggelsen innenfor planen og det er satt krav om at fremtidige detaljreguleringsplaner skal ha formingsveileder som tar utgangspunkt i områdereguleringsplanens utformingsprinsipp.

Det er krav til detaljregulering for alle utbyggingsfelt og detaljreguleringene må gjøre mer detaljerte vurderinger knyttet til blant annet form, utnyttelse, byggehøyder og material- og fargevalg.

5.20. Barn og unges interesser

Den sosiokulturelle stedsanalysen viser at barn og unge i områdene rundt Dokken har begrenset tilgang til grønne og trygge uteområder, og at trafikk og støy oppleves som en barriere for selvstendig ferdsel. Planen svarer på disse utfordringene ved å legge til rette for gode og trygge oppvekstvilkår i nærmiljøet.

Det planlegges én barneskole og to barnehager innenfor planområdet, med tilhørende utearealer og trygge forbindelser til Dokken ellers og Møhlenpris. Torborg Nedreaas gate vil trolig fortsatt oppleves som en barriere mellom Dokken og Nygårdshøyden. I tillegg tilrettelegges det for flere møteplasser, parker og aktivitetsområder – både for organisert og egenorganisert lek og fritid. Sjøfronten skal være tilgjengelig for alle, med gode bade- og oppholdssoner som stimulerer til fysisk aktivitet og sosialt fellesskap.

Gjennom etablering av sosiale møteplasser, grøntområder og idrettsflater bidrar planen til å styrke barn og unges trivsel, trygghet og deltakelse i lokalmiljøet. Slik legger Dokken til rette for helsefremmende hverdager for nye og eksisterende beboere i bydelen.

Under medvirkningsprosessen i forbindelse med Arealstrategi for Dokken ble det spesielt lagt til rette for at barn- og unge skulle delta gjennom at det ble utført en Minecraft-konkurranse ([dataspill](#)) for skoleelever opp til 10. trinn. I tillegg ble det i 2024 holdt en presentasjon hos ungdomsrådet i kommunen hvor de kom med innspill. Det har ikke vært rettet medvirkning mot barn og unge ut over dette.

5.21. Sosial infrastruktur

Transformasjonen av Dokken utløser et stort behov for ulik sosial infrastruktur. Med anslagsvis 1300 boliger og ca. 100 000 m² annet/næringsareal vil det være behov for både skole, barnehager, idrettsareal og servicetilbud til beboere og arbeidere.

5.21.1. Skole og barnehage

Innenfor planområdet er det behov for én barneskole og to barnehager i henhold til prognosene i gjeldende barnehage- og skolebruksplan.

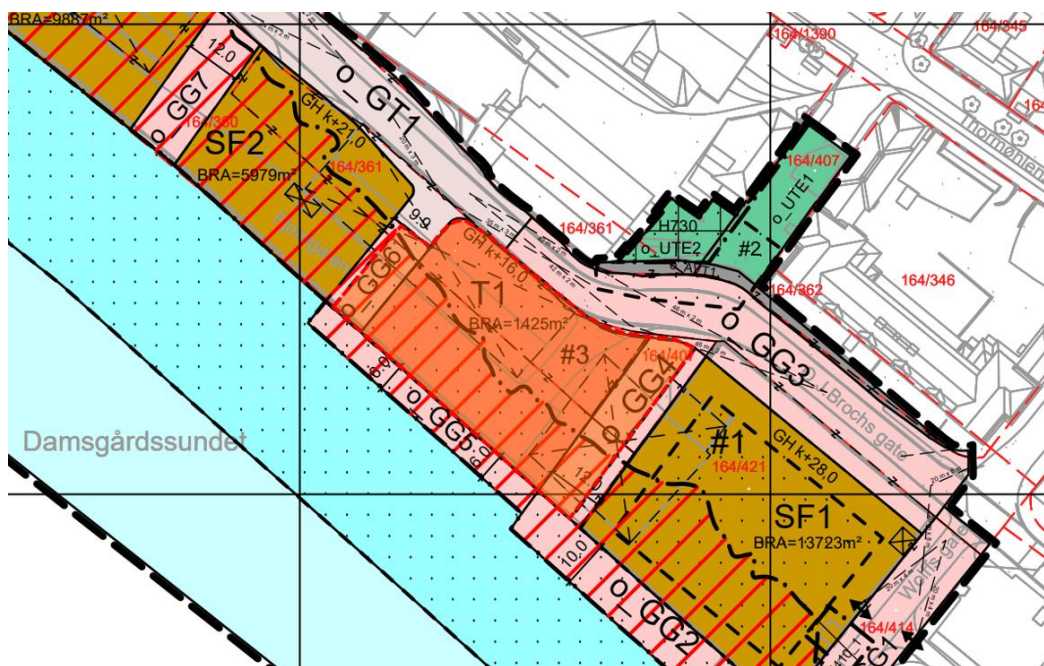
Delområde A

I delområde A på Møhlenpriskaien etableres det en barnehage på tomten der Skur 26 står i dag (felt T1 - Tjenesteyting). Det legges opp til gjenbruk av deler av eksisterende bygningsmasse, ettersom skuret er kommunalt listeført som kulturminne. Videre planarbeid vil avklare omfanget av gjenbruk.

Barnehagen planlegges med kapasitet til 90 barn og vil gi et nytt tilbud både til de planlagte boligene på Dokken og til eksisterende bebyggelse på Møhlenpris. Uteoppholdsarealene plasseres innenfor feltet, i hovedsak på gateplan.



Figur 5-93: Illustrasjonen viser plassering av barnehage (T1) på Møhlenpriskaien (datert 16.01.2026).



Figur 5-94: Utsnitt fra plankart som viser barnehage i delområde A på felt T1 – Bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting og bestemmelsesområde #3 - uteoppholdsareal.

Delområde C

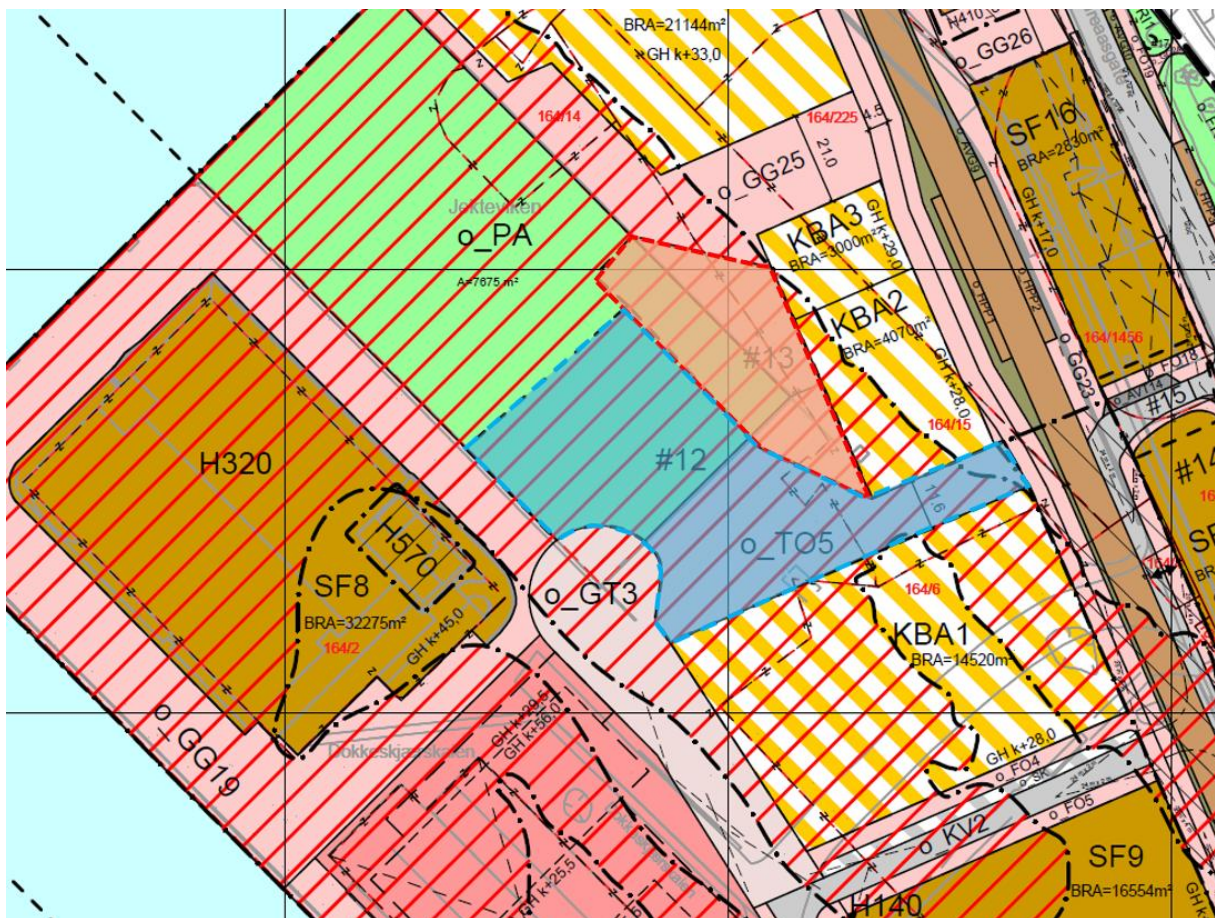
Barneskolen er foreslått lokalisert ved Havparken i delområde C, på felt KBA1 i Jekteviken. Tomten er dimensjonert for en barneskole med kapasitet til 400 elever, med uteoppholdsarealer både på eget tak og på tilgrensende byrom. Utearealer er foreslått på torget o_TO5 nord for feltet mot KPA2, samt i deler av «Havparken» i Jekteviken (o_PA). Utearealet for skolen er vist med bestemmelsesområde #12. Det er lagt opp til 18 m² per elev og det planlegges for en skole med plass til 400 elever. Dette gir et samlet uteoppholdsareal på 7200 m² hvorav maksimalt 50 % (3600 m²) kan plasseres på skolens tak.

Nordvest for skolen er det foreslått etablert en barnehage på felt KBA2 med kapasitet til 90 barn. Også her er uteoppholdsarealene fordelt mellom tak (maksimalt 25 %) og gateplan mot

parkområdet. Takterrassene skal gi skjermede, trygge og funksjonelle utearealer, og bidrar til gode oppvekstmiljøer innenfor rammen av et kompakt bymiljø. Les mer om uteoppholdsarealene for barnehage og skole i kapittel 5.5 – Uteoppholdsareal.



Figur 5-95: Illustrasjonen viser plassering av skole (KBA1) og barnehage (KBA2/KBA3), i forkant ser vi «Havparken» i Jekteviken (datert 16.01.2026).



Figur 5-96 viser forslåtte tomter i delområde C - ny skole vist i felt KBA1 og ny barnehage vist i KBA2. Uteoppholdsareal på bakkeplan er vist med blått for skolen og med rødt for barnehagen.

Det er ikke satt rekkefølgekrav til i hvilket utviklingstrinn skolen (KBA1) og barnehagen innenfor KBA2 må være på plass, og hvilket bolig-tall som utløser krav om skoleetablering. Dette må avklares videre fram til 2. gangs behandling og i de påfølgende detaljreguleringsplanene. Det er satt krav i bestemmelsene om at skole- og barnehagebehov skal utredes basert på oppdatert kunnskapsgrunnlag i detaljreguleringsplaner med boligformål og at dette kunnskapsgrunnlaget skal legges til grunn for utbyggingstakt og tidspunkt for etablering av barnehage og skole innenfor delområde C.

Opparbeiding av barnehagen innenfor T1 er sikret i rekkefølgekrav knyttet utbyggingsformålene innenfor delområde A. Det vil si at før bebyggelsen innenfor SF1, T1, SF2, SF3 og/eller SF4 kan tas i bruk, så skal det være etablert en barnehage med nødvendig uteoppholdsareal innenfor T1 og bestemmelsesområde #3.

5.21.2. Annen sosial infrastruktur

Idrett

I forbindelse med skolen (KBA1) legges det opp til at det kan etableres en gymsal. I planforslaget er skolen tenkt som et flerfunksjonelt bygg som også kan romme ulike typer idrettshallfunksjoner. Det kan også muligens etableres en 7-erbane for fotball på skoletaket.

Andre servicetilbud

Dokken Sør er planlagt med høy kollektivdekning som både skal betjene ny utbygging innenfor planområdet og samtidig styrke tilbudet til tilgrensende områder. Tilbudet skal utvikles i tre faser som starter med buss i Torborg Nedreaas gate og utvikler seg videre til buss og deretter bybane i «Kollektivgaten» som går parallelt med Torborg Nedreaas gate.

Planområdet vil inneholde mange ulike servicetilbud etter hvert som det utvikles, på dette planleggingsstadiet er det for tidlig å si noe om hvilke tilbud som vil bli etablert, men det er lagt godt til rette for både daglige og periodiske servicetilbud, (f.eks. dagligvare og helsetilbud). Dette sikres gjennom *sentrumsformål* (SF) som inkluderer bolig og hotell, samt gjennom ulike former for *kombinert bebyggelse* og *anleggsformål* (bl.a. tjenesteyting og kontor).

5.22. Grunnforhold og grunnforurensing

5.22.1. Tiltaksplan for forurenset grunn

I sitt pålegg om opprydding på gassverktomten, vurderer Fylkesmannen i Hordaland (2017) at så store mengder sterkt forurensete masser ikke kan ligge ubehandlet. Også med tanke på den omfattende oppryddingen i Puddefjorden, er det lite formålstjenlig å la forurensning fra området rundt tilføres fjorden.

Kommunen står fritt til å håndtere forurenset grunn slik det passer prosjektet.

Statforvalteren kan som myndighet bestemme ting som kommunene ikke har lov til, f.eks. bestemme at det skal ryddes opp på en eiendom før eier av eiendommen har tenkt å gjøre noe.

Statsforvalteren avventer til eier av eiendommen(e) bestemmer at noe skal gjøres på eiendommen, slik kommunene må gjøre som myndighet etter [forurensningsforskriften kapittel 2](#) – noe som innebærer at det er kommunen som bestemmer. Kommunen kan dele opp i arealer, og bestemme hva som skal skje når. Dette er allerede startet på, jf. [tillatelsen gitt til Statsbygg 12. januar 2026 for tomt HI/Fdir](#).

Målet med tiltaksplan er å kartlegge tiltak for å stanse eller fjerne forurensningen, slik at det verken på kort eller lang sikt, er fare for helse eller miljø. Dersom det stilles krav om konsekvensutredning, kan arbeidet med tiltaksplanen være en del av denne.

En tiltaksplan skal ifølge Statsforvalteren i Vestland minimum inneholde:

1. Beskrivelse av lokaliteten og redegjørelse for nåværende og tidligere aktiviteter på området, miljømål for området og mulige helse- og miljøkonflikter
2. Stedsspesifikk risikovurdering basert på kunnskap om området med utgangspunkt i ovennevnte målsetting og eksisterende og planlagt arealbruk
3. Vurdering av anbefalt og alternative oppryddingstiltak og miljøeffekter av disse.
4. Begrunnelse og konklusjon av valg av anbefalt tiltak som bør gjennomføres samt kostnadsoverslag for disse
5. Redegjørelse for hva som blir iverksatt av kontroll, overvåkning og beredskap inkludert avbøtende tiltak før, under og etter tiltaksgjennomføringen
6. Framdriftsplan for tiltaksplanen med kostnadsoverslag

For å kunne definere miljømål, utføre risikovurderinger for helse og identifisere tiltak, er det nødvendig med nærmere avklaringer rundt fremtidig arealbruk. I tillegg må krav til supplerende prøvetaking avklares med Statsforvalter.

Supplerende undersøkelser

Med unntak av tomt A2 på Dokkeskjærskaien (Multiconsult, 2024), tilfredsstiller ikke de utførte undersøkelsene, Miljødirektoratets krav til antall prøvepunkt. Sweco anbefaler at supplerende undersøkelser avventes til området er mer tilgjengelig med tanke på trafikk/havnevirksomhet og infrastruktur i grunnen. Det bør utføres detaljert prøvetaking for å avgrense tjærens utbredelse, deponienes plassering og ev. lekkasje, og bedre å avgrense sterkt forurensede områder fra lett forurensede områder.

Fremtidige undersøkelser bør utføres med utstyr som kan prøveta grove masser. Det kan også være aktuelt å bruke gravemaskin ned til tre meter for bedre å kunne undersøke fyllmassene og ev. innhold av avfall og synlig forurensning. I arbeidet med tiltaksplanen, bør også muligheter for å pumpe opp tjæren og levere til mottak undersøkes.

5.22.2. Videre avklaring og håndtering av grunnforurensning

Området inneholder stedvis forurensede masser i høye tiltaksklasser. Forurensede masser representerer en miljøutfordring, juridisk ansvar og økonomisk risiko.

Overordnet er det en målsetting at masser som håndteres og benyttes på Dokken, skal være kortreiste og fraktes med lavutslipps transport. Uttak av masser og frakt av disse er en stor utslippspost i byggeprosjekter. Lokal og kortreist massehåndtering skal vurderes, herunder lokal deponering/ innkapsling av forurensede masser.

Beregning av omfang av ulike typer masser, vurdering av muligheter for oppfølging og håndtering, anleggsmetoder, mv. vil ligge til grunn for beregning av kostnader for opprydding og rensing av de forurensede massene. Ulike løsninger og metoder for å hindre avrenning og spredning av forurensning, fremtidige forhold som økt vannstand, stormflo og håndtering av økning i overvann må også vurderes og ivaretas. Løsninger og metoder som kan være aktuelle å vurdere nærmere er innkapsling, lokal vask og sanering, kompostering (for å øke nedbrytning), mulighet for å sortere ut forurenset finstoff fra masser, separasjon i grunn og bortkjøring av masser for ekstern deponering.

For videre planlegging og håndtering av de forurensede massene i området rundt Gassverktomten kreves god og tett dialog med Statsforvalter som er forurensningsmyndigheten for denne lokaliteten.

Områdereguleringen stiller krav til utarbeidelse av både miljøprogram, faseplan, miljøoppfølgingsplan, plan for massehåndtering og tiltaksplaner for de ulike stegene i transformasjon og utbygging av området. Dokken Utvikling AS vil ha et hovedansvar, på vegner av Bergen kommune, for planlegging og tiltak for opprydding av forurensingssituasjonen knyttet til Gassverktomten. I første omgang vil dette blant annet innebære utarbeidelse av Miljøprogram, faseplan og plan for massehåndtering som grunnlag for videre detaljert planlegging, videre grunnundersøkelser og utarbeidelse av tiltaksplaner for oppryddingen. Miljøprogram og faseplan er planlagt ferdigstilt til sluttbehandling av områdereguleringsplanen og er i tillegg sikret gjennom bestemmelsene ved at det er satt krav om at disse skal foreligge før det utarbeides detaljreguleringsplaner innenfor planområdet.

5.23. Risiko og sårbarhet

5.23.1. Risiko- og sårbarhets analyse

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for områdeplanen i henhold til Pbl. § 4-3.

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som moderat sårbart. Det bemerkes at dette er en områdeplan og det vil det være naturlig, gitt kunnskapsgrunnlag på nåværende tidspunkt, at vi henviser til detaljreguleringsfasen for endelig og full vurdering av enkelte av temaene, jf. føringer fra DSB knyttet til overordnet planlegging.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

1. Ustabil grunn (områdestabilitet)
2. Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning
3. Ekstremnedbør (overvann)
4. Brann/eksplosjon, akutt forurensning ved havneanlegg
5. Transport av farlig gods
6. VA-anlegg/-ledningsnett
7. Trafikkforhold
8. Fremkommelighet for utrykningskjøretøy

9. Sårbare bygg
10. Tilsiktede handlinger
11. Tilrettelegging for aktivitet mot sjøen

Av disse fremsto planområdet som lite sårbart for *brann/eksplosjon, akutt forurensning ved havneanlegg, VA-anlegg/-ledningsnett og fremkommelighet for utrykningskjøretøy*. De andre temaene ble vurdert med forhøyet sårbarhet og må følges opp gjennom videre detaljering av området og kommende detaljreguleringsplaner.

5.23.2. Klimatilpasning

Planområdet Dokken ligger sentralt plassert i Puddefjorden, svært eksponert mot kystklimaet i Bergensregionen. Klimaforholdene preges av høy luftfuktighet, milde vintre, hyppige lavtrykk fra vest og høy årsnedbør, med stor sesongvariasjon i intensitet og varighet. De klimatiske forholdene i denne delen av Bergen – i skjæringspunktet mellom bykjerne og fjord – medfører spesielt høy eksponering for ekstremnedbør, stormflo og pågående havnivåstigning.

Maringrense

Planområdet ligger under marin grense, men er ikke utsatt for kvikkleireskred. Områdestabilitet er avklart gjennom «*Utredning av landskap og ekspansjon i sjø*» (2021).

Havnivåstigning og stormflo

Som del av konsekvensutredningene for Dokken, er det gjennomført en detaljert analyse av framtidig havnivå, stormflo og bølgehøyde (Norconsult, 2025). Analysen viser at offisielle estimer fra Kartverket undervurderer faktisk risiko, og PBE legger derfor høyere stormflonivåer til grunn for dimensjonering av bygg og infrastruktur i områdeplanen.

Det skal planlegges for +81 cm havnivåstigning innen 2100 og +138 cm innen 2150. Anbefalt minimum kote for hovedatkomster, bybane og kritisk infrastruktur er +3,0 moh, mens dagens terreng flere steder ligger rundt +1,6 moh. Kritiske flomveier må dimensjoneres for kombinert regnflom og stormflo ved bruk av DV-verdi som sikkerhetsparameter.

Denne kombinasjonen av økt nedbør, høy grunnvannstand og stigende havnivå innebærer at overvannshåndteringen på Dokken må dimensjoneres for et endret og mer krevende klima – og være fleksibel nok til å håndtere både hverdagsnedbør, skybrudd og stormflopåvirkning. Dette vil bli jobbet videre med på detaljreguleringsplaner og i plan for byrom og landskap.

Overvannshåndtering

Overvannshåndteringen på Dokken baseres på lokal håndtering og infiltrasjon i tråd med Bergen kommunes retningslinjer, med prioritering av naturbaserte løsninger fremfor rene rørbaserte systemer. Det etableres en helhetlig blågrønn struktur som integrerer overvannstiltak i byggeområder, gater og uterom, tilpasset områdetyper og lokale grunnforhold.

På grunn av nærheten til fjorden legges det ikke opp til fordrøyningstiltak (trinn 2). I stedet fokuseres det på:

1. trinn 1: lokal infiltrasjon og håndtering i grønne flater, tak, gårdsrom og veiarealer

2. trinn 3: sikre flomveier for ekstremnedbør

Flomveier etableres i hovedsak som åpne løsninger gjennom området, integrert i terreng og grønnstruktur. Der flomveier krysser fremtidig bybanetrasé, føres de lukket i hydraulisk dimensjonerte overvannskulverter under traséen. Ytterligere detaljering av overvannshåndtering vil forekomme i detaljregulering og i kommende plan for byrom og landskap.

Se VA-rapport (Structor vann AS, 2026) for mer informasjon.

5.24. Naturmeny – Habitattilpasning og byøkologi

Rapporten *Habitattilpasning og byøkologi på Dokken* (Norconsult, 2026) beskriver hvordan planområdet kan utvikles fra et område med lav økologisk funksjon til en bydel med livskraftige økosystemer på land og under vann, i tråd med mål om minst 30 % grønne overflater, blågrønne forbindelser og styrket naturmangfold.

Det anbefales aktive tiltak, pilotering, og langvarig overvåking og tilpasning som del av en helhetlig restaureringsstrategi. På land tar mulighetsrommet utgangspunkt i urban fastmark (bl.a. hard og løs sterkt endret fastmark samt skjøttede arealer), og foreslår å øke habitatkompleksitet og strukturell variasjon, bevare stedegne trær, bruke naturvennlig skjøtsel, styrke økologiske korridorer og definere fokusarter som småfugl, piggsvin, ekorn, pollinatorer og nedbrytere; prioriterte steder omfatter blant annet «Havparken», o_PA, «Drageallmenningen», grønne gater, gårdsrom og grønne tak/vegger.

I sjø har det skjedd en betydelig forbedring de siste årene og det er gode forutsetninger for å få til etablering av marin natur. Anbefalte tiltak er å øke habitatkompleksiteten med ru overflater og hulromsmoduler på glatte kaier, steinrøyser med sedimentlommer, hengende tau/elementer, bedre lysinnslipp under overheng samt mulig etablering av gruntvannssone og flytende konstruksjoner.

Oppsummert anbefales det å starte med pilotprosjekter, overvåke biologisk respons og justere design, prioritere stedegne arter og korridorfunksjon, redusere forstyrrelser (lys/støy/forurensning) og sikre langsiktig, helhetlig forvaltning for å bygge robuste, flerfunksjonelle blågrønne strukturer.

For ytterligere informasjon henvises det til rapporten.

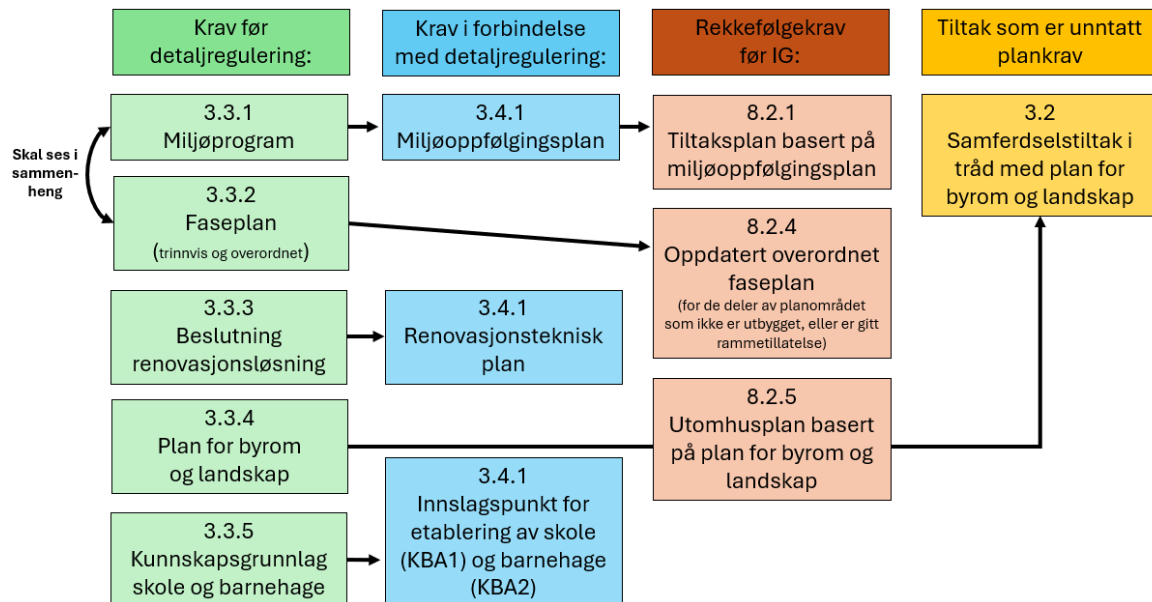
5.25. Rekkefølgebestemmelser

Rekkefølgekrav og krav til utredninger før og i forbindelse med detaljreguleringsplan

Det er gitt rekkefølgebestemmelser knyttet til rammetillatelse, igangsettingstillatelse, midlertidig brukstillatelse og rekkefølge i tid disse ligger under punkt 8 Rekkefølgebestemmelser i bestemmelsesdokumentet. I tillegg til dette er det gitt noen føringer og retningslinjer før det kan utarbeides detaljreguleringsplaner innenfor områdeplanområdet. Disse kravene er plassert under 3.3. i bestemmelsesdokumentet. I tillegg er det gitt krav i bestemmelsepunkt 3.4 om innhold i detaljreguleringsplaner.

HI/Fdir-planen går tilnærmet parallelt med områdeplanen og avhengig av hvordan fremdriften for ORP Dokken sør og HI/Fdir-planen må det vurderes tilpasninger og mulige unntak for HI/Fdir-planen.

Bestemmelsespunkt 3.3, 3.4 og rekkefølgekravene i bestemmelsespunkt 8 henger sammen og begge er derfor inkludert i dette kapittelet.



Figur 5-97 viser hvordan krav før detaljreguleringsplan, krav i forbindelse med detaljreguleringsplan og rekkefølgekrav i byggesaken henger sammen.

Av Figur 5-97 er det tydelig hvordan miljøprogram, faseplan og plan for byrom og landskap er dokumenter som gir grunnlag for flere viktige oppfølgingsdokumenter. Disse tre skal etter planen ferdigstilles før 2. gangs behandling. Dersom de anses som tilfredsstillende før andre gangs behandling, vil disse kravene kunne utgå fra det endelige bestemmelsesdokumentet.

Miljøprogrammet, den overordnede faseplanen og plan for byrom og landskap har alle punktlistene med nødvendig innhold i foreslåtte bestemmelser. Listene er ikke nødvendigvis uttømmende, og det kan være behov for å revidere kravlistene etter offentlig ettersyn. Se punkt 3.3.1, 3.3.2 og 3.3.4 i bestemmelsene for detaljert innholdskrav. Også bestemmelsespunkt 3.3.3 om beslutning knyttet til renovasjonsløsning for områdeplanområdet og bestemmelsespunkt 3.3.5 om kunnskapsgrunnlag for skole og barnehage skal være avklart til andre gangs behandling eller før detaljregulering innenfor planområdet.

I forbindelse med utarbeidelsen av fremtidige detaljreguleringsplaner er det også satt en kravliste i foreslåtte bestemmelser. Denne kommer i tillegg til vanlige og kjente krav i en detaljreguleringsprosess og er ikke uttømmende. Det vil være opp til planprosessen å bestemme hvilke eventuelle andre krav som er aktuelle i det enkelte detaljplan.

Ett av kravene satt til detaljreguleringsprosessen, er utarbeidelse av en miljøoppfølgingsplan basert på miljøprogrammet, nevnt over. I byggesaken skal miljøoppfølgingsplanen følges opp av en tiltaksplan, jf. bestemmelsespunkt 8.2.1.

Den overordnede faseplanen skal følges opp av ny oppdatert faseplan i forbindelse med byggesaksbehandlingen. Den oppdaterte faseplanen må vise hvordan de enkelte byggetrinnene passer inn i den overordnede faseplanen og gjøre nødvendige endringer dersom det er behov for dette. Det er viktig at områdeplanen åpner for en viss fleksibilitet når det gjelder faseplanlegging, da det er sannsynlig at ting vil endre seg etter hvert som de ulike områdene bygges ut. Det vil kunne oppstå situasjoner det ikke er mulig å forutse per nå. Planen må være robust nok til å takle dette og samtidig stram nok til at tiltak som ikke passer inn i dette store puslespillet kan etableres før det er ønskelig med tanke på en fornuftig fremdrift- og faseplan. Det er tenkt at et infrastrukturselskap skal håndtere og ha kontroll på fremtidige faseplaner, men det er samtidig viktig at områdeplanen kan virke uten en slik løsning.

Det er åpnet for at samferdselsformål kan gå direkte til byggesak, uten å måtte detaljreguleres. Det er en forutsetning for dette er at plan for byrom og landskap foreligger og er tilstrekkelig detaljert og at det utarbeides en miljøoppfølgingsplan med tilhørende tiltaksplan for det aktuelle området, jf. bestemmelsespunkt 8.4.1.

Alle bebyggelsesfelt innenfor planområdet har krav om detaljreguleringsplan og det er blant annet satt krav om at nødvendige og tilgrensende veger, gater og byrom, fastsatt i detaljreguleringsplan, skal være minimum midlertidig opparbeidet. Nødvendig teknisk infrastruktur for renovasjon, energi, vann, avløp, overvann og tilkomst, for det aktuelle feltet, må være ferdig etablert og i drift, jf. bestemmelsespunkt 8.5.1. Det er også sikret nødvendig uteoppholdsareal og at overganger mot tilgrensende utbyggingsområder skal være opparbeidet. Kollektivholdeplassene i Torborg Nedreaas gate må også være ferdig opparbeidet for at bebyggelsen skal kunne tas i bruk. Dette henger sammen med at planen må legge til rette for at kollektivtilbudet på Dokken kan opprettes.

Broforbindelse for gående og syklende over Puddefjorden, jf. bestemmelsesområde #9, er sikret opparbeidet eller sikret opparbeidet i forslag til bestemmelser punkt 8.2.7. Dette gir grunnlag for utbyggingsavtaler og sikrer muligheten for at alle utbyggingsformål må dele på denne kostnaden.

For delområde A er det satt krav til felles planlegging for utbyggingsfeltene, SF1-SF4 og T1. Her er det gitt konkrete rekkefølgekrav til opparbeidelse av nødvendige arealer i en egen matrise i bestemmelse 8.5.2.

Det er presisert i veiledningstekst under hovedoverskriften for rekkefølgebestemmelsene punkt 8, at opparbeidelse av offentlige anlegg ikke vil anses oppfylt før anlegget er godkjent av det offentlige.

Rekkefølgekrav knyttet til gjennomføring av mulig fremtidig bybanelinje

Før det kan gis rammetillatelse for utbyggingsfelt som ligger langs med mulige fremtidige bybanelinjer, er det satt krav om at det skal fremlegges 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, jf. bestemmelsespunkt 8.1.1.

Bestemmelsen om dokumentasjon før rammetillatelse, følges opp av krav om nødvendig forberedende arbeid for bybane og anlegg for sykkel og gange være opparbeidet eller sikret opparbeidet før det kan gis igangsettingstillatelse, jf. bestemmelsespunkt 8.3.1.

Rekkefølge i tid

Det er satt krav om at før det kan startes opp detaljreguleringsplan for SF6, SF7, SF10 og SF11, skal det foreligge beslutning om endelig plassering av bybanetrasé gjennom planområdet. Det er henvist til kommunedelplan for kollektiv Laksevåg (Kommunedelplan for kollektivsystemet fra Bergen sentrum til Bergen vest, Nasjonal arealplanid 4601_64090000) til tross for at denne ikke enda er vedtatt eller har vært på offentlig ettersyn. Denne bestemmelsen kan ha behov for justering til 2. gangs behandling, avhengig av fremdrift for kommunedelplanen da det i utgangspunktet ikke kan henvises til en plan som ikke er vedtatt.

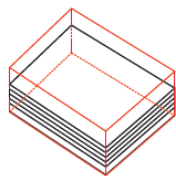
5.26. Oversikt over arealformål

5.26.1. Grad av utnytting

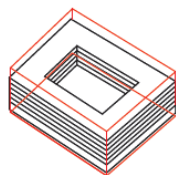


Figur 5-98 viser volumer med maks utnyttelse.

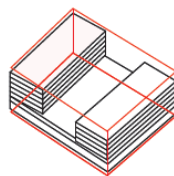
Plankartet regulerer utnyttelse i form av m²-BRA og maks gesimshøyde. Byggehøyder er gitt fra kote +0 da terreng ikke er detaljplanlagt. Tabell 5-1 gir oversikt om regulert maks m²-BRA og maks gesimshøyde (GH k+) samt informasjon om feltstørrelse, %-BRA og etasjehøyde innenfor de ulike utbyggingsformålene.



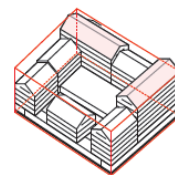
Regulert maks gesimshøyde og byggegrenser med maksimal BRA



Eksempel 1 på fordeling av maksimal BRA innenfor byggegrenser og maks gesimshøyde



Eksempel 2 på fordeling av maksimal BRA innenfor byggegrenser og maks gesimshøyde



Eksempel 3 på fordeling av maksimal BRA innenfor byggegrenser og maks gesimshøyde

Figur 5-99 viser mulighetsrommet som finnes innenfor de samme rammene for utnyttelse og høyde.

Utnyttelsen er satt slik at den ikke er høy nok til å fylle hele formålet til maksimal gesimshøyde.

Figur 5-99 viser hvordan det er mulig å bygge etter ulike prinsipper innenfor rammene satt i områderegeringsplanen.

Tabell 5-1 viser regulert maks m2-BRA og maks gesimshøyde (GH k+) samt informasjon om feltstørrelse, %-BRA og etasjehøyde innenfor de ulike utbyggingsformålene

Felt	Informasjon feltstørrelse m2	Regulert maks m2-BRA	Informasjon maks %- BRA	Regulert maks GH k+	Informasjon etasjehøyde
SF1	2 708	13 723	507	28	4-8
SF2	1 404	5 979	426	21	5-7
SF3	2 896	9 887	341	21	3-7
SF4	1 387	8 078	583	41	3-12
SF5	4 259	16 975	399	29	5-8
SF6	4 649	18 066	389	29	5-8
SF7	5 558	21 445	386	29	5-8
SF8	6 484	32 275	498	45	8-10
SF9	4 520	16 554	366	29	5-8
SF10	3 493	14 226	407	29	5-8
SF11	4 680	18 022	385	29	5-8
SF12	1 254	-	-	-	-
SF13	2 210	Eksisterende bebyggelse	Eksisterende bebyggelse	Eksisterende bebyggelse	6
SF14	1 533	-	-	-	-
SF15	1 314	7 206	548	29	6-8
SF16	1 853	2 830	153	17	2-4
T1	1 701	1425	84	16	3
o_AT	11 501	34 500	300	11-56	4-11
BAA	2 070	13 064	631	29	8
KBA1	4 653	14 520	312	28	3-6
KBA2	1 297	4 070	314	28	2-6
KBA3	619	3 000	484	29	6
KBA4	4 714	21 114	449	33	7-9
KBA5	1 525	5 828	382	12	5
KBA6	1 481	Eksisterende bebyggelse	Eksisterende bebyggelse	Eksisterende bebyggelse	2
KBA7	1 542	Eksisterende bebyggelse	Eksisterende bebyggelse	Eksisterende bebyggelse	4

5.26.2. Arealformål

Planforslaget regulerer til hovedarealkategori 1, 2, 3 og 6. Tabellen under oppgir areal innenfor hovedkategori med underformål.

Tabell 5-2 Arealformål og areal i planforslaget

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)	Areal (daa)
1130 - Sentrumsformål (16)	50 199	50,2
1160 - Bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting	1 701,4	1,7
1169 - Nærmere angitt offentlig eller privat tjenesteyting	11 501,0	11,5
1500 - Andre typer anlegg	120,1	0,1
1542 - Avløpsanlegg	52,7	0,1
1543 - Overvannsanlegg	51,7	0,1
1600 - Uteoppholdsarealer (2)	606,5	0,6
1800 - Bebyggelse og anlegg kombinert i samsvar med angitte bestemmelser. (7)	15 832,2	15,8
1900 - Bebyggelse og anlegg kombinert med andre angitte hovedformål	2 069,8	2,1
Sum areal denne kategori:	82 134,4	82,1
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)	Areal (daa)
2001 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	607,7	0,6
2010 - Veg	75,9	0,1
2011 - Kjøreveg (5)	12 946,8	12,9
2012 - Fortau (24)	11 180,8	11,2
2013 - Torg (7)	16 549,4	16,5
2014 - Gatetun (4)	6 432,4	6,4
2016 - Gangveg, gangareal eller gågate (27)	26 857,3	26,9
2017 - Sykkelanlegg (3)	1 662,1	1,7
2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (17)	1 021,5	1,0
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (14)	2 666,6	2,7
2025 - Holdeplass eller plattform (4)	340,4	0,3
2040 - Havn	2 426,3	2,4
2061 - Trase for nærmere angitt kollektivtransport (3)	4 638,3	4,6
2800 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert i samsvar med angitte bestemmelser.	225,9	0,2
Sum areal denne kategori:	87 631,5	87,6
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (m²)	Areal (daa)
3040 - Friområde (2)	636,8	0,6
3050 - Park	7674,9	7,7
Sum areal denne kategori:	8311,8	8,3
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	Areal (m²)	Areal (daa)
6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	118 493,4	118,5
6720 - Friluftsområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (2)	10 418,9	10,4
Sum areal denne kategori:	128 912,3	128,9

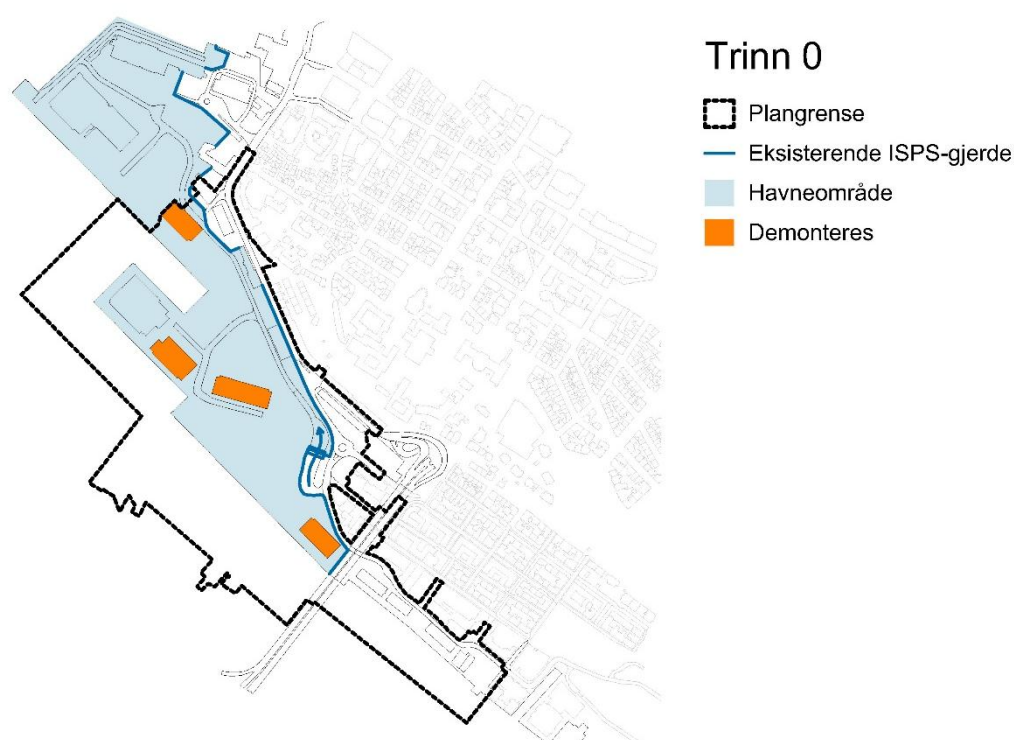
5.27. Utviklingstrinn

Frem mot sluttbehandling skal det jobbes videre med avhengigheter og avklaringer gjennom faseplan ref. bestemmelse 3.3.2. Arbeidet med faseplan skal sikre at planforslaget er gjennomførbart med tanke på utbygging av teknisk infrastruktur, opprydding av grunnforurensing, massehåndtering osv., på en økonomisk og miljømessig forsvarlig måte. Salg, regulering og utvikling av felt og tomter må tilpasses de ulike trinnene i faseplanen sånn at areal til rigg og anlegg, tilgjengelighet, teknisk infrastruktur og andre kritiske forhold er sikret og ivarettatt for områdeutviklingen. Dette blir også et viktig grunnlag for å kunne vurdere hvilke kostnader som må finansieres forbindelse med eksempelvis etablering av sosial- og teknisk infrastruktur for bolig og næringsbygg i området, og danner videre grunnlag for infrastrukturbidrag og eventuelle utbyggingsavtaler.

Utbyggingen av Dokken sør er planlagt gjennomført trinnvis, i tett samspill mellom pågående havnedrift og gradvis byutvikling. Faseinndelingen legger til rette for en kontrollert overgang fra havneformål til byformål, samtidig som nødvendig drift, rigg, logistikk, teknisk infrastruktur og opprydding i grunn kan gjennomføres på en trygg og hensiktsmessig måte.

Faseinndelingen bygger på vedtatt prinsippsak om midlertidig havneflytting (Bystyret 18. juni 2018), samt mulige midlertidige arealer for havnen og pågående avklaringer knyttet til Statsbyggs etablering av Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet (HiFdir).

Trinn 0 – Dagens situasjon og forberedende tiltak (2026)



Figur 5-100: Viser dagens situasjon og forberedende tiltak (2026).

Dette utviklingstrinnet beskriver dagens situasjon, der området i hovedsak benyttes til havnedrift, samtidig som enkelte byutviklingstiltak forberedes. Tiltakene i trinnet legger til rette for både videre havnedrift og kommende utbygging.

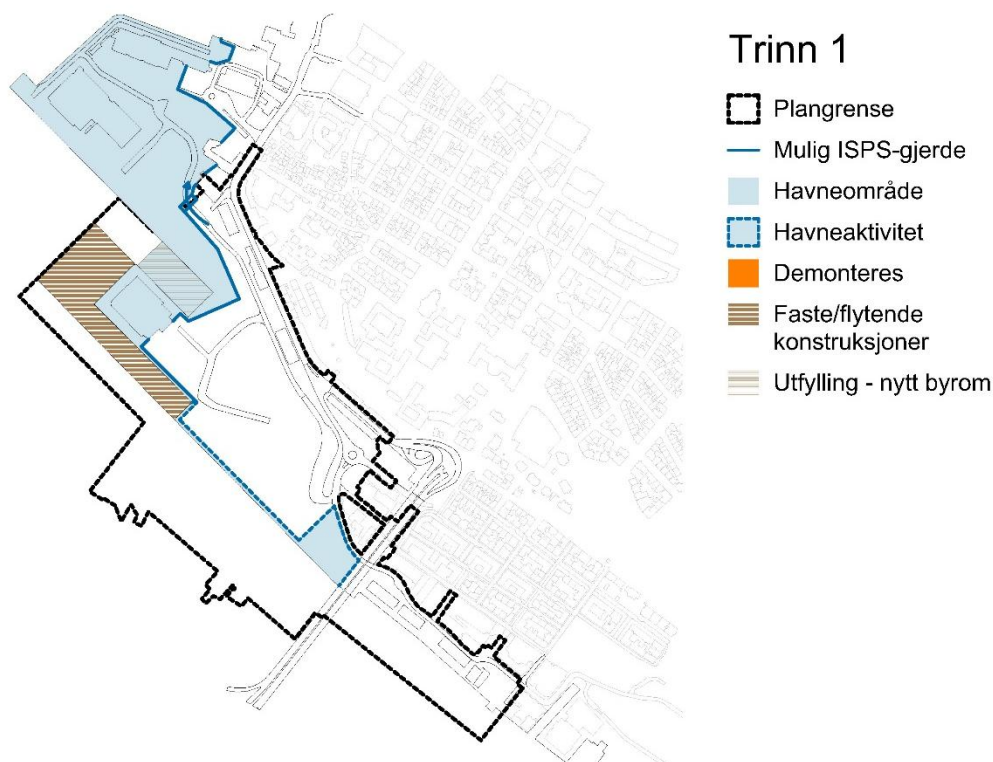
Havnedrift

- Ordinær havnedrift videreføres
- Skur 30 og 40 klargjøres for demontering for å tilrettelegge for utvidet bakareal og midlertidige havnefunksjoner

Byutvikling

- Tomt for HiFdir klargjøres
- Skur 22 og 23 forberedes for demontering

Trinn 1 – Innledende omstilling



Figur 5-101 viser utviklingstrinn 1.

I dette trinnet er leieavtalen med Bergen Havn sagt opp (31.12.2027) og det gjennomføres nødvendige tilpasninger i havnestrukturen for å muliggjøre byutvikling, samtidig som havnedriften kan opprettholdes innenfor avtalte rammer. Trinnet markerer starten på en mer tydelig funksjonell oppdeling mellom havn og by.

Havnedrift

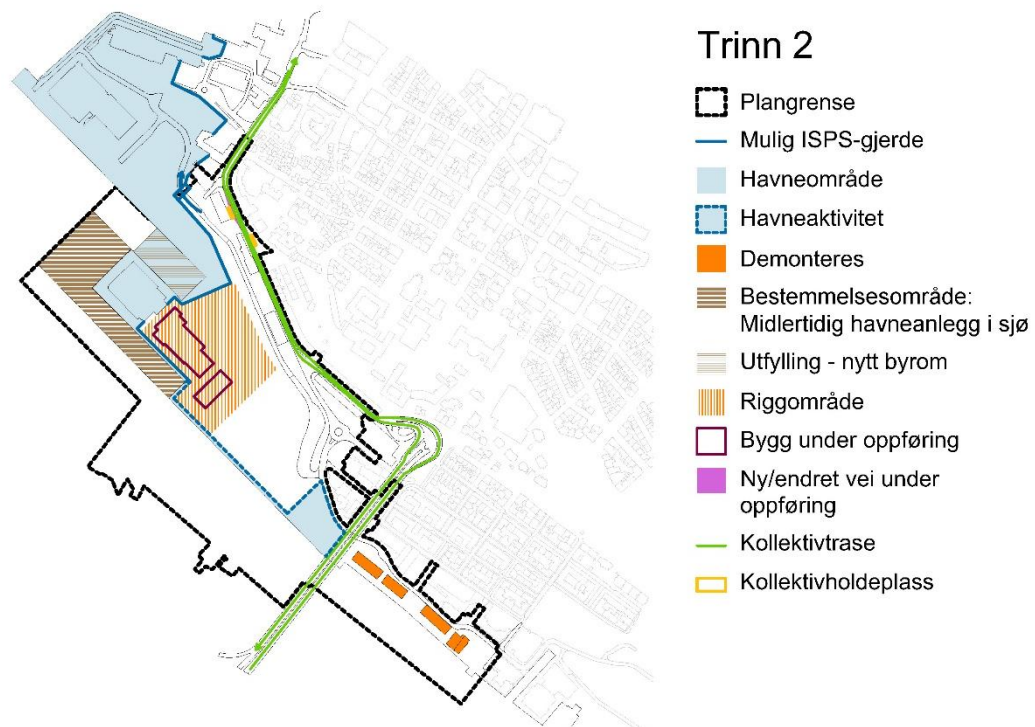
- ISPS-gjerde og havneport flyttes i henhold til gjeldende leieavtale
- Avgrenset område for kai- og prosjektlast etableres utenfor ISPS-området, i tråd med avtaler med Bergen Havn

- Midlertidige og supplerende havnefunksjoner tilrettelegges

Byutvikling

- Videre klargjøring av tomt for HiFdir

Trinn 2 – Oppstart byutvikling ved Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet (HiFdir)



Figur 5-102 viser utviklingstrinn 2.

I dette utviklingstrinnet starter den fysiske byutviklingen gjennom etablering av byggeplass for HiFdir. Samtidig videreføres havnedrift i henhold til fase 1 i prinsippssaken om midlertidig havneflytting.

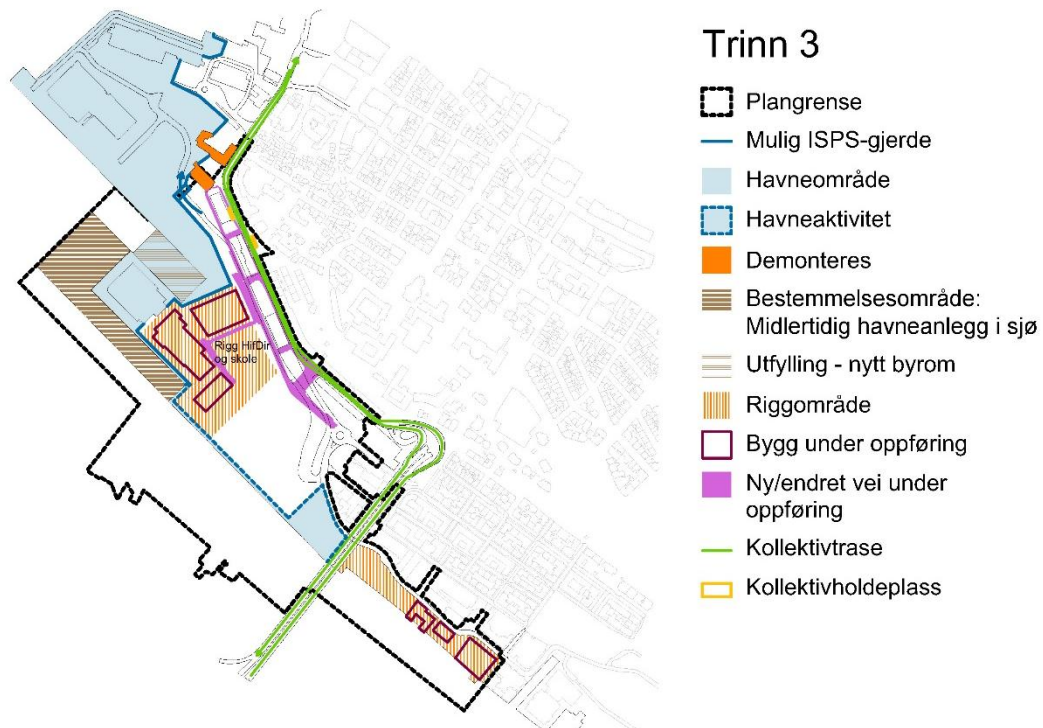
Havnedrift

- Havnedrift videreføres i henhold til fase 1 i vedtatt prinsippsak om midlertidig havneflytting.

Byutvikling

- Etablering av rigg og oppstart byggeplass for HiFdir
- Møhlenpriskaien klargjøres for utvikling
- Eksisterende skur demonteres
- Området klargjøres for infrastruktur og tidlig masseutskifting

Trinn 3 – Intensivert utbygging og infrastruktur



Figur 5-103 viser trinn 3 - Intensivert utbygging og infrastruktur.

Dette trinnet representerer en overgang fra enkeltstående utbygging til mer sammenhengende byutvikling. Samtidig som havnedrift videreføres innenfor avklarte rammer, etableres flere parallelle utbyggingsprosjekter og teknisk infrastruktur.

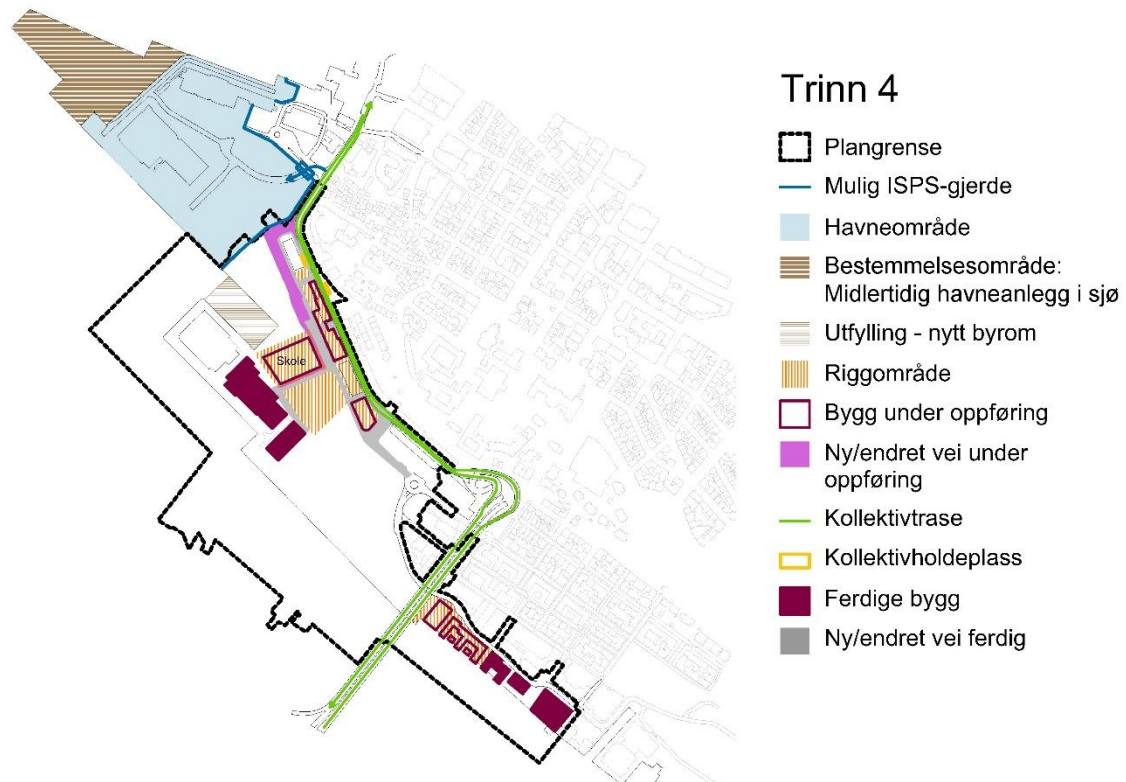
Havnedrift

- Havnedrift videreføres i henhold til fase 1 i prinsippssaken
- Jekteviken 5 og 6 klargjøres for demontering

Byutvikling

- Riggområde for HiFdir reduseres og/eller flyttes
- Etablering av rigg og oppstart for barneskole
- Etablering av rigg og oppstart utvikling av Møhlenpriskaaien
- Tiltak for «buss før bane» klargjøres for fase 1
- Utbygging av teknisk infrastruktur, fase 1

Trinn 4 – Overgang til bymessig struktur



Figur 5-104 viser trinn 4 - Overgang til bymessig struktur.

I dette trinnet flyttes sentrale havnefunksjoner ytterligere, og byutviklingen får større rom. Midlertidige mobilitets- og parkeringsløsninger etableres for å understøtte pågående utbygging.

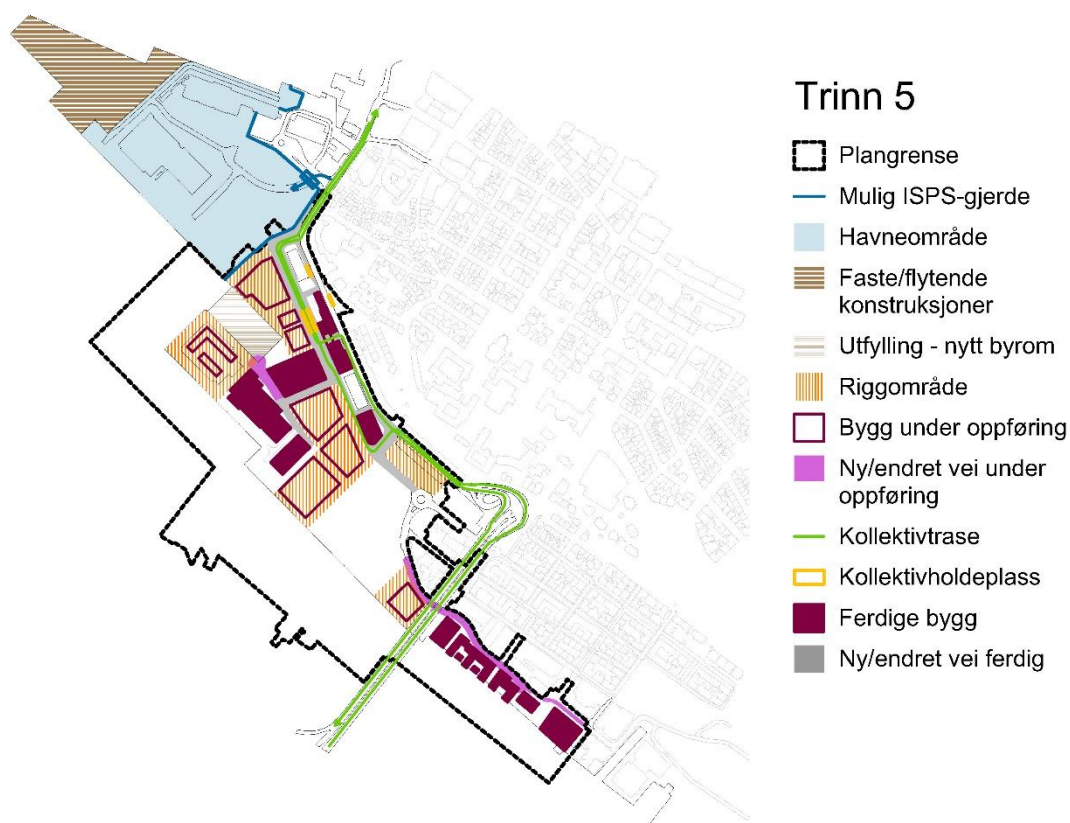
Havnedrift

- Havnedrift videreføres i henhold til fase 1 i prinsipsaken
- Havneport flyttes til Jekteviken med innkjøring fra Torborg Nedraas' gate

Byutvikling

- Midlertidig parkering og/eller mobilitetshub etableres på Dokken
- Mulig oppstart utvikling av området mellom Torborg Nedraas' vei og kollektivtrasé

Trinn 5 – Videre byutvikling, fase 2



Figur 5-105 viser trinn 5 - Videre byutvikling, fase 2.

Dette utviklingstrinnet innebærer overgang til fase 2 av midlertidig havneflytting. Byutviklingen trappes videre opp, og boligprosjekter på Dokken kan starte.

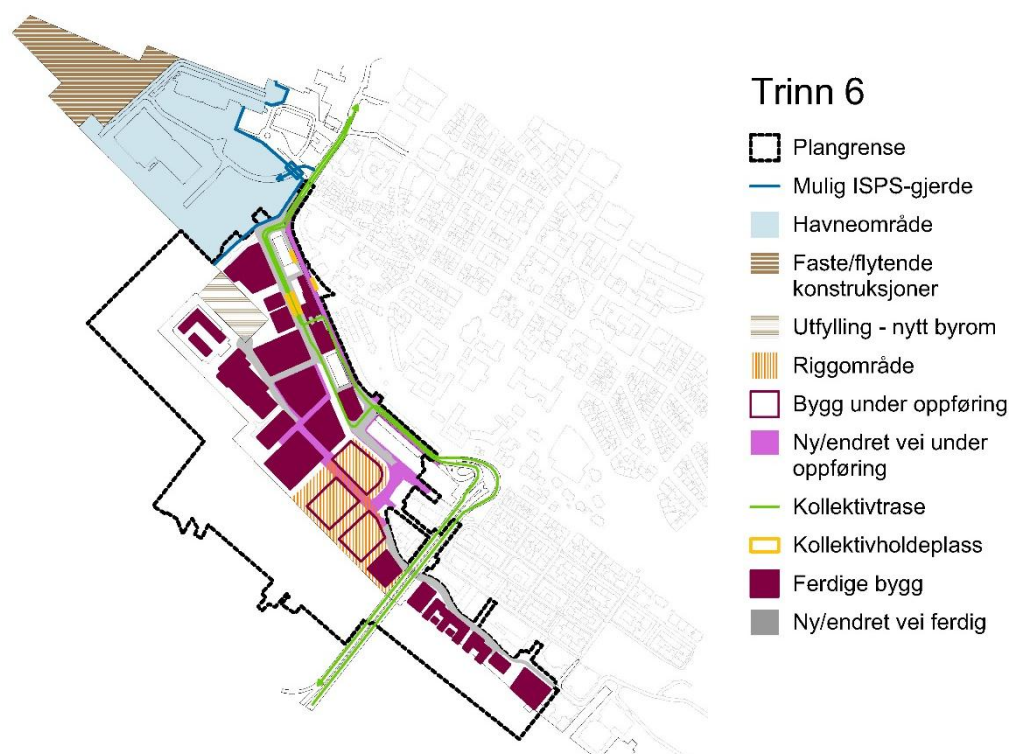
Havnedrift

- Havnedrift videreføres i henhold til fase 2 i vedtatt prinsippsak om midlertidig havneflytting

Byutvikling

- Midlertidig parkering og/eller mobilitetshub videreføres
- Videre utvikling av området mellom Torborg Nedraas' gate og kollektivtrasé
- Etablering av rigg og oppstart boligkvartaler på Dokken

Trinn 6 – Konsolidering av byområde



Figur 5-106 viser trinn 6 - Konsolidering av byområde.

I dette trinnet konsolideres bystrukturen gjennom videre boligbygging og etablering av tilhørende infrastruktur og byrom. Midlertidige løsninger videreføres etter behov.

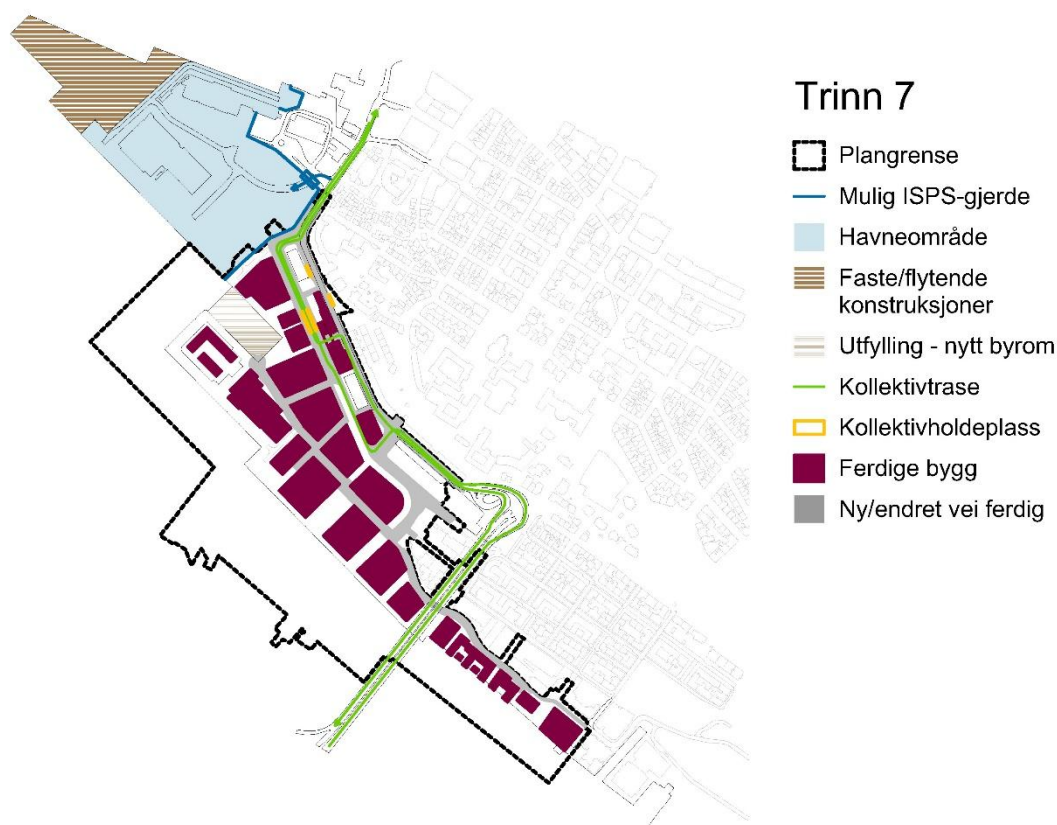
Havnedrift

- Havnedrift videreføres i henhold til fase 2 i prinsippsaken

Byutvikling

- Videre utbygging av boligkvartaler og tilgrensende byrom
- Midlertidige mobilitets- og parkeringsløsninger opprettholdes etter behov
- Utbygging av teknisk og sosial infrastruktur i takt med boligbygging

Trinn 7 – Ferdig utbygd



Figur 5-107 viser trinn 7 – Ferdig utbygd byområde.

5.28. Økonomiske konsekvenser og gjennomføring

Planforslaget legger i mindre grad til «sikret» krav (i.e. økonomisk sikret), men det er satt rekkefølge for når eksempelvis planarbeid og tiltak kan settes i gang på felt knyttet til avklaringer eller funksjoner som må være på plass. Ettersom området er i besittelse hos en grunneier ligger ansvaret for å sikre det økonomiske gjennomføringskravet til Dokken utvikling (DUAS) som videre vil sikre disse forpliktelsene gjennom salgskontrakter eller tilsvarende.

Områdeplanen for Dokken Sør legger til rette for en trinnvis utvikling over tid, der gjennomføringen er avhengig av samspill mellom arealbruk, tidligfaseinvesteringer, teknisk infrastruktur, masseutskifting, midlertidige løsninger, marked og offentlige investeringer. Gjennomføringsøkonomien tar høyde for disse forholdene gjennom vurderinger av overordnede rammer og rekkefølge mellom tiltak, men innebærer ikke økonomisk sikring av enkeltprosjekter eller finansiering, med noen unntak blant annet for utbyggingen på Møhlenpriskaien

Vurdering av gjennomføringsøkonomi tar derfor i hovedsak utgangspunkt i totalen, og er ikke avgrenset til økonomisk «sikrede» krav. Rekkefølge og avhengigheter mellom utbyggingsfelt, funksjoner og infrastruktur, i tillegg til opprydding av forurenset grunn påvirker gjennomføringsøkonomien i de ulike fasene, avhengig av finansiering- og gjennomføringsmodell.

Ettersom området i hovedsak er i besittelse av én grunneier, er det lagt til grunn at ansvaret for å sikre den økonomiske gjennomføringen håndteres av Dokken Utvikling AS (DUAS), men dette avhenger av videre avklaringer og politiske beslutninger. Det vurderes ulike modeller for gjennomføring og finansiering av felles infrastruktur, som forutsettes ivarettatt gjennom avtaler og gjennomføringsmekanismer i påfølgende faser, herunder salgskontrakter, utbyggingsavtaler og infrastrukturbidrag.

5.28.1. Midlertidige løsninger og overgangsfaser

Gjennomføringen av områdereguleringsplanen er avhengig av midlertidige løsninger knyttet til blant annet havnedrift, mobilitet, infrastruktur og arealdisponering for massehåndtering i de ulike fasene. Slike løsninger kan ha betydning for både fremdrift og kostnadsnivå, og vil variere i investeringsbehov, driftskostnader, varighet og fleksibilitet.

Valg og innretning av midlertidige løsninger vil kunne påvirke:

- omfang og tidspunkt for tidlige investeringer
- løpende driftskostnader i overgangsperioder
- mulighet for parallell utvikling av transformasjonsområdene

Endelige løsninger for overgangsfasene forutsetter videre avklaringer og beslutninger fremover i tid, og fastsettes derfor ikke gjennom områdeplanen.

5.28.2. Teknisk infrastruktur og tidligfaseinvesteringer

Utbygging av teknisk infrastruktur representerer en sentral kostnadsdriver i gjennomføringen av Dokken Sør. Dette omfatter blant annet VA-systemer, energiløsninger, renovasjonsløsninger, mobilitetstiltak og etablering av fremtidig bynatur for biologisk mangfold, overvannshåndtering og rekreasjon, mv. For å muliggjøre trinnvis utbygging kan det være behov for tidligfaseinvesteringer i felles infrastruktur, før inntekter fra senere utbygging realiseres.

Tidspunkt, omfang og finansiering av slike investeringer vil ha stor betydning for gjennomføringsøkonomien, og forutsetter nærmere vurderinger i forhold til organisering, faser, utviklingstrinn og utbyggingsavtaler. Det legges opp til at videre prosjektering og etablering av teknisk infrastruktur, byrom og annen felles infrastruktur kan legges til et fremtidig infrastruktur-selskap, etter modell fra Bjørvika, der offentlige arealer, teknisk infrastruktur i bakken med mer finansieres utfra modell med infrastrukturbidrag og utbyggingssavtale med Bergen kommune. Det må jobbes videre med detaljer i en sånn type gjennomføringsmodell som grunnlag for politisk beslutning.

5.28.3. Forurenset grunn, masseutskifting og landheving

Området er preget av tidligere energi, havne- og industrivirksomhet som innebærer mye grunnforurensning. Det er gjennomført en del grunnundersøkelser, men det vil være fortsatt stor usikkerhet knyttet til omfang og karakter av forurensningen i grunnen, samt fremtidige krav til håndtering av ulike forurensningskilder og stoffer i massene. Håndtering og utskifting av

forurensede masser, samt tilførsel av masser for landheving, representerer betydelige kostnader og gjennomføringsmessige utfordringer.

Endelig kostnadsbilde vil være avhengig av:

- ytterligere miljøundersøkelser (miljøteknisk, grunnforhold og hydrologi)
- valg av tekniske løsninger for håndtering og disponering av masser
- tilgjengelighet på rene masser og logistikk for tilførsel
- rekkefølge/strategi for håndtering av området samlet sett, eller håndtering av formålsfelt isolert der det er mulig. I dette perspektivet er det i hovedsak fordeling av økonomisk risiko og potensiell økonomisk gevinst som vil påvirke avveiningene mellom selger og kjøper for videre utvikling av tomtene.

Disse forholdene innebærer økonomisk usikkerhet som først kan avklares nærmere i senere faser på bakgrunn av et bedre kunnskapsgrunnlag.

5.28.4. Renovasjonsteknisk plan (RTP)

Valg av renovasjonsløsning påvirker gjennomføringsøkonomi, men også fremtidige driftskostnader. I planarbeidet er det derfor vurdert flere alternativer for renovasjonstekniske løsninger, herunder ulike løsninger for avfallshåndtering/avfallsug, teknisk tilgjengelighet, og drift for de ulike alternativene. Ulike renovasjonskonsept vil innebære ulike investeringskostnader, driftskostnader og krav til areal og teknisk infrastruktur.

Valg av renovasjonskonsept vil ha betydning for:

- behov for tidlige investeringer i tekniske anlegg
- driftsmessig effektivitet og fleksibilitet over tid
- samordning med øvrig teknisk infrastruktur og byrom
- investeringskostnader

Endelig valg av renovasjonskonsept vil vurderes i forhold til nullutslipp, faser, arealbruk og føringsveier for annen teknisk infrastruktur, driftsmodeller, brukervennlighet, mv. Konklusjon om renovasjonsløsning innen planområdet vil forhåpentlig avklares til endelig planforslag, og må foreligge før oppstart av detaljreguleringsplan.

5.28.5. Infrastrukturbidrag og utbyggerfinansiering

Gjennomføringen av felles infrastruktur forutsetter bidrag fra utbyggere, herunder infrastrukturbidrag knyttet til salg av tomter og inngåelse av utbyggingsavtaler. Slike bidrag vil være et viktig virkemiddel for å finansiere teknisk infrastruktur, byrom og felles anlegg.

For prosjektene, herunder utvikling av tomten til Statsbygg (HiFdir), er det lagt til grunn bidrag til felles infrastruktur gjennom kjøpskontrakt (privatrettslig avtale). Bidragene inngår som del av den samlede gjennomføringsøkonomien, men gir ikke i seg selv full økonomisk sikring av infrastrukturen, som må ses i sammenheng med øvrige bidrag og investeringer i området.

5.28.6. Kapitalbehov og finansielle forutsetninger

Gjennomføringen av «Dokken Sør» vil innebære betydelige investeringer i tidlige faser, særlig knyttet til teknisk infrastruktur, masseutskifting og midlertidige løsninger. Slike investeringer vil i stor grad komme før realisering av inntekter fra senere tomtesalg og utbyggerbidrag.

Gjennomføringsøkonomien tar derfor høyde for at det kan være behov for tilstrekkelig oppstartskapital og finansiell kapasitet for å håndtere denne fasen av utviklingen. Dette kan omfatte ulike former for kapitaltilførsel eller finansiering, som vurderes og avklares i senere faser i tråd med utviklingstakt, investeringsbehov og risikoprofil. Endelig innretning av slike løsninger fastlegges utenfor områdeplanen.

5.28.7. Koordinering mot kommunale investeringer og tjenestebehov

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, 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.

5.28.8. Stresstesting, alternativsvurderinger og boligpotensial

Planforslaget er «stresstestet» gjennom alternative utbyggings-scenarier for å vurdere sammenhengen mellom utnyttelse, funksjonsmiks og gjennomføringsøkonomi. Analysene viser at økt utnyttelse i utgangspunktet styrker det økonomiske handlingsrommet for investeringer i infrastruktur, men også at det oppstår et punkt der ytterligere økning i samlet utnyttelse gir endret funksjonsfordeling, med relativt høyere andel næring og lavere andel boliger. Potensiell boligandel synker blant annet på grunn av lavere kvadratmeter tilgjengelig areal som oppfyller fastsatte krav til kvaliteter på uteoppholdsarealer.

Planforslaget søker å balansere disse hensynene for å sikre et høyt samlet boligvolum samtidig som gjennomførbarhet og trinnvis utvikling ivaretas.

5.28.9. Verdivurderingsmodell og videre utvikling

Som del av planarbeidet er det utviklet en overordnet modell for verdivurdering. Modellen gir grove estimater som grunnlag for å kunne vurdere ulike alternativer for utnyttelse og investeringer i infrastruktur. Selv om det er knyttet høy usikkerhet til modellen nå i tidlig planfase, gir den indikasjoner på forholdet mellom investeringsbehov og verdipotensialet i forhold til

arealutnyttelse, kostnadsdrivere og samlet verdiskaping. Modellen vil videreutvikles til videre bearbeiding og vurdering av planens gjennomførbarhet.

Modellen er ment videreutviklet i senere faser, når utviklingstrinn og delfelt fastlegges endelig og kostnadsbildet for infrastruktur, masseutskifting og midlertidige løsninger blir bedre kjent. Det legges da opp til trinnvis verdivurdering per delfelt, i takt med områdets faktiske utvikling.

5.28.10. Nødvendige investeringer for offentlig tjenestebehov

I forbindelse med utbygging av Dokken, vil det være behov for å øke barneskolekapasiteten i området. I dag ligger Dokken i Møhlenpris skolekrets. Møhlenpris skole har en kapasitet på 330 elever. Elevtallsprognosene for skolekretsen tilsier en vekst til mellom 420 og 520 elever i området i 2045. Det reguleres for en ny barneskole med kapasitet til 400 elever.

I HØP 2026-2029 (handlings- og økonomiplan) er det budsjettert med midler til regulering og prosjektutvikling fra og med 2028, totalt 62 millioner kroner frem t.om. 2032. Midler til gjennomføring inkluderes i sekkepost inntil videre.

5.28.11. Samlet vurdering

Områdeplanen for «Dokken Sør» legger til rette for en helhetlig og trinnvis utvikling, samtidig som det er usikkerhet knyttet til kostnader, midlertidige løsninger og eksterne avhengigheter. Planen gir et tydelig rammeverk for videre økonomiske avklaringer og gjennomføringsbeslutninger i senere faser, og forutsetter aktiv styring og koordinering for å sikre en robust og gjennomførbar utvikling over tid.

5.29. Usikkerheter som følger planforslaget

- Uteoppholdsareal skole, barnehage og boliger i tråd med kvalitetskrav
- Utnyttelsesgrad
- Parkeringsdekning og mobilitetsløsning
- Utkraving av bygg over sjø
- Tilpasning/grensesnitt mot parallelle planprosesser

5.30. Oppfølgingsoppgaver til annengangs behandling

- VA-rammeplan
- Renovasjonsteknisk plan (RTP) – avklaring av konsept

6. Kilder og henvisninger

Asplan Viak (2024) *Fagutredning B4 – Naturmangfold. Undersøkelse mot Dagens situasjon.*

Bergen kommune (2005) *Retningslinjer for overvannshåndtering i Bergen kommune.*

Bergen kommune (2020) Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler. Hentet fra: V115899.pdf [hentet 16.12.2024]

Bergen kommune (2019) Kulturminnestrategi, «Identitet med særpreg». Byantikvaren

Bergen kommune (2021) Kulturminnegrnlag Nøstebukten, Dokken og Møhlenpris. Byantikvaren

Bergen kommune (2021) *Dokken 2050 - Transformasjon fra godshavn til ny bydel, Høringsutkast.* Hentet fra: -Arealstrategi-Dokken-høringsutkast-komprimert.PDF [hentet 13.12.2024]

Byggteknisk forskrift. *Forskrift om tekniske krav til byggverk.* FOR-2017-06-19-840.

Forurensningsforskriften. Forskrift om begrensning av forurensing. FOR 2004-06-01 nr. 931.

Clemetsen, M., Uttakleiv, L.A., Skjerdal, I.B. (2011) *Verdivurdering av landskap i Hordaland fylke. Med utgangspunkt i Nasjonalt referansesystem for landskap. 7-2011.* Aurland: Aurland Naturverkstad AS.

COWI (2022) *Naturmangfold Dokken.* Bergen Kommune.

COWI (2023) *4-årskontroll etter tiltak mot forurenset sjøbunn i Puddefjorden.* Renere Havn Bergen.

COWI (2023) *Modellering av vannutskiftning i Puddefjorden.* Bergen Kommune.

Fylkesmannen i Hordaland (2017) *Pålegg om å utarbeide tiltaksplan for opprydning i forurenset grunn i Jekteviken for Gassverktomten i Jekteviken.*

Klima- og miljødepartementet (2012) *T-1520 - Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging.*

Multiconsult (2024) *Samlokalisering Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet. Miljøgeologiske grunnundersøkelser.*

Norconsult (2020) *Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler – Overordnet landskapsanalyse utfylling sjø.* Hentet fra: dl_Rapport-Landskapsanalyse-Strategi_for_sj_4.pdf [hentet 16.12.2024]

Norconsult (2023) *Prøvetakingsplan Miljøundersøkelser Dokken.*

Norconsult (2025). *Fremtidig havnivå, stormflo og havnivåstigning, Anbefaling for planlegging av nye tiltak på Dokken og Laksevåg.* Bergen kommune.

Sweco (2025) *Hydrogeologiske undersøkelser. Dokken - Bergen kommune.*

Peab (2018) *Renere Puddefjord. Sanering av forurenset sjøbunn. Sluttrapport.*

Regjeringen (2025) *Nytt luftkvalitetsdirektiv fra EU,* Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2025/aug/nytt-luftkvalitetsdirektiv/id3117200/>