



**REGULERINGSFORSLAG TIL
OFFENTLIG ETTERSYN**

Fagnotat

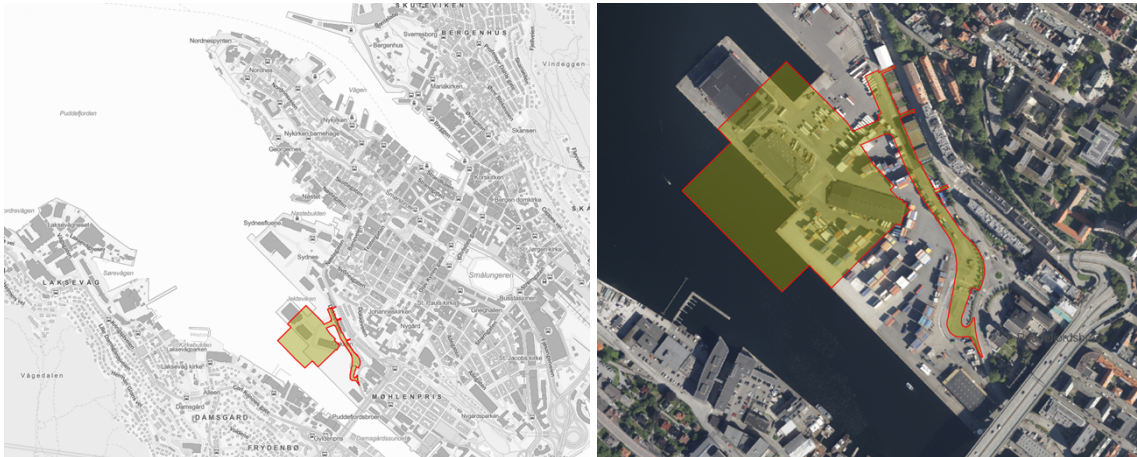
Vår referanse: PLAN-2023/11228-142
Saksbehandler: Hanne Dyrnes Nordø
Dato: 13.04.2026

Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning – offentlig ettersyn

**Bergenhus, Gnr. 164, Bnr. 3 m. fl., Dokken, nybygg
Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet arealplan-ID
71350000**

Om planforslaget

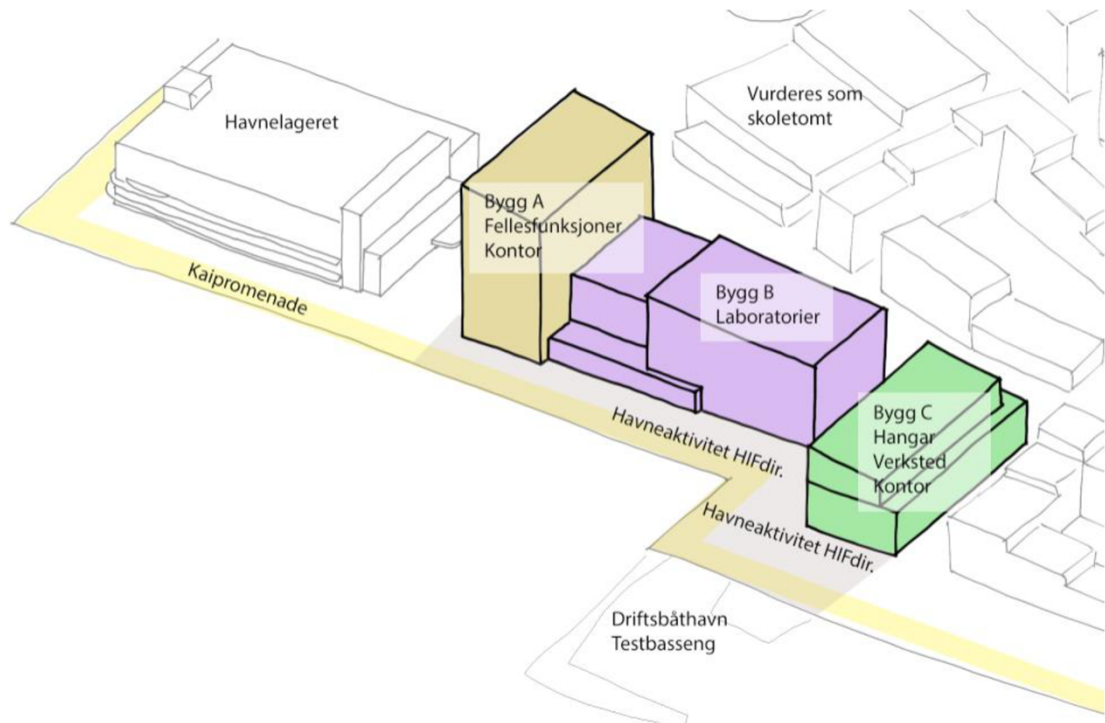
Asplan Viak AS foreslår på vegne av Statsbygg detaljreguleringsplan for et nytt formålsbygg på Dokken i Bergenhus bydel. Formålet med planforslaget er å tilrettelegge for samlokalisering av Havforskningsinstituttet (HI) og Fiskeridirektoratet (Fdir). Etter samlokalisering vil ca. 1000 ansatte ha sin arbeidsplass her.



Figur 1: Planområde markert i oversiktskart og i flyfoto.

Det planlegges for kombinerte forsknings- og kontorbygg med bruksareal (BRA) på inntil 40 000 m², inkludert verksteder og kjeller. Laboratorier vil utgjøre en stor del av bruksarealet. Det er foreslått store byggehøyder, inntil 53 meter over planert terreng på kontorbygget i nord og en gradvis nedtrapping mot 26 meter over planert terreng for hangarbygget i sør. Beregnet grad av utnyttning for planforslaget er 276%-BRA.

I tillegg til nybygget skal det tilrettelegges for et utomhus driftsområde for logistikk og lagring. På sjøsiden, i vest, er havneareal inkludert i planområdet, med mulighet for etablering av anlegg for testbasseng og arbeidsbåthavn tilknyttet virksomheten på land. Langs sjø reguleres offentlig kaiareal som også skal ha en funksjon som offentlig havnepromenade.



Figur 2: Skjematisk framstilling av foreslått bebyggelse, hentet fra vedlagt planbeskrivelse.

Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredninger § 6 b, tiltak i vedlegg 1 punkt 24: *Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m².*

Planprogram ble sendt på høring parallelt med varsel om oppstart av planarbeid, i perioden 16.12.2023 – 06.02.2024. Planprogrammet ble stadfestet av Byrådet 30.05.2024 (sak 1143/24).

I henhold til vedtatt planprogram er to tema konsekvensutredet etter Miljødirektoratets *Håndbok M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø*, jf. KU-forskriften § 21. Disse temaene er:

- Kulturminner og kulturmiljø
- Landskap/bylandskap

Planprogrammet omfatter også 15 undersøkelsestema som skal supplere konsekvensutredningen. For disse temaene er det ikke benyttet KU-metodikk, men virkninger av alternativene er vurdert basert på utredninger og undersøkelser. Flere av temaene er vurdert både mot dagens havnesituasjon (0-alternativet) og mot arealstrategien for Dokken (utbygd scenario). Noen av temaene er kun vurdert opp mot arealstrategien (utbygd scenario).

En oversikt over tema som er utredet og undersøkt er gitt i tabellen under.

A - Tema som konsekvensutredes etter KU-forskriften (0-alternativet)	
1. Landskap / bylandskap	Egen utredning
2. Kulturmiljø	Egen utredning
B - Tema som utredes i forhold til dagens situasjon (0-alternativet)	
3. Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	<i>Inngår i planbeskrivelsen</i>
4. Naturmangfold	Egen utredning
5. Energibehov og energiløsninger	Egen utredning
6. Teknisk infrastruktur	Egen utredning - rammeplan senere
7. Klimagassutslipp	Egen utredning
8. Bølger og stormflo	Egen utredning
9. Anleggsfasen og mulig parallell havnedrift	Egen utredning
C - Tema som utredes i forhold til både dagens situasjon (0-alternativet) og Arealstrategi for Dokken (framtidig scenario)	
10. Lokalklima	Egen utredning
11. Friluftsliv og byliv inkl. barn og unges interesser	Egen utredning
12. Forurensning	Egen utredning - kommer senere
13. Transportbehov og mobilitet	Egen utredning
14. Beredskap og ulykkesrisiko (ROS-analyse)	Egen utredning
D - Tema som utredes i forhold til Arealstrategi for Dokken (framtidig scenario)	
15. Arkitektur og byform	Egen utredning
16. Gang- og sykkelbro over Puddefjorden	<i>Inngår i planbeskrivelsen og utr.nr. 13</i>
17. Lokalisering av Bybanen	<i>Inngår i planbeskrivelsen og utr.nr. 13</i>

Det er, i tillegg til 0-alternativet, to alternativer som er konsekvensutredet. Begge utredningsalternativene tar utgangspunkt i:

- Det samme tomtearealet
- Det samme totale arealbehovet, ca. 47 000 m² BTA
- Havnelageret bevares, men med ulik grad av påbygg/tilbygg

Forskjellen mellom de to alternativene er:

- Oppdeling av bygningsmasse og maksimal byggehøyde
- Byggets nærhet til kaikant.
- Plassering av småbåthavn
- Grad av påbygg på Havnelageret

Se planbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger.

Planprosess og medvirkning

Parallell prosess med områderegulering for Dokken sør

Arbeidet med detaljplan for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet og områdeplan for Dokken sør (planID 71460000) har foregått parallelt. Planområdet for detaljplanen inngår i sin helhet i områdeplanen. Varsel om oppstart, og høring av planprogram, ble gjennomført samtidig. Utgangspunktet har vært at planprosessene skal følge hverandre til offentlig ettersyn. Det har vært tett dialog med prosjektgruppen for Dokken sør, som har deltatt i flere av møtene som har vært avholdt med forslagsstiller gjennom planprosessen.

De to planene er koordinert, men det har vært noen forhold hvor en ikke er kommet til enighet før offentlig ettersyn, og som har bidratt til ulikheter mellom planforslagene. Dette er knyttet til bl.a. kjøremønster til/fra HI Fdir, hensynssone for vibrasjoner og elektromagnetisk forstyrrelser, tomtestørrelse, krav om utadrettet bevertning og rekkefølgekrav.

Områdeplanen for Dokken sør ble 12.02.2026 oversendt fra Plan- og bygningsetaten (PBE) til byrådsavdelingen for Byutvikling for behandling og vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn. Ulikheter mellom de to planene var omtalt i fagnotatet. Den 09.03.2026 besluttet byråden å returnere områdeplanen til PBE for bearbeiding. Det ble grunnlagt med behov at områdeplanene tilpasses anbefalt bybanetrasé i KDP Kollektiv Laksevåg og HI Fdir sin detaljplan. Det ble gitt politiske føringer for endring av planforslaget. Det er presisert fra politisk ledelse at beslutningen *ikke* skal medføre forsinkelser i behandlingen av detaljplanen til HI Fdir, og at den skal legges ut til offentlig ettersyn som planlagt. Det medfører at de to planforslagene ikke vil bli lagt ut til offentlig ettersyn samtidig, som opprinnelig planlagt.

Varsel om oppstart

Det ble varslet oppstart 16.12.2023.

I forbindelse med planoppstart ble det gjennomført et åpent møte i januar 2024 hos Plan- og bygningsetaten i Johannes Bruns gate 12. Informasjonsmøtet ble avholdt sammen med områdeplanen for Dokken sør.

Merknader til kunngjøring og varsling av oppstart

Til varsel om oppstart ble det mottatt 8 private merknader og 19 høringsuttalelser. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i merknadsskjema datert 10.03.2026. Vi har gått gjennom materialet og vurderer merknadsskjemaet som dekkende.

I uttalelsene og merknadene blir det i hovedtrekk pekt på følgende:

- Noen av innspillene omhandlet Verdenshavsenteret/Havnelageret, som nå er tatt ut av foreliggende planforslag, jf. understående avsnitt.
- Noen innspill gikk på innhold i planprogrammet og planprogrammet.
- Regionale myndigheter har vært opptatt av gode løsninger for trafikksystem, både kollektivtransport, tilrettelegging for gående og syklende og kjøreadkomst til planområdet.
- Statens vegvesen understreker at overordnede premisser for mobilitet og rekkefølgekrav må avklares i områdeplanen. Vestland fylkeskommune er også opptatt av dette og påpeker ønske og behov for å medvirke.
- Ønske om medvirkning påpekes av flere, blant andre Bergen Vann og Byarkitekten.

Havnelageret og Verdenshavsenteret

Ved oppstart inkluderte planforslaget Havnelageret, som er nybyggets nærmeste nabo i nord. Havnelageret er i *Arealstrategien for Dokken*¹ vurdert som aktuell lokasjon for Akvariet, med prosjektnavn Verdenshavsenteret O. Det er pekt på flere mulige samspillseffekter med samlokalisering av HI Fdir og Verdenshavsenteret. Til oppstart vurderte derfor PBE at forslagsstiller må utrede framtidig bruk av Havnelageret som nytt Verdenshavsenter, selv om tomteforholdet var uavklart. Vurderinger av Havnelageret som framtidig lokasjon for

¹ <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/byutvikling-rundt-puddefjordenlaksevag-og-dokken/vedtatte-planer-og-foringer-/arealstrategi-for-dokken>

Verdenshavsenteret inngår derfor som del av konsekvensutredningen (KU). I etterkant av KU-fasen forelå det fremdeles ikke avklaring på om Havnelageret ville kunne overdras til Verdenshavsenteret, samtidig som det ble vurdert andre tomter på Dokken til formålet. Det ble derfor besluttet at PBE ikke ville stille krav om regulering av Havnelageret i detaljplanen, og at plangrensen trekkes tilbake. Fremtidig bruk av Havnelageret er dermed overlatt til områdeplanen å vurdere.

Vurdering av planforslaget

Plan- og bygningsetaten (PBE) kommenterer sakens sentrale problemstillinger. Øvrige tema anses som tilfredsstillende løst og belyst. Vi slutter oss til hovedformålet og hovedgrepet i planforslaget.

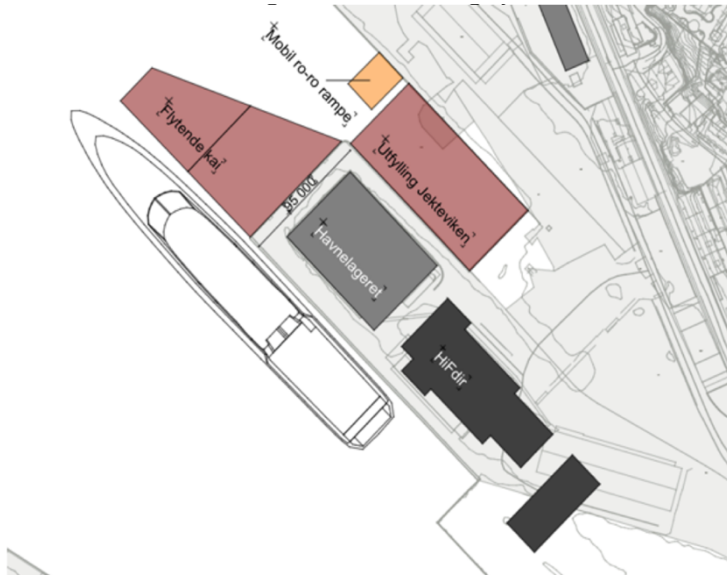
Dette er foreløpige vurderinger. Vår endelige anbefaling vil fremkomme av fagnotatet til sluttbehandling (2. gangs behandling).

Havneflytting

Transformasjon av Dokken forutsetter at dagens havneaktivitet flytter ut av området. Dokken Utvikling (DUAS) har i samarbeid med Bergen Havn AS arbeidet fram en midlertidig løsning for å komme i gang med utviklingen, herunder tilrettelegge for tidlig byggestart for HI Fdir.

Juni 2025, bystyresak 2025/159577-1, ble det politisk besluttet at:

- Dagens havneaktivitet på Dokken sør skal i en mellomfase flytte til Jektvikområdet (nord for planområdet).
- Det skal settes i gang arbeid for utfylling av Jektvikshopen. Bygge- og dispensasjonssøknad knyttet til utfylling ble godkjent i slutten av 2025 (BYGG-2025/17856).
- En midlertidig flytende konstruksjon skal etableres utenfor Havnelageret for å kunne ta imot store skip.



Figur 3: Illustrasjon fra Bystyresak 207/25. I fase 1 (2028 – 2035) foreslås det å etablere «Havnelagspiren» – en midlertidig cruisekai i form av en flytende leker som forankres til eksisterende kai ved Havnelageret og til sjøbunnen. Denne skal erstatte dagens cruisekai i Jektviken og kunne ta imot de største cruiseskipene. Tiltaket planlegges regulert som et midlertidig anlegg i områdeplan Dokken sør.

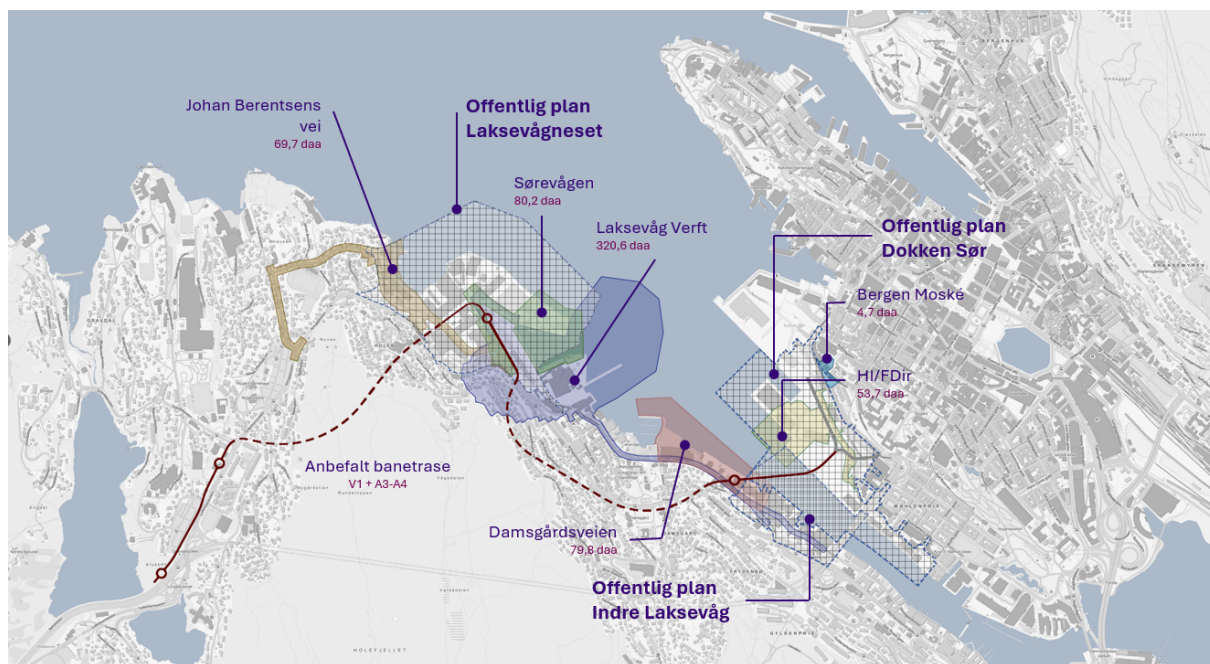
Det vil være behov for sambruk av kaiområdet mellom Bergen havn (cruiseskip) og HI Fdir i en mellomperiode etter at bygget tas i bruk (anslått til 2033) og fram til midlertidig havnedrift er avsluttet (senest 2035). Det er dialog mellom forslagsstiller, HI, Bergen havn og DUAS om

dette. Partene vil jobbe videre for å sikre nødvendige avklaringer om logistikk, drift og sambruk i overgangsperioden.

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 realisering av foreliggende planforslag, så fremt den midlertidige havneflyttingen kommer i stand.

Planforslagets forhold til omkringliggende planarbeid

Dokken og Laksevåg er to høyt prioriterte transformasjons- og utviklingsområder i Bergen. Det pågår en rekke parallelle planarbeider rundet Puddefjorden, som illustrert i kartutklippet under. I tillegg til tre områdeplaner og seks detaljplaner, pågår det også arbeid med kommunedelplan (KDP) for bybane mellom Dokken og Lyngbø (Kommunedelplan for kollektiv Laksevåg, planID 72050000), som skal krysse fjorden og koble områdene sammen. Som del av samme planarbeid inngår vurderinger av ny gang- og sykkelbro over Puddefjorden.



Figur 4. Oversikt over pågående planarbeider i området.

En så kompleks plansituasjon krever mye av de enkelte prosjektene og tett koordinering mellom planarbeidene. For detaljplan for HI Fdir har koordinering mot områdeplanen for Dokken Sør og kommunedelplan for kollektiv Laksevåg vært særlig viktig. Konsekvensutredningen i kommunedelplanen er nå sendt til høring med en anbefalt bybanetrasé, mens områdeplanen er sendt i retur til PBE for omarbeiding. I konsekvensutredningen er det anbefalt å jobbe videre med banetrasé A3-A4, med brokryssing av bybane i A-korridor og etablering av separat GS-bro i B-korridor. Anbefalte broplasseringer er vist under.



Figur 5. Anbefalt broplassering i konsekvensutredning for KDP kollektiv Laksevåg. Sett mot sørvest.

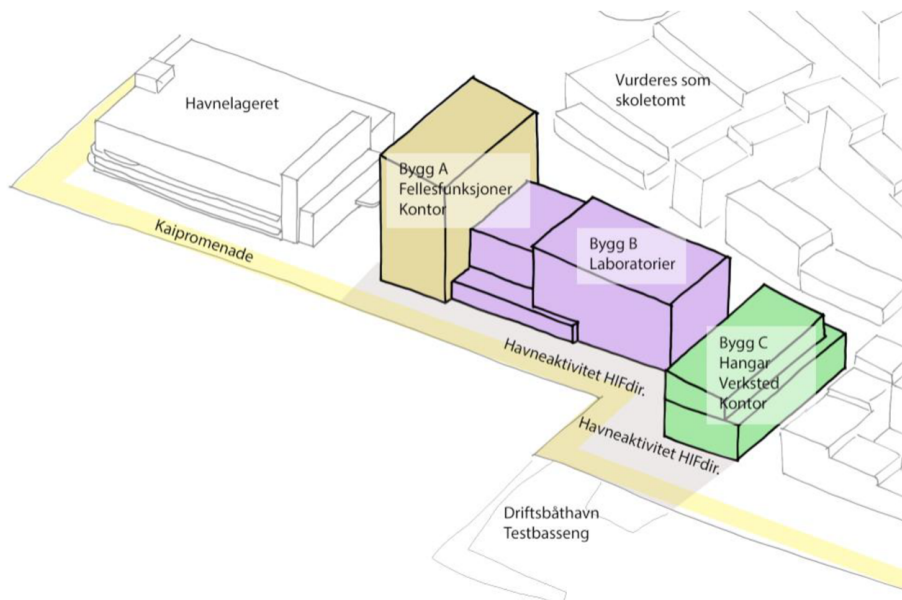
I det vedlagte planmaterialet er det lagt til grunn at detaljplan for HI Fdir og områdeplan for Dokken Sør skal til høring samtidig. I planforslaget er detaljplanens forhold til områdeplanens planinnhold både beskrevet og illustrert. Når områdeplanen nå skal endres, medfører det at forholdet mellom de to planene også vil endre seg. Plandokumentene kan derfor dels gi et feilaktig bilde i sin beskrivelse av områdeplanens løsninger. Den politiske beslutningen om å returnere områdeplanene til PBE for omarbeiding ble først tatt etter at planforslaget for HI Fdir var levert til administrativ behandling. Det er gitt politisk føring om at plansaken for HI Fdir skal følge forslagsstillers fremdriftsplan, og det har derfor ikke vært tid til å endre og oppdatere materialet i planforslaget før offentlig ettersyn.

Det har vært et premiss for utarbeidingen av planforslaget at det må være solid nok til å kunne «stå på egne ben», og vurderes som selvstendig plan uavhengig av områdeplanen. Dette med bakgrunn i at det skal være mulig å vedta detaljplanen for HI Fdir først, dersom arbeidet med områdeplanen skulle bli forsinket. Vår vurdering er at grunnlaget for detaljplanen er grundig og godt nok til å kunne legges ut til offentlig ettersyn før utleggelse av Dokken Sør. Ettersom HI Fdir vil være det første bygget som etableres på Dokken, og antagelig vil måtte stå alene en periode, er det gjennomgående i planforslaget vurdert hvordan bygget skal fungere i en mellomperiode før området rundt er bygget ut. Det er lagt til grunn midlertidige løsninger for adkomst og teknisk infrastruktur, mens de permanente løsningene i stor grad er overlatt til områdeplanen å håndtere. PBE vurderer at detaljplanen kan legges ut til høring før områdeplanen, selv om det hadde vært fordelaktig å kunne legge de to planforslagene ut til offentlig ettersyn samtidig.

Byggehøyder og volumkomposisjon

Det er et omfattende volum og romprogram som skal innpasses på planområdet. Det planlegges for kombinert forsknings- og kontorbygg med et bruksareal på inntil 40 000 m².

Bygningsmassen er foreslått oppdelt etter dets funksjoner, ved at kontorer er plassert i bygg A, laboratorievirksomheten er plassert i bygg B, og hangarbygning er plassert i bygg C. I tillegg har bygget en kjeller på ca. 4000 m².

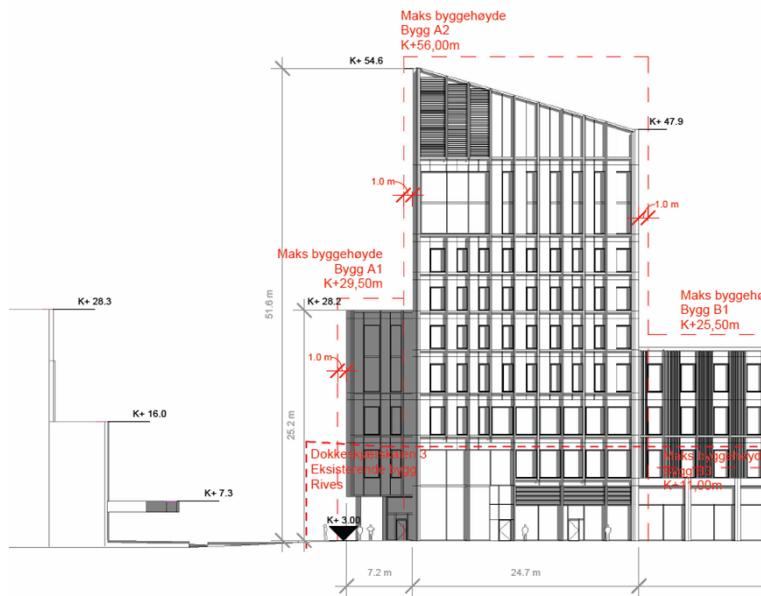


Figur 6: Skjematisk framstilling av foreslått bebyggelse, hentet fra vedlagt planbeskrivelse.

Planforslaget er ikke i tråd med føringer i KPA om finmasket bystruktur og maksimal kvartalslengde på 70 meter. Hovedbygget (bygg A og B) har en sammenhengende fasadelengde på 117 meter. Havnelageret er til sammenligning ca. 90 meter langt. Forslagsstiller viser til at det for et formålsbygg av denne typen er naturlig med større kvartalslengde enn for ordinære boligkvartaler. Det skal gjøres grep for å bryte ned hovedbyggets uttrykk, ved for eksempel tilbaketrekking av fasaden og overlappende volum. Det er illustrert prinsipper for dette i vedlagt formingsveileder, og det er stilt krav om oppfølging i reguleringsbestemmelse 3.1.1 d). PBE er innforstått med at en større kvartalslengde for dette bygget er unngåelig. Størrelsen på romprogrammet og tomtens størrelse gir lite handlingsrom til å bryte opp bygningsmassen i mindre enheter. Vi vurderer likevel at det er viktig å gjøre den lange fasaden mest mulig interessant for dem som skal ferdes forbi. En lang, monoton og lukket 1. etasje må unngås. Dette diskuteres nærmere under avsnitt om *Åpne fasader og utadrettet virksomhet*.

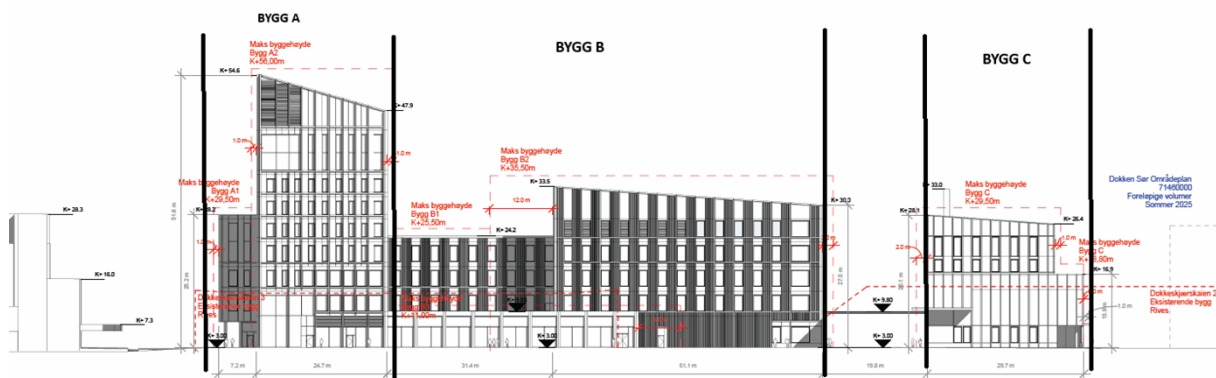
Kontorbygget (bygg A) er foreslått med maksimal byggehøyde på inntil kote +56 meter. Det tilsvarer omtrent høyden på Vestlandshuset og Bergen rådhus, som er to av byens høyeste bygninger. Vi vurderer at den foreslåtte høyden kan forsvares, og at det vil bidra til å markere en viktig institusjon i bybildet. Etter vår vurdering er det imidlertid problematisk at stor byggehøyde kombineres med stor bygningsbredde. Det er foreslått en bredde på 24,7 meter for det som er definert som A2 i snittet under. Om en legger til bygningsdel A1 gir det 31,9 meters bredde. Foreslått bredde er begrunnet med at det skal være en logistikk-kjerne i midten som kobler bygg A og bygg B sammen. Slik vi ser det bør det være mulig å løse denne funksjonaliteten uten å øke bredden. I løpet av prosessen har forslagsstiller, etter tilbakemelding fra PBE, trukket fasaden på bygg A ca. 1,8 meter tilbake. Vi vurderer likevel at forslagsstiller i det videre arbeidet må utforske om kontorbygget kan smalnes inn ytterligere,

og om arealene eventuelt heller kan plasseres i høyden. Etter vår vurdering vil det gi bygget bedre proporsjoner, og et bedre arkitektonisk uttrykk. Det vil også bidra til å styrke det arkitektoniske grepet med nedtrappingen av volumer mot sør. Den foreslåtte bygningsdybden må vurderes opp mot virkninger for volumoppbygging, siktlinjer og barriereeffekt i bystrukturen. Forslagsstiller redegjør i liten grad for hvilke vurderinger som er gjort i utformingen av planforslaget knyttet til dette. Det må følges opp, og redegjøres nærmere for før 2. gangs behandling.



Figur 7: Snitt gjennom bygg A. Henning Larsen AS.

Det er foreslått en nedtrapping av byggehøydene mot sør, som fasadesnittet under viser. Kontorbygget er foreslått med maksimal byggehøyde på inntil kote +56 meter, laboratoriebygget med kote +35,5 meter og verkstedbygget med kote +29,5 meter. Det er i plankartet sikret variasjon i byggehøydene, slik at deler av bygningskomponentene også vil bli lavere enn maksimal høyde. Selv med foreslått nedtrapping, er det likevel store byggehøyder og volumer som foreslås også for bygg B og bygg C. Samlet sett vil nybygget få et omfang som langt overgår øvrig bebyggelse i den framtidige Dokken-byen, og vil bli svært synlig i bylandskapet fra mange perspektiver. PBE vurderer derfor at arkitektonisk kvalitet er særlig viktig i dette prosjektet, jf. understående avsnitt om arkitektonisk uttrykk.



Figur 8: Fasadesnitt. Henning Larsen AS.

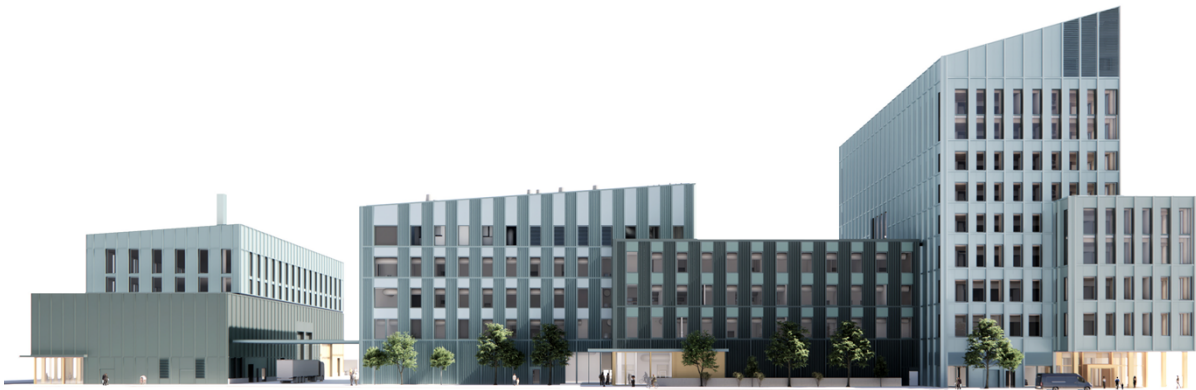
Prosjektet har stor offentlig interesse og er særdeles viktig for Bergen kommune. Det tilrettelegges for inntil 1000 arbeidsplasser, og samling av et viktig forsknings- og kunnskapsmiljø i byen. Dersom HI Fdir sitt arealbehov skal løses på den tilgjengelige tomten, må det aksepteres at nybygget innebærer volumer og dimensjoner som er i det øvre sjiktet. Det vil gi negativ konsekvenser for bl.a. landskap, nær- og fjernvirkning.

Arkitektonisk uttrykk

Nybygget til HI Fdir skal være en pioner på Dokken. Det er det første bygget som vil etableres, og har derfor en særlig viktig rolle som forbildeprosjekt for øvrige byggerier i området. PBE stiller forventninger om høy arkitektonisk kvalitet for det som bygges i Bergen. For et viktig prosjekt som dette skjerpes forventningene ytterligere. I utredning om Arkitektur og byform, som er laget som del av KU-fasen i planarbeidet, er det pekt på at det for bygg med slike høyder og volumer må legges særlig stor vekt på høy arkitektonisk kvalitet som svarer på rollen som pionerprosjekt med ekstraordinær betydning.

PBE vurderer at planforslaget ikke innfrir disse forventningene og har kommunisert det ved flere anledninger i prosessen. Vi savner en tydeligere volumkomposisjon og et helhetlig arkitektonisk konsept som gir bygget og byen noe ekstra. For å lage helhetlig god arkitektur må man jobbe både innenifra, med bruker og romprogram, og utenifra, med visuelle og bymessige kvaliteter. I planarbeidet har det innvendige romprogrammet i stor grad vært fastlåst fra tidlig fase, og PBE sin vurdering er at det har gitt begrenset handlingsrom til å jobbe med byggets utvendige form og volumkomposisjon. PBE har gjennom prosessen bedt om at handlingsrommet utforskes og alternative volumkomposisjoner testes. Det har vært gjort mindre justeringer av bygget for å imøtekomme noen av tilbakemeldingene, men alternative utforminger eller større justeringer av volumene har ikke vært utprøvd.

PBE sin vurdering er det er behov for en større variasjon i fasadeuttrykk, farge og materialbruk. Vi har oppfordret forslagsstiller til å jobbe med å artikulere og å styrke identiteten til de ulike volumene (A, B og C). Vi vurderer at det kan bidra til å visuelt bryte opp bygget. Forslagsstillers arkitekter, har på sin side vært bekymret for at for stor variasjon vil gjøre at prosjektet mister sammenheng og et helhetlig uttrykk. PBE har også vært skeptisk til foreslått takform, særlig for bygg B, hvor det er illustrert et lengre slakt skråtak. Foreslått takform vil kunne forsterke, heller enn bryte ned, byggets lengde. Aktuell, og mindre vellykket, referanse fra Bergen på dette er Amalie Skram videregående skole.



Figur 9: Eksempelutforming, utklipp fra formingsveileder. Henning Larsen AS.

Ettersom PBE og forslagsstiller ikke er blitt omforent om et arkitektonisk uttrykk til offentlig ettersyn, har vi blitt enige om at formingsveileder og reguleringsbestemmelser skal åpne opp mulighetsrommet. Formingsveileder viser derfor bl.a. ulike alternativer for takform og fargepallett som alle vil kunne svare ut hovedintensjonene for utforming av bygget, uten at noen av disse er låst i planen. Det gir mulighet til å jobbe videre med fasadeuttrykk og takform fram mot byggesaken. Vi vurderer at videre bearbeiding er nødvendig for å sikre høy arkitektonisk kvalitet.

Det har ikke vært gjennomført plan- og designkonkurranse som bakgrunn for prosjektet. Det er etter vår vurdering uheldig at forslagsstiller ikke har fått vurdert ulike løsningsforslag gjennom en konkurranse. Det ville åpnet mulighetsrommet og styrket prosjektet. I mangel på arkitektkonkurranse, så oppfordrer vi til at det avholdes en konkurranse på fasadeuttrykk før det søkes om igangsettingstillatelse. Ettersom det er lite handlingsrom til å bearbeide byggehøyder og volum i planforslaget, er det etter vår vurdering særlig viktig å sikre gode fasader av høy kvalitet. Konkurranse vil bidra til å gi et godt vurderingsgrunnlag for byggesaksbehandlingen, og vil kunne gi bedre svar på kommunens arkitektoniske forventninger til prosjektet.

Åpne fasader og utadrettet virksomhet

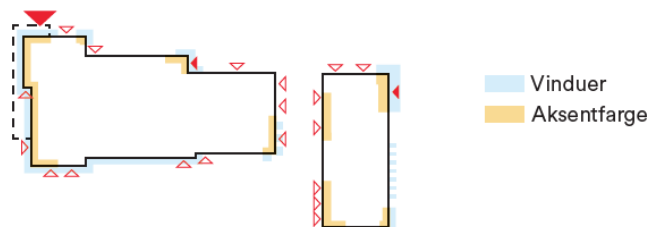
PBE vurderer at nybygget i størst mulig grad bør åpne seg mot den framtidige byen. Byggets størrelse og lange fasade gir et forsterket behov for å åpne opp første etasje og gi passerende innsyn i bygget. Det er en problemstilling at deler av laboratorievirksomheten til Havforskningsinstituttet ikke kan eksponeres for dagslys. Forslagsstiller viser derfor til at deler av fasaden må være lukket. Det er i reguleringsbestemmelsene stilt krav til hovedbygget (bygg A og B sammenlagt) om at minst 30% av fasadelengden på gateplan skal ha vinduer som synliggjøre aktiviteten bak fasaden.

PBE vurderer det som positivt at forslagsstiller vil sikre åpne fasader gjennom bestemmelsene, og at prosentandelen er økt gjennom planprosessen. Vi ber likevel om at det vurderes å skjerpe kravet ytterligere. I vedlagt formingsveileder er det vist mulig plassering av vinduer mot gateplan på minst 50% av hovedbygget, jf. understående figur. Etter vår vurdering bør reguleringsbestemmelsene i større grad samsvare med intensjonen i formingsveilederen. Aktive fasader som gjenspeiler virksomheten innenfor må sikres. Der det må være lukkede fasader vurderer vi at det må jobbes med avbøtende tiltak for å gjøre

fasaden interessant, og at dette må sikres i reguleringsbestemmelsene før 2. gangs behandling. Dette kan for eksempel være kunst eller beplantning.

Prinsipp for utforming 1

Inngangene og de åpne delene av fasaden skal visuelt markeres og forlenges gjennom variasjon i farge og/eller materiale.



Mulig plassering av åpne fasader på første etasje
Kan justeres ved endringer i plassering av funksjoner.

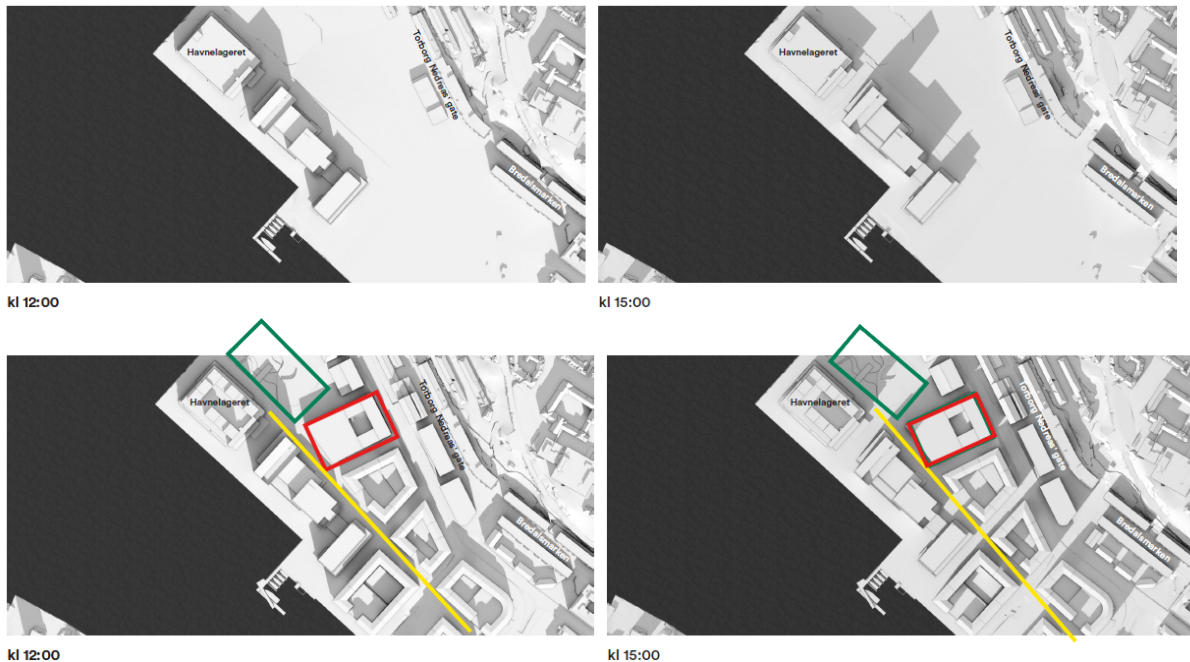
Figur 10: Prinsipp for plassering av åpne fasader i første etasjen, utklipp fra formingsveileder.

PBE har gjennom prosessen vært opptatt av at deler av programmet i første etasje fylles med utadrettede virksomheter og tilgjengeliggjøres for besøkende. Etter vår vurdering er det naturlig at byggets kantine, i tillegg til å betjene egne arbeidstagere, også kan ha en utadrettet funksjon. Vi har utfordret forslagsstiller på dette gjennom prosessen. Forslagstiller har imøtekommet PBE ved at det er lagt til en bestemmelse om at: «Det skal tilrettelegges for at deler av kantine på gateplan kan benyttes til bevertning utenom kontorets ordinære åpningstider». Det er i bestemmelsene også stilt krav om at det skal etableres et utadrettet formidlingssenter i tilknytning til hovedinngangen. PBE skulle gjerne sett at kantine ble tilgjengeliggjort også i byggets åpningstid og at en større andel av første etasje ble aktivisert. Det vises eksempelvis til Media City Bergen. Vi er samtidig positive til at det i planforslaget sikres at deler av første etasje får publikumstilgang, og at forslagsstiller med dette delvis har imøtekommet PBE sine krav. Vi slutter oss til foreslått løsning.

Lokalklimatiske forhold

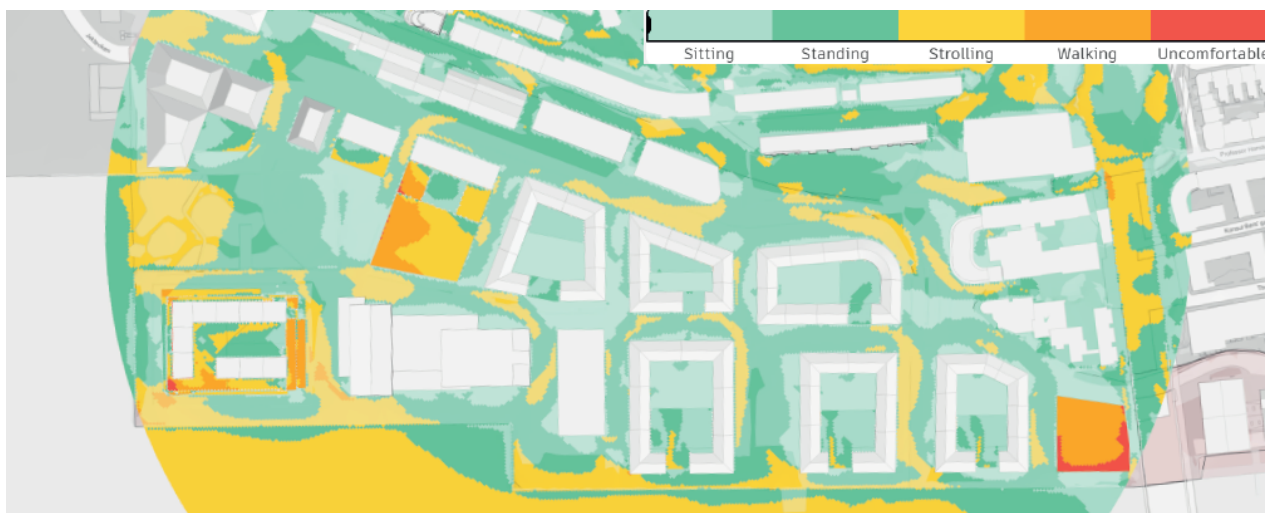
Vedlagte sol/skygge-diagrammer viser at nybygget vil gi nokså store skyggeutslag på arealer som i foreløpig utkast til områdeplan er satt av til parkområde («Havparken», markert med grønn firkant i bilde under), hovedgateløp nord-sør («Grønnegaten», markert med gul linje under) og tilstøtende boligkvarterer. Ved vårjevndøgn vil «Havparken» bli skyggelagt midt på dagen som følge av nybygget. Klokken 15 er det Havnelageret som gir skyggeutslag på parken. Det er i utkast til områdeplan forslag om å plassere en skoletomt nordøst for HI Fdir (markert med rød firkant under). Ved vårjevndøgn vil nybygget kaste skygger på skoleområdet på ettermiddag, men gir begrenset skyggevirkning på skolen i dens åpningstider. «Grønnegaten» vil, slik den er plassert og orientert i utkast til områdeplan, være skyggelagt gjennom store deler av vårjevndøgn. For hangarbygget (bygg C) har det gjennom prosessen vært gjort grep med å trekke tilbake de to øverste etasjene for å sikre dagslysforhold i planlagt boligkvarter i sørøst.

Med bakgrunn i HI Fdir sitt arealbehov og tomtevalg vil planforslaget medføre skyggeutslag på omkringliggende tomter. En slankere bygningskropp for bygg A, som foreslått over, vil kunne redusere skyggeutslag fra nybygget. Ettersom områdeplanen er sendt tilbake til PBE for bearbeiding, vil plangrep og plassering av ulike funksjoner i områdeplanen kunne bli endret i tiden framover.



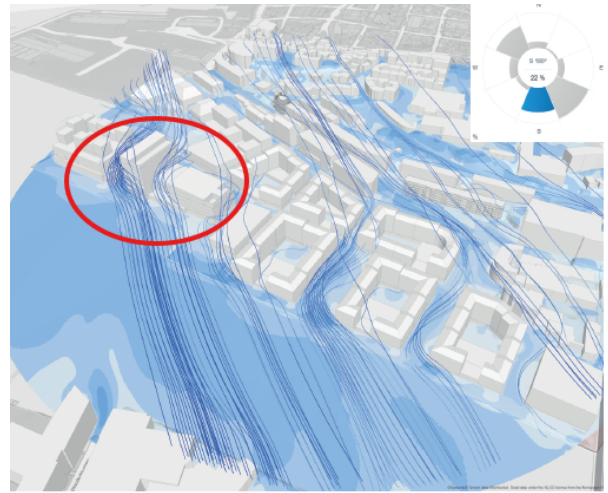
Figur 11: Sol-skygge illustrasjoner av foreslått nybygg og utkast til områdeplan, vårjevndøgn.

Det er gjennomført vindanalyser i konsekvensutredningsfasen av planarbeidet. Disse er sett opp mot områdeplanens analyser, og er vurdert av forslagsstiller å utgjøre et godt nok kunnskapsgrunnlag. Vindanalysene viser stort sett akseptable vindforhold i tilknytning til nybygget. Arealet med dårligst vindkomfort ligger ytterst på kaien nord for Havnelageret og langs kaien utenfor HI Fdir i sør.



Figur 12: Analyse av vindkomfort. MAD på vegne av områdeplan for Dokken sør.

Ved sørlig vindretning viser vindkomfortanalyser at vind trekker inn mellom Havnelageret og kontorbygget (bygg A), og vil gi økt turbulens og sterke vindkast i dette gateløpet. I planbeskrivelsen er det beskrevet at avtrapping av bygg A bidrar til å redusere vindkorridoreffekten mellom Havnelageret og nybygget. Som del av planforslaget er det ikke dokumentert hvor stor effekt en slik avtrapping har, og det er heller ikke utforsket hvilke andre forhold som eventuelt kan bedre vindkomfort ved sønnvind i det utsatte området. Dette må vurderes og redegjøres for bedre for før 2. gangs behandling.

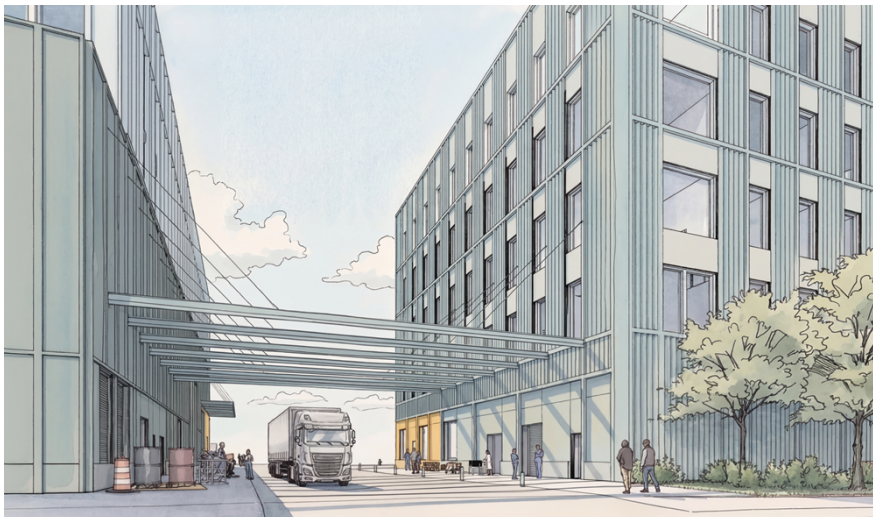


Figur 13: Vindanalyse ved sørlig vindretning

Beplantning og vegetasjon kan benyttes til å skjerme uteområder. I videre arbeid må strategisk plassering av benker og sitteplasser samt beplantning vurderes med bakgrunn i lokale sol- og vindforhold.

Overdekkede arealer

Mellom bygg B og bygg C er det foreslått å etablere et sammenhengende takoverbygg med en bredde på inntil 20 meter og med en fri høyde på minimum 6 meter. Ifølge forslagsstiller er det behov for noen overdekkede arealer i tilknytning til bygget både som værbeskyttelse i tilknytning til inngangspartier og for å kunne beskytte utstyr som må stå lagret utendørs. Det har vært et sterkt ønske fra brukerne av bygget å kunne bevege seg mellom byggene under tak.



Figur 14: Illustrasjon av takoverbygg mellom bygg B og bygg C. Henning Larsen AS.

PBE har vært negativ til overbygget. Rommet mellom hovedbygg og hangar, som ønskes etablert med tak, vil være den eneste offentlige tilgjengelig passasjen på tvers internt på tomten. Det er viktig at denne er så inviterende og åpen som mulig. Vår vurdering er at takoverbygget vil svekke den opplevde offentligheten og attraktiviteten i gangpassasjen. Foreslått takoverbygg kombinert med fravær av vinduer ut mot rommet (jf. figur 10) vil dessuten kunne skape utrygghet og kunne bli til sted for uønsket adferd og kriminalitet. PBE er positiv til at det kan etableres noen overdekkede arealer langs fasadene for å ivareta

behovet til HI Fdir, men vi holder fast ved at takoverbygget mellom hovedbygg og hangarbygg må tas ut av planforslaget. Å sikre tverrforbindelsens offentlighet og trygghet for de som skal bevege seg gjennom området i framtiden, vektas av PBE høyere enn brukernes ønske om værbeskyttelse. Vi ber om tilbakemelding fra Vest Politidistrikt på foreslått løsning.

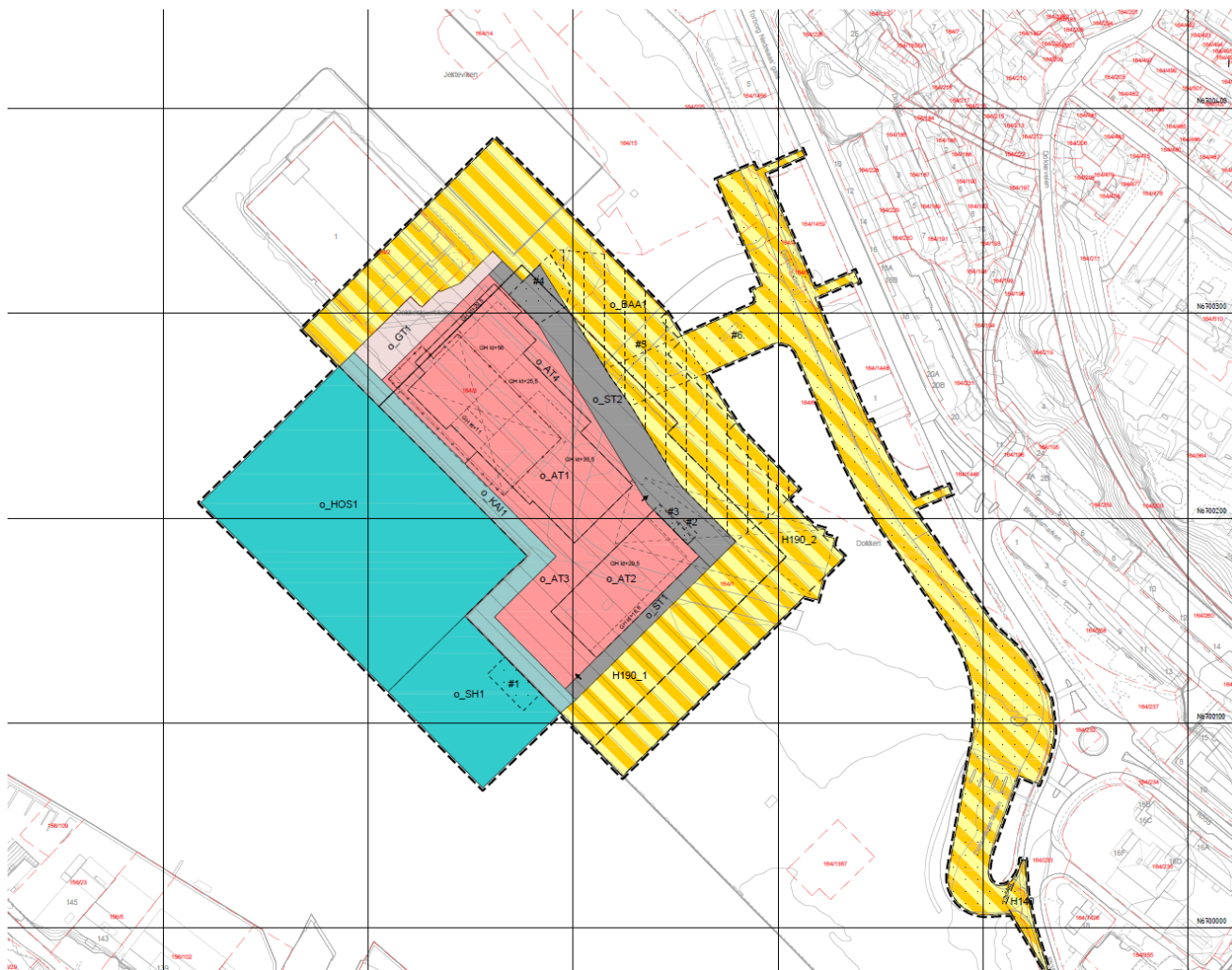
Hensynssone EMC og rystelser

Planforslaget inneholder laboratorier og virksomheter som er særlig følsomme for vibrasjoner og elektromagnetiske forstyrrelser. For å hindre at det etableres tiltak som kan forstyrre HI sine apparater er det i planforslaget innarbeidet hensynssoner med tilhørende bestemmelser (4.2.1 og 4.2.2). Bestemmelsene angir en rekke tiltak som ikke tillates etablert innenfor hensynssonene, f.eks. solcelleanlegg, busstopp, hurtigladere for bil. Hensynssonen strekker seg utover HI Fdir sin tomt, og legger begrensninger på omkringliggende tomteareal og annen manns grunn. Hensynssonen skal imidlertid ikke gjelde for HI Fdir sitt eget bygg, med begrunnelse om at det vil være begrensende for egen drift samt at brukerne vil ta ansvar for å redusere egne støykilder.

Det er viktig å sikre et funksjonelt bygg for virksomheten som skal etableres. Foreslåtte hensynssoner og reguleringsbestemmelser vurderes imidlertid å legge store begrensninger på omkringliggende tomteareal, som områdeplanen og Dokken Utvikling AS (DUAS) har ansvar for å forvalte. Juridiske vurderinger tilsier at det ikke er anledning til å legge slike begrensninger på andre grunneiere gjennom reguleringsplan. Vi vurderer at forslagsstiller først og fremst må gjøre tiltak med egen konstruksjonen for å håndtere problemstillingen. Vi vurderer det som urimelig at hensynssonen kun skal sette begrensninger på omkringliggende tomter, og ikke på forslagsstillers egen tomt hvor de sensitive apparatene skal etableres. Dersom det ikke er mulig å gjøre tilstrekkelig tiltak med eget bygg og drift for å håndtere risikoen, og det ses behov for å legge noen føringer for omkringliggende tomter, må forslagsstiller i så tilfelle håndtere det i fellesskap med DUAS og prosjektledelsen for områdeplanen. Vår vurdering er at eventuelle begrensninger på tiltak for nabotomter må håndteres i områdeplanen eller gjennom en privatrettslig avtale. Vår samlede vurdering er at hensynssonene og bestemmelsene må tas ut av planforslaget før 2. gangs behandling.

Trafikk og kjøremønster

I plankartet er det sikret mulighet for midlertidig kjøreadkomst fra hovedveinettet gjennom det generelle reguleringsformålet bebyggelse og anlegg (BAA) samt bestemmelsesområdene #4 og #6 med tilhørende bestemmelser. I planforslaget reguleres ikke permanente nye tiltak innenfor formålet BAA, men det åpnes gjennom bestemmelsene for etablering av midlertidig adkomst og infrastruktur. Det er krav om at det etableres separat tilbud til gående og syklende også i midlertidig fase. Ettersom HI Fdir er første bygget som skal realiseres på Dokken, vil de være avhengig av midlertidige trafikale løsninger fram til området rundt er utviklet. Det vil i den midlertidige fasen også være behov for fleksibilitet for å kunne justere løsningene underveis. PBE vurderer at planforslaget sikrer dette på en god måte. Permanent situasjon på Dokken vil sikres i pågående områdeplan.



Figur 15: Utklipp av vedlagt plankart.

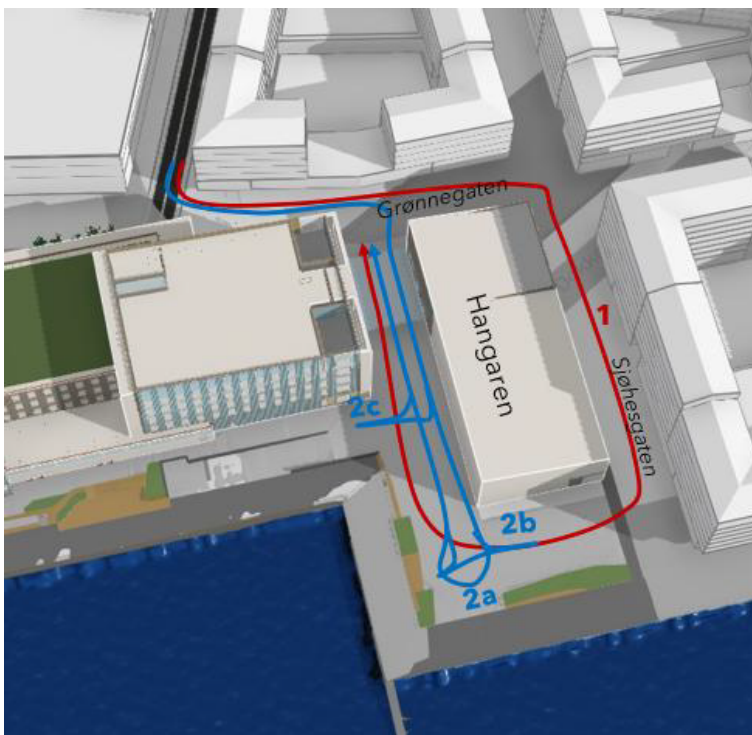
I vedlagt mobilitetsplan er det estimert samlet trafikkmengde på 37 kjøretøy per dag for hverdager. I helger vil det ikke være aktivitet eller kjøring til og fra bygget. Trafikkskapningen er i all hovedsak knyttet til varelevering, renovasjon og logistikkbehov. Det skal ikke etableres parkeringsplasser for privatbiler for ansatte, annet enn HC-parkering. Av de 37 kjøretøyene, er det ventet 9 lastebiler og 2 semitrailere. Det er lagt opp til logistikksoner med vareleveringsmottak mellom bygg B og bygg C, og planlagt kjøremønster er enveiskjøring rundt hangarbygg (bygg C) med klokken, som illustrert med heltrukket strek i figur 16. Kjøring langs kai, via Havneleret, illustrert med stiplet strek, skal det kun unntaksvis åpnes opp for. I henhold til mobilitetsplanen er dette først og fremst nødvendig for tankbil som skal levere gass til utvendig nitrogentank, og slike leveranser er anslått til en gang i måneden.

Det er ønskelig med minst mulig kjøring av store kjøretøy i offentlige gater og byrom på Dokken. PBE har derfor anbefalt at det legges til rette for at kjøretøy kan snu på egen tomt, framfor å kjøre i offentlig gate rundt hangar. Semitrailere og lastebiler er lite forenelig med overordnede ambisjoner om gateutforming på myke trafikanters premisser. Som del av planleggingen av bybane mellom Dokken og Lyngbø har det vært vurdert både bybanebro og gang- og sykkelbro med påkobling i gateløpet sørøst for bygg C. PBE har derfor stilt krav om at forslagsstiller må vurdere alternative kjøremønstre.



Figur 16: Foreslått kjøremønster. Asplan Viak AS.

I mobilitetsplanen er det sett på muligheten for at inn- og utkjøring skjer fra samme sted, mellom bygg B og bygg C, og med snumulighet på egen tomt. Ulike varianter er testet ut (alt. 2a-c i figur 17). Mobilitetsplanens samlede vurdering er at forslagsstillers foretrukne kjøremønster, kjøring rundt hangar (alt. 1), er det beste alternativet, da det gir best logistikkhåndtering, en unngår rygging og er minst i konflikt med annen aktivitet rundt bygget.

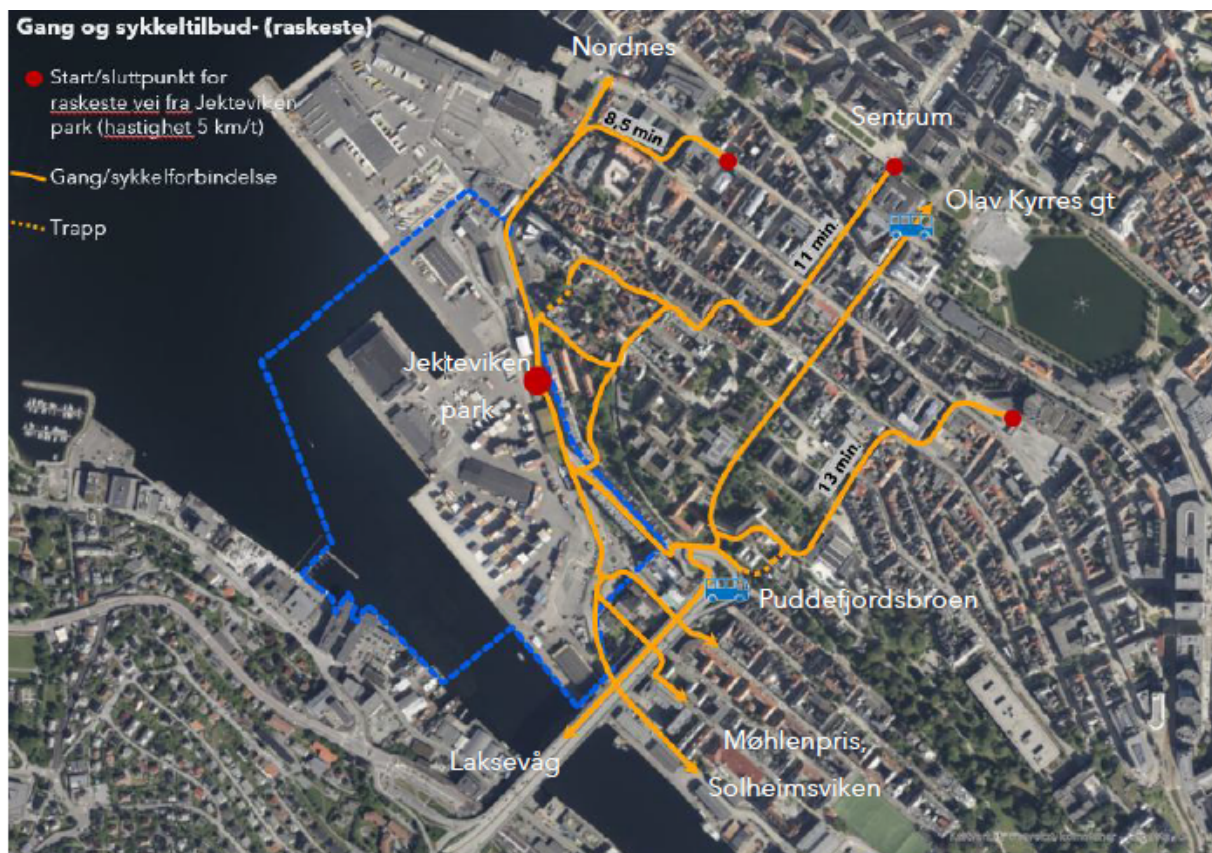


Figur 17: Vurderte alternativer for kjøremønster. Asplan Viak AS.

PBE ser positivt på at forslagsstiller har gjort vurderinger av ulike kjøremønstre som del av planarbeidet. Det er flere gode argumenter for et kjøremønster rundt hangarbygget, særlig knyttet til HI Fdir sine behov og trafiksikkerhet på eget område. I etterkant av at planforslaget for HI Fdir er levert til behandling, er det kommet politisk anbefaling i KDP Kollektiv Laksevåg om at både bybanetrasé og gang-sykeltrasé skal ha brokryssing lengre inne i Puddefjorden. Med bakgrunn i forslagsstilleres vurderinger, samt anbefalinger om broplasseringer, vurderer PBE at forslagsstilleres foretrukne kjøremønstre kan legges til grunn i videre planlegging.

Reisemiddelfordeling

I pågående planarbeid med områdeplan for Dokken Sør er det lagt til grunn en ambisiøs reisemiddelfordeling, med høy andel gående, syklende og kollektivreisende - og lav andel privatbiler. Gående og syklende skal prioriteres i gatene og det skal være minimalt med kjøring internt i området. Planforslaget for HI Fdir følger i stor grad opp de overordnede ambisjonene for reisemiddelfordeling. Med nærhet til sentrum og minimal bilparkeringsdekning ligger det til rette for en reisemiddelfordeling med høy andel gående, syklende og kollektivreisende og lav bilandel. Dette gjelder særlig i en fremtidig situasjon hvor området i sin helhet er transformert, tilgjengeligheten til området er økt og tilbudet for gående og syklende i omkringliggende gater er utbedret. Mer detaljert beskrivelse av reisemiddelfordeling og forventede trafikktall for planforslaget framgår av vedlagt mobilitetsplan.



Figur 18: Oversikt over kollektiv, gang og sykkelforbindelser. Angitt tid for gange.

Figuren over er hentet fra mobilitetsplanen, og viser gangruter fra planområdet til ulike målpunkt i sentrale deler av Bergen. Det er relativt kort avstand til målpunkt i sentrum. Mot

vest planlegges det for en ny gang- og sykkelforbindelse som vil bedre tilgjengeligheten mellom Dokken og Laksevåg/Damsgård betydelig. Attraktiviteten langs gangnettet er imidlertid varierende. Høy trafikkandel i Torborg Nedreaasgate/OJ Brochs gate og høydeforskjeller over Nygårdshøyden er barrierer for både gående og syklende til og fra området. Vi forutsetter at transformasjonen av Dokken vil medføre en bedring av tilbudet til gående og syklende langs Torborg Nedreaas gate og OJ Brochs gate.

I arbeidet med områdeplanen for Dokken Sør skal gående ha høyeste prioritet, og det skal som del av den offentlige planen sikres et trygt, forutsigbart og attraktivt gangnett internt på området.

Sykkel

Det er stilt krav om 180 parkeringsplasser for sykkel for hovedbygget. Disse skal plasseres i kjeller, med rampe ned fra gateløpet på nordøstsiden av bygget («Grønnegaten»). I tillegg skal det etableres 14 parkeringsplasser for sykkel utendørs som skal være tilgjengelig for besøkende. Krav til antall sykkelparkeringsplasser tar utgangspunkt i prosjektets kontorareal, og er i henhold til krav i kommuneplanens arealdel. PBE slutter seg til at antall sykkelplasser beregnes basert på kontorarealets størrelse. Dersom det skal etableres kontorarealer på hangarbygget (o_AT2), er det stilt krav om etablering av sykkelplasser også her. Det er i reguleringsbestemmelsene sikret areal til vaskestasjon, reparasjonsrom, 10% av plassene skal være forbeholdt lastesykler og det skal være lademuligheter for minimum 35 sykler. PBE vurderer at det i planforslaget legges godt til rette for en høy sykkelandel med bakgrunn i sentral beliggenhet og tilrettelegging for gode fasiliteter i nybygget.

Det er behov for utbedring av sykkeltilbudet i området rundt Dokken. Omkringliggende gater har ikke separat sykkeltilbud, og sykling skjer i dag enten i blandet trafikk på veg med høy trafikkmengde eller på fortau. Sykkelstrategien til Bergen kommune viser Torborg Nedreaas gate som del av en prioritert hovedsykkelerute med forbindelser mot Møhlenpris og Nøstet. Områdeplanen vil prioritere gående og syklende i det interne gatenettet. PBE forutsetter at sykkeltilbudet i området i framtiden vil bli forbedret, i tråd med kommunens sykkelstrategi og som følge av utviklingen på Dokken.

Kollektiv

Det er ingen kollektivtilbud i umiddelbar nærhet til planområdet i dag. Nærmeste bussholdeplasser er Møhlenpris, på Puddefjordsbroen, ca. 600 meter unna planområdet. I framtiden planlegges det bybane gjennom området. Etablering av bybane ligger imidlertid langt fram i tid, og det har derfor vært sett på hvordan en kan styrke kollektivtilbudet i området før bybanen er på plass. Forslagsstiller har bidratt i dette arbeidet sammen med Bergen kommune, Vestland Fylkeskommune, Skyss, Statens vegvesen og Dokken utvikling AS. I rapporten anbefales det en utvikling i tre trinn: i trinn 1 etableres busstilbud i Torborg Nedreaas gate, i trinn 2 etableres busstilbud i egen kollektivgate på Dokken, mens i trinn 3 er bybanen etablert i kollektivgaten. I trinn 1 er det foreslått holdeplass ca. 200 meter unna planområdet. Etablering av busstilbud som beskrevet vil gi en tilfredsstillende kollektivdekning i midlertidig fase, før etablering av bybane.

Bil

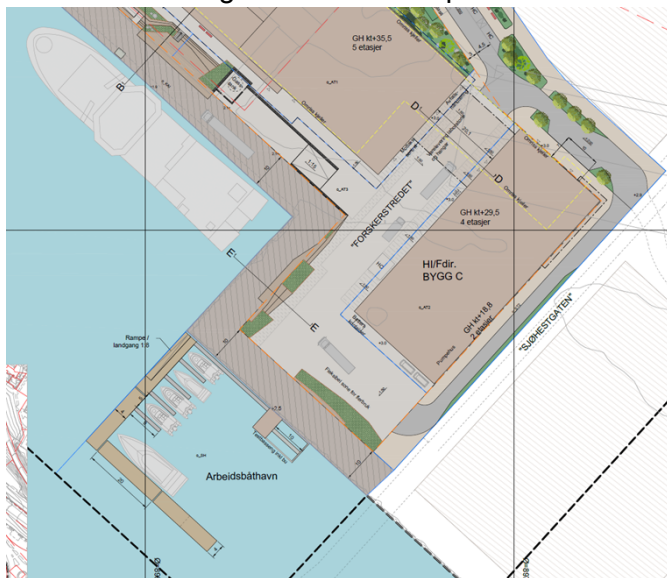
Bilparkering planlegges i tråd med parkeringsnormen i KPA, med minimumsdekning. Det vil si at det ikke legges opp til ansattparkering. Det legges opp til tre HC-parkeringsplasser, hvorav to plasser vil være i offentlig gate, nær hovedinngang, og 1 plass skal etableres i

tilknytning til hangar. I bestemmelse 3.2.1 er det sagt at HC-plassene i offentlig gate skal etableres eksklusiv for nybygget. Det er ikke riktig, og bestemmelsen må justeres før 2. gangs behandling. Områdeplanen planlegger for etablering av mobilitetshuber som skal løse parkeringsbehovet i området. Ansatte og besøkende til HI Fdir vil kunne benytte seg av dette tilbudet når det er etablert. Klostergarasjen er nærmeste offentlige parkeringsanlegg, og vil også være et aktuelt tilbud. PBE slutter seg til foreslått parkeringsløsning for bil. Det er positivt at planforslaget bygger oppunder målsettingen om bærekraftig mobilitet på Dokken.

Uteområder, havn og havnepromenade

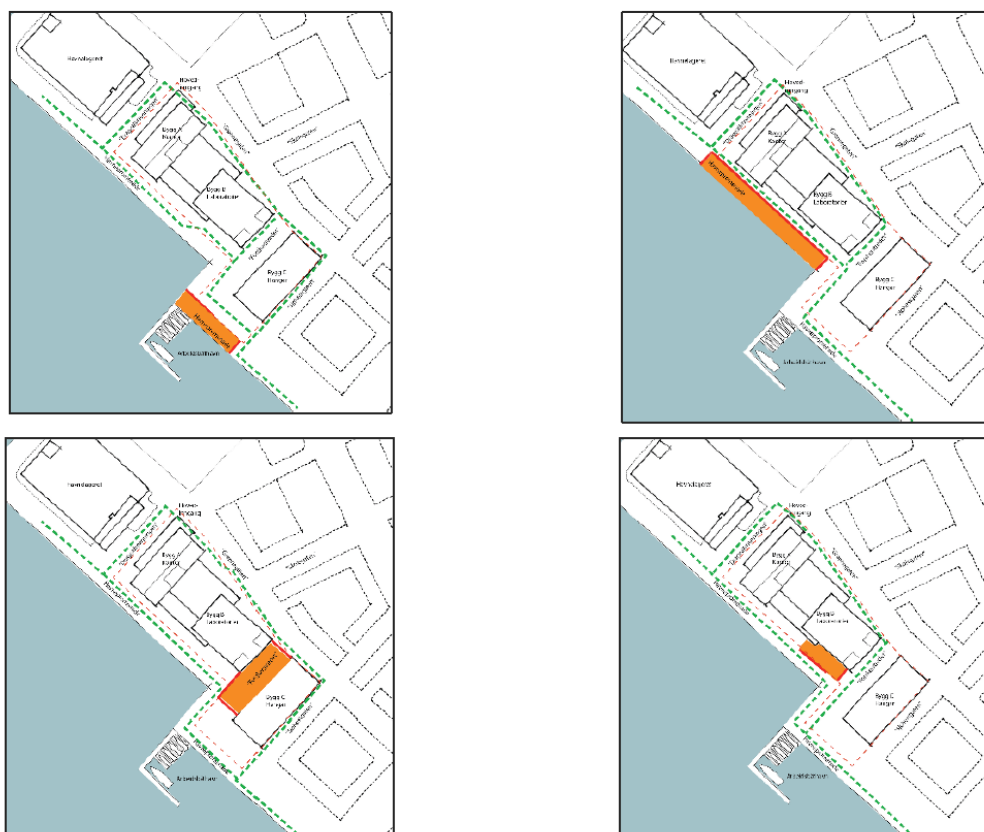
Uteområdene mellom byggene og ut mot sjøen (o_AT3 i plankart) har hovedfunksjon som utendørs arbeidsarealer for HI Fdir. For at området skal fungere, er det helt nødvendig å sette av tilstrekkelige arealer utendørs til logistikk og drift. I bestemmelsene pkt. 3.1.4 er det angitt at innenfor felt o_AT3 skal det «tilrettelegges for varelevering, mottak av fisk og laboratorieprøver, henting av avfall, interne kjørearealer, lastesoner, oppstillingsplasser, lagring og tekniske installasjoner for forsyning av bygget». Uteområdene skal i all hovedsak være offentlig tilgjengelig, men av sikkerhetsmessige årsaker er det i kortere perioder behov for sperre av tilgangen til deler av arealet. I mobilitetsplanen er det beskrevet at det svært sjelden vil være behov for større avstengninger av området.

PBE sin vurdering er at HI Fdir sine behov for logistikk og driftsarealer må ivaretas gjennom planforslaget for å sikre en funksjonell plan. Denne aktiviteten vil være en synlig del av virksomheten og vil bidra til liv og variasjon langs sjøfronten, som ellers i stor grad vil preges av boligbebyggelse. Vi er samtidig opptatt av å sikre størst mulig attraktivitet og tilgjengelighet for allmennheten gjennom området. Aktiviteten som det er åpnet for i bestemmelse 3.1.4 kan komme i konflikt med hensynet til allmennheten dersom dette ikke organiseres på en god måte. Det er i bestemmelsene stilt krav om intuitive og trygge gangpassasjer for uteområdene. Det er positivt. Som nevnt er passasjen mellom bygg B og bygg C særlig viktig, og PBE er opptatt av at dette ikke blir en ren arbeids- og logistikkzone. Det er ikke sagt noe konkret om denne passasjen i bestemmelsene. Vi vurderer at det må tydeligere framkomme av bestemmelsene og eventuelt av plankartet at arealet mellom hovedbygget og hangarbygget skal tilrettelegges og sikres for offentlig gjennomgang, i tillegg til at det skal fungere som arbeidsplass for HI Fdir.



Figur 19: Utklipp fra illustrasjonsplan. Asplan Viak AS.

HI Fdir har behov for tilgjengelig kai for sine forskningskip. Det er satt av areal til en 10 meter bred kai (O_KAI) i plankartet. Kaifronten skal fungere som offentlig tilgjengelig havnepromenade og skal knyttes sammen med promenaden som planlegges i områdeplanen. Strekingen som inngår i detaljplanen tillates i korte perioder avstengt for publikum, for sikker lasting og lossing av skip. I henhold til planbeskrivelsen er det forventet at det kan gå uker mellom hver gang slik stengning vil være nødvendig, og det forventes at det svært sjelden er behov for å stenge hele kaien eller passasjen mellom bygg B og C for gjennomgang. HI Fdir sitt behov for tilgang til kai, og periodevis avstengning, har vært kjent siden oppstart av planarbeidet. PBE vurderer at det i planforslaget er redegjort godt for behovet, og hvordan en skal håndtere myke trafikanter ved avstengning, viser til figur 20.



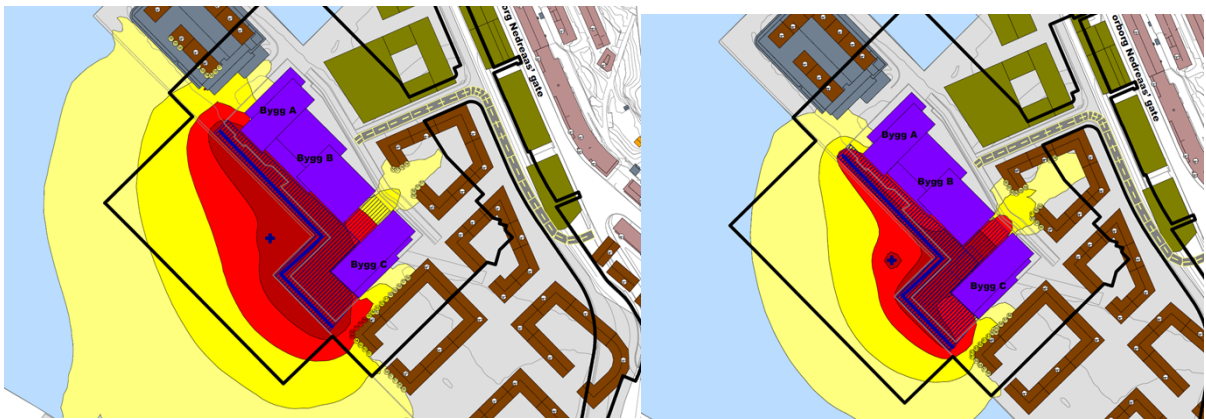
Figur 20: Eksempler på hvordan området kan sperres av ved behov, vist med rød strek. Grønn stiplet linje viser åpne gangforbindelser. Asplan Viak AS.

Utenfor kaien er det i sør regulert et område for arbeidsbåthavn (o_SH). I tilknytning til arbeidsbåthavn ligger et bestemmelsesområde, #1, der det åpnes for å etablere testbasseng med kontrollrom og anlegg. Etablering av arbeidsbåthavn bør ikke medføre privatisering av tilstøtende planlagt havnepromenade, som skal ha gode oppholdskvaliteter. Båthavnen bør derfor utformes med høy grad av åpenhet. Eventuelle behov for avstengning må etableres innenfor formålet o_SH1, og begrenses til det som er nødvendig av hensyn til drift og sikkerhet. Det må vurderes medtatt krav til dette i reguleringsbestemmelsene før 2. gangs behandling.

Støy

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en støyvurdering som omfatter driftsfase for HI Fdir, atkomst i mellomfase og bygg- og anleggsvirksomhet innenfor planområdet (Støyvurdering– Nybygg Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, Asplan Viak AS, 12.01.2026).

Det vil være knyttet noe støyende aktivitet til HI Fdir sin drift. Det gjelder bruk av kraner ved lasting/lossing og andre driftsaktiviteter på sjøsiden av byggene. Støyvurderingen viser at i driftsfasen for HI Fdir vil planlagt støyfølsom bebyggelse i områdeplanen for Dokken sør, kunne havne i gul/rød støysone. Det innebærer at både fasader og uteområder vil kunne få støy over grenseverdi. I henhold til støyrapporten er det krevende å skjerme omgivelser mot havnerelatert støy, men det er vist til at det kan gjøres avbøtende tiltak ved å bygge inn kompressor for høytrykkspyler på nordvestsiden av bygg C. Støykartene viser at med et slikt kompensierende tiltak vil foreslått bebyggelse i områdeplan ikke havne i rød støysone, samt at færre boligfasader vil havne i gul støysone.



Figur 21: Oversikt over støysituasjon uten avbøtende tiltak t.v. og med avbøtende tiltak t.h.

I reguleringsbestemmelse pkt. 2.2.1 er det stilt krav om at det ikke tillates utendørs støyende aktivitet på kveld og på natt (kl. 19-07) eller på søndag og helligdager. Det er også stilt krav om støyavbøtende tiltak knyttet til høytrykksspyling dersom det dokumenteres lydeffektnivå over $L_{wa} 108$ dB. PBE er positiv til at forslagsstiller har sikret avbøtende tiltak i reguleringsbestemmelsene. Vi stiller imidlertid spørsmål ved innslagspunktet. Ettersom hensikten er å skåne framtidig støyfølsom bebyggelse mot støy er det naturlig å stille krav om avbøtende tiltak dersom det for tilgrensende boligbebyggelse kan dokumenteres fasadestøy over en gitt grenseverdi. Vi ber om høringsinnspill på foreslått formulering. Forslagsstiller må vurdere endret ordlyd i bestemmelsen før 2. gangs behandling.

Planforslaget legger til rette for etablering av et formålsbygg i tett by, med behov for bruk av uteområder, kai og havn som del av sin drift. En viss støy knyttet til utendørs aktivitet er uunngåelig. Støyrapporten viser til at det er mobile støykilder og driftsaktivitet som er vanskelig å skjerme med lokale tiltak. Det er derfor behov for at også gjøres tilpasninger i områdeplanen for å kunne håndtere støy fra HI Fdir sin drift.

Det er gjennomført støyberegninger for bygg- og anleggsperiode og i bestemmelse 2.2 er det stilt krav om at grenseverdier og rutiner for varsling iht. retningslinje T-1442/2021 skal benyttes som utgangspunkt for vurdering av støy i anleggsperioden. Det er videre stilt krav

om at det ved søknad om tiltak skal gjøres beregninger av støy i bygge- og anleggsfasen samt beskrive tiltak for å unngå overskridelser av grenseverdier i støyretningslinjen (pkt. 2.4). PBE vurderer at støy fra bygge- og anleggsperioden er godt nok dokumentert og håndtert i planforslaget.

Teknisk infrastruktur og VA-løsninger

Det må gjennomføres omfattende sanering, omlegging og etablering av nytt VA-anlegg og annen teknisk infrastruktur i bakken. Hovedrammer for dette fastsettes i områdeplan for Dokken sør, og koordinering mellom de to planene på dette punktet er helt nødvendig. Arbeidet med VA-rammeplanene har vært godt koordinert underveis.

Ettersom HI Fdir skal bygges ut før overordnet VA-anlegg er på plass, legges det opp til både midlertidige og permanente VA-løsninger for prosjektet. De midlertidige løsningene er avklart med Bergen vann. De permanente løsningene som foreslås i områdeplanen har Bergen vann vært negativ til, og det er særlig knyttet til foreslått løsning med kildeseparert avløpssystem. På den bakgrunn har Bergen vann gitt negativ uttale til både områdeplanens og detaljplanens VA-rammeplan. Det betyr at planarbeidene må jobbe videre sammen med Bergen vann for å finne en omforent løsning før sluttbehandling. Det blir viktig at dette prioriteres høyt.

Energi og klima

Det er utarbeidet klimanorm og klimagassberegninger som følger planforslaget til høring. Beregningene viser et samlet utslipp på ca. 53 291 tonn CO₂-ekvivalenter over en analyseperiode på 50 år. De største utslippsbidragene kommer fra transport i drift, energibruk i drift og materialproduksjon

PBE etterspør høyere klimaambisjoner for prosjektet. Klimagassberegningen nevner en rekke mulige tiltak som kan bidra til utslippskutt, men ingen av disse er sikret i bestemmelsene. I tidlig fase i planarbeidet var det ambisjoner om etablering av egen energisentral i bygget. Dette inngår ikke lenger i planforslaget. PBE vurderer at det må ses på målrettede tiltak for å redusere de største utslippsdriverne. Valg av energisystem, solceller og valg av materialer er bl.a. forhold som må ses på i det videre arbeidet.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, hvor det er tilknytningsplikt for alle nybygg, jf. § 34.1 i KPA. Krav om tilknytning til fjernvarmeanlegg er ikke tatt inn i reguleringsbestemmelsene. Det kan gis unntak for tilknytningsplikten dersom utbygger kan dokumenteres bedre energiløsninger for miljø og samfunn. Dersom det ikke kan dokumenteres at nybygget vil betjenes av bedre energiløsning enn fjernvarme før 2. gangs behandling, må kravet om tilknytning legges til i bestemmelsene.

ROS

I risiko- og sårbarhetsanalyse til planforslaget er følgende uønskede hendelser identifisert som aktuelle:

- Storm og orkan (kraftige vinder)
- Lyn- og tordenvær
- Urban flom/overvann
- Stormflo i kombinasjon med havnivåstigning og bølger
- *Skipsstøt*

- Ulykker i forbindelse med skip til kai
- *Ulykker mellom småbåter og nyttetraffic*
- Brann i bygninger og anlegg
- *Utslipp av farlige stoffer som følge av tiltaket*
- *Eksplisjonsfare*
- Svikt i nød- og redningstjenesten

Hendelser som står i *kursiv* er vurdert å innebære en akseptabel risiko (grønn). Det er kun lyn og tordenvær som er vurdert å ha en slik risiko at det må sikres tiltak (rød). Øvrige hendelser er kategorisert som gul, hvor tiltak bør vurderes. Det er foreslått en rekke risikoreducerende tiltak som del av planforslaget, jf. vedlagt ROS-analyse. PBE vurderer at risiko og sårbarhet er tilstrekkelig vurdert og fulgt opp i planforslaget.

Naturmangfoldsvurdering

Det er vurdert som lite sannsynlig at planarbeidene vil gi økt samlet belastning og tap av naturmangfold i forhold til dagens situasjon (nml § 10). Transformasjon av tidligere havneareal vil tvert imot kunne føre til en større andel av grønne flater og mulig lokal og åpen håndtering av overvann.

Det er gjennomført feltarbeid og kartlegging av økologiske funksjonsområder på land, samt fugleundersøkelser og marinbiologiske undersøkelser i forbindelse med planarbeidet. Det vises til vedlagt naturmangfoldsrapport. I tillegg er tidligere registreringer lagt til grunn for kunnskapsgrunnlaget. Etter vår vurdering foreligger det tilstrekkelig kunnskap om naturmangfoldet og virkninger på naturmangfoldet (nml § 8). Føre-var-prinsippet får dermed ikke anvendelse, jf. naturmangfoldloven § 9.

Det er avdekket hekkende måker på skur 23. Skur 23 er forutsatt revet. Planforslaget er derfor vurdert å medføre noe negativ konsekvens for naturmangfold innenfor planområdet. Forslag til avbøtende tiltak for naturmangfold omfatter begrensning i anleggsarbeid som innebærer plutselige hendelser som sprenging, riving, etc. i hekkeperioden for måker (pkt. 2.2 og 2.4 i bestemmelsene), og tiltak for å hindre avrenning av sedimentpartikler til sjø i anleggsperioden (nml § 12). Eventuelle kostnader ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket fører med seg, skal dekkes av tiltakshaver (nml § 11).

PBE vurderer at planforslaget i tilstrekkelig grad ivaretar hensynene i naturmangfoldloven.

Oppsummering

Planforslaget har stor offentlig interesse og er særdeles viktig for Bergen kommune og regionen. Samlokalisering av Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet på Dokken vil bidra til å styrke Bergen sin posisjon som «havbyen», samler et viktig forsknings- og kunnskapsmiljø og tilrettelegger for et stort antall statlige arbeidsplasser. Planforslaget er bearbeidet gjennom prosessen og det har vært tett dialog mellom forslagsstiller og PBE underveis. Vi slutter oss i all hovedsak til planforslagets innhold, men vurderer at det er behov for bearbeiding på noen punkter, som er gjennomgått i fagnotatet. Dette gjelder hovedsakelig:

- Volumkomposisjon for bygg A
- Bearbeiding av arkitektonisk uttrykk
- Takoverbygg mellom bygg B og C
- Hensynssoner for EMC og rystelser

Vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-11, og i henhold til delegert myndighet, sendes følgende forslag til detaljregulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:
 - a. Detaljregulering, Bergenhus, Gnr. 164, Bnr. 3 m. fl., Dokken, nybygg
Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, arealplan-ID Planid
vist på plankart, datert 10.03.2026
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 24.03.2026

Plan- og bygningsetaten

Vigdis Berge

Avdelingsleder

Tarje I. Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Plankart datert 10.03.2026
Reguleringsbestemmelser datert 24.03.2026
Planbeskrivelse datert 24.03.2026
Merknadsskjema datert 10.03.2026
Illustrasjonsplan datert 10.03.2026
Snitt og oppriss datert 10.03.2026
Sol- og skyggeillustrasjoner datert 02.12.2025
ROS-analyse datert 10.03.2026
VA-rammeplan datert 18.12.2025
Uttale fra Bergen vann, datert 10.03.2026
Kulturminnedokumentasjon datert 10.12.2025
Uttale fra byantikvaren, datert 18.12.2025
Naturmangfoldsrapport datert 12.01.2026
Støyrapport, datert 10.03.2026
Mobilitetsplan, datert 10.03.2026
Lengde- og tverrprofiler veg, datert 12.01.2026
Klimanorm, datert 04.12.2025
Klimagassberegninger, datert 10.12.2025
Grunnforurensing, datert 12.01.2026
Geoteknisk vurdering og vurdering av områdestabilitet, datert 31.03.2025
Fotomontasje, datert 10.03.2026
Formingsveileder, datert 10.03.2026
Fagnotat Arkitektur og byform, datert 12.01.2026
Fagnotat Landskap og bylandskap, datert 12.01.2026

Planprogram, datert 14.06.2024
Konsekvensutredning A1 Landskap og bylandskap, datert 27.05.2025
Konsekvensutredning A2 Kulturmiljø datert 13.06.2025
Fagutredning B4 Naturmangfold datert 04.06.2025
Fagutredning B5 Energibehov og energiløsninger, datert 13.06.2025
Fagutredning B6 Teknisk infrastruktur, datert 28.05.2025
Fagutredning B7 Klimagassutslipp, datert 13.06.2025
Fagutredning B8 Bølger og Stormflo, datert 02.06.2025
Fagutredning B9 Anleggsfasen og mulig parallell havnedrift, datert 03.06.2025
Fagutredning C10 Lokalklima, datert 13.06.2026
Fagutredning C11 Friluftsliv og byliv inkl. barn og unges interesser, datert 28.05.2025
Fagutredning C13 Transportbehov og mobilitet, datert 05.06.2025
Fagutredning C14 Beredskap og ulykkesrisiko, datert 13.06.2025
Fagutredning D15 Arkitektur og byform, datert 05.06.2025
Sammendrag av konsekvenser og undersøkelser, datert 13.06.2025.

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr:

PLAN-2023/11228