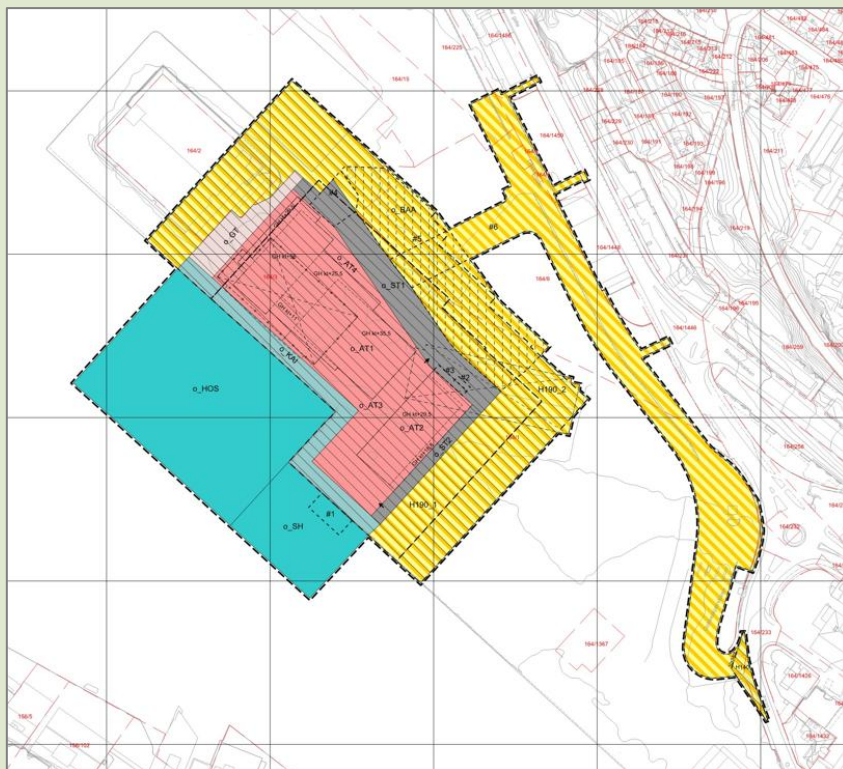


Detaljregulering HI/Fdir.- Mobilitetsplan

Detaljregulering, Bergenhus, gnr. 164, bnr. 3 m. fl.,
Dokken, nybygg Havforskningsinstituttet og
Fiskeridirektoratet – PlanID 71350000



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Statsbygg
 Tittel på rapport: Detaljregulering HI/Fdir.- Mobilitetsplan
 Oppdragsnavn: Regulering Nybygg HIFI og Fiskeridir.
 Oppdragsnummer: 638991-07
 Utarbeidet av: Steinar Onarheim, Lars Refsdal Olsen, Geir Arild Slettemark
 Oppdragsleder: Kai Lande
 Tilgjengelighet: Åpen

Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS
03	17.mars 2026	Oppdatert figur 6.2	KLA	GHA
02	10. mars 2026	Oppdatert dokument etter innspill fra Bergen kommune.	SO, LRO, GAS	GAS
01	12. jan. 2026	Nytt dokument	SO, LRO, GAS	GAS

Innhold

1.	Innledning	4
1.1.	Kravspesifikasjon og avgrensing av oppgaven	4
1.2.	Kort om tiltaket og planprosessen	6
1.3.	Hva virkninger av planforslaget vurderes opp mot	8
2.	Føringer	10
2.1.	Gåstrategi for Bergen 2020-2030	10
2.2.	Sykkelstrategien for Bergen 2019-2030	10
2.3.	Kollektivplaner	11
2.4.	Trafikkplan sentrum	12
2.5.	Mobilitetsstrategi for Dokken	13
2.6.	Områdeplan for Dokken sør- mobilitetsplan	14
2.7.	Andre relevante føringer	16
3.	Dagens situasjon	17
3.1.	Planområdet	17
3.2.	Tilgjengelighet og tilbud for sykkel, gange og mikromobilitet	19
3.3.	Kollektivtilbud	23
3.4.	Biltilbud og trafikkavvikling	24
3.5.	Tungtransport, mengder og retningsfordeling	26
3.6.	Reisemiddelfordeling	27
4.	Faser for utbygging	28
4.1.	Mellomfasen og permanent fase	28
4.2.	Etter mellomfasen	30
5.	Løsninger i mellomfasen	31
5.1.	Trafikkløsninger for kjørende	32
5.2.	Gang- og sykkelløsninger	33
5.3.	Kollektivløsninger	34
5.4.	Trafikksikkerhetsvurderinger	36

6.	Løsninger i permanent fase	38
6.1.	Gang- og sykkelløsninger	38
6.2.	Kollektivløsninger	40
6.3.	Bilparkering	40
6.4.	Varelevering, renovasjon og annen logistikk	41
6.5.	Kjøremønster rundt hangarbygget	50
6.6.	Nærmere om «Grønnegaten»	61
6.7.	Personreiser: Transportvolum og reisemiddelfordeling	63
6.8.	YDT-estimer	70
6.9.	Samsvar med ABC-prinsippet	72
7.	Sammendrag	74

1. Innledning

Denne rapporten er en temarapport som er utarbeidet som en del av detaljreguleringsplanforslag for nybygg Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet (i fortsettelsen omtalt som HI/Fdir).

Rapporten omhandler mobilitet og trafikk knyttet til reguleringsplanforslaget. En del av innholdet er hentet fra tidligere rapport: *Fagutredning C13 - Transportbehov og mobilitet - Undersøkelse mot Dagens situasjon og Arealstrategi for Dokken* (Asplan Viak, 2025).

1.1. Kravspesifikasjon og avgrensing av oppgaven

Rapporten er utarbeidet i tråd med Bergen kommunes kravspesifikasjon for reguleringsplanforslag ¹.

Følgende føringer er angitt for mobilitetsplan i kravspesifikasjonen:

- Skal utarbeides ved regulering av tiltak etter §§ 26 og 27 (bebyggelse og anlegg) større enn 5000 m² BRA, eller som beregnes å gi mer enn 50 arbeidsplasser.
- Det skal redegjøres for hvordan infrastruktur, bygninger og uteområder tilrettelegges for å begrense transportbehovet, fremme miljøvennlig transport og sikre trygg og hensiktsmessig varelevering, parkering og tilkomst for alle trafikantergrupper.
- Det skal redegjøres for kollektivtilbud og tilbud til gående og syklende. Eksisterende situasjon skal vurderes og omtales, og tiltak foreslås der dette er relevant.
- Det skal redegjøres for samsvar med ABC-prinsipper.

Følgende føringer er angitt for trafikkanalyse i kravspesifikasjonen:

- Registrer ÅDT-tall i dag, beregn trafikk tall 10-20 år frem i tid, vis trafikkstrømmer, trafikkapasitet og trafiksikkerhet, og skisser løsninger.

¹ <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/arealplaner/veileder-private-planforslag/komplett-planforslag>

- Valg av vegklasse skal begrunnes og oppfylle Vegnormer for Bergen kommune, samt Statens vegvesens håndbok N100 - Veg- og gateutforming. Eventuelle fravik skal dokumenteres og begrunnes.
- Evt. fravik skal være søkt om og godkjent av vegmyndighet før offentlig ettersyn

Detaljreguleringen og områdeplanen

Detaljregulering for nybygg Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet og Områderegulering for Dokken sør utarbeides parallelt. Trafikkanalyser og mobilitetsplan for områdereguleringen vurderer løsninger og kjøremønster for Dokken sør når området er helt eller delvis utbygd (trafikkanalysene gjelder 2035 og 2050). Her ligger Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet (heretter omtalt som HI/Fdir) inne som en del av den samlede aktiviteten i området, men detaljer rundt hva bygget skaper av transport er ikke eksplisitt omtalt. Disse analysene og denne planen tar heller ikke for seg trafikale løsninger i mellomfasen, frem til ferdig utbygd gatenett og infrastruktur. For å komplementere arbeidet gjort i områdeplanen vil mobilitetsplanen for HI/Fdir derfor omfatte:

- Infrastrukturløsninger på Dokken sør i mellomfasen (se beskrivelse av faser i kapittel 4), frem til øvrig utbygging på Dokken sør:
 - Løsninger for bil, gang- og sykkel og kollektiv, inkludert trafiksikkerhetsvurderinger
- Løsninger på HI/Fdir-tomten i permanent fase, når byggene tas i bruk (både før og etter utbyggingen av øvrige deler av Dokken sør)
 - Løsninger for gang, sykkel, kollektiv og bil, inkludert tilknytning til omkringliggende områder.
 - Parkering, kjøremønster, logistikk og varelevering
 - Trafiksikkerhet
 - Forventet transportvolum (YDT), fordelt på kjøretøytyper
 - Scenario for reisemiddelfordeling for personreiser

Det er vurdert at det ikke er behov for egen trafikkanalyse for HI/Fdir planen. Dette begrunnes med at det gjennomføres relativt omfattende trafikkanalyser i forbindelse med områdeplanen, og der HI/Fdir-bygget sin aktivitet er inkludert i analysene. Når det gjelder mellomfasen for HI/Fdir (før øvrige deler av Dokken sør bygges ut) viser YDT-estimer i kapittel 6.8 at det ikke forventes nevneverdig økning i trafikk sammenlignet med dagens situasjon, og trafikkanalyse anses derfor ikke som nødvendig.

1.2. Kort om tiltaket og planprosessen

Hva det planlegges for

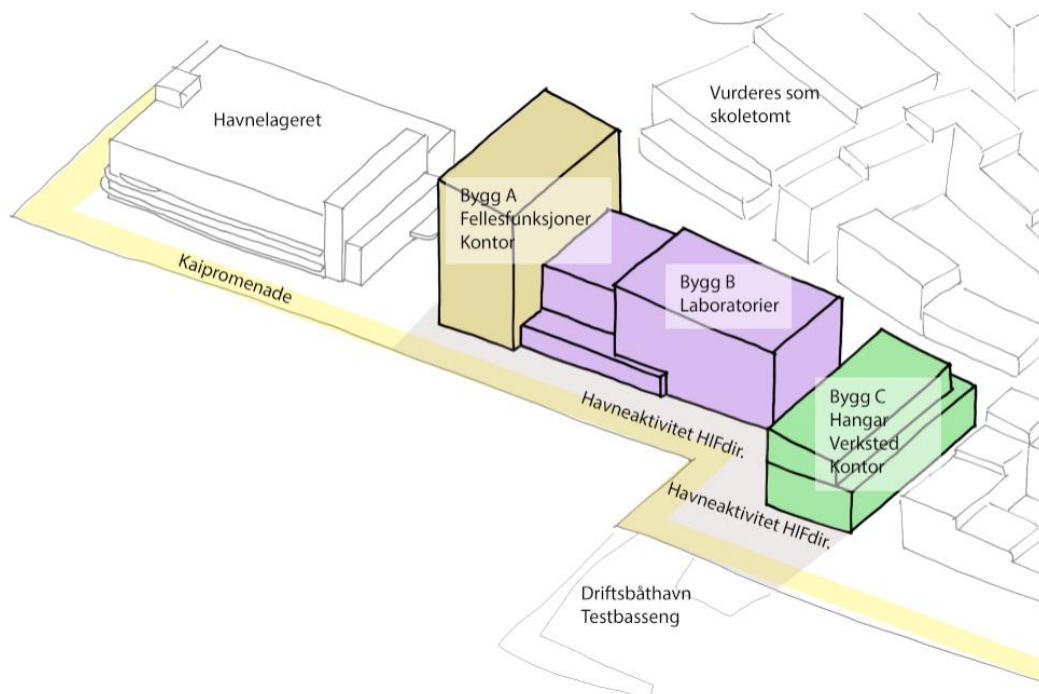
Havforskningsinstituttet (HI) og Fiskeridirektoratet (Fdir) planlegges samlokalisert på Dokken. For dette prosjektet utarbeider Statsbygg detaljreguleringsplan.

Statsbygg har i oppgave å bygge et formålsbygg, blant annet med bakgrunn i at dagens laboratoriearealer er for små og utdaterte. Utearealene er også en del av HI/Fdir sin sentrale virksomhet og en forutsetning for at tomten på Dokken er valgt.

HI er et av Europas største marine forskningsinstitutter. De jobber med overvåkning, forskning og rådgivning innen fiskeri og havbruk. Fiskeridirektoratet er myndighetenes utøvende og rådgivende organ for fiskeri- og havbruksforvaltning.

Det planlegges for kombinerte forsknings- og kontorbygg på ca. 34.500 m², inkludert verksteder. Laboratorier (både våte og tørre) vil utgjøre en stor del av arealet. I tillegg har bygget en kjeller på ca 4000 m². Etter samlokalisering vil ca. 1000 ansatte ha sin arbeidsplass her.

En nærmere beskrivelse av tiltaket og planforslaget gis i planbeskrivelsen til planforslaget.



Figur 1-1 Forenklet illustrasjon av utbyggingen og mulige fremtidige omgivelser.

Områderegulering og detaljregulering utarbeides samtidig

Bergen kommune utarbeider forslag til områderegulering for Dokken sør. Planen skal legge til rette for en bymessig transformasjon av dagens havneområde. Samtidig med dette planarbeidet utarbeider Statsbygg forslag til detaljreguleringsplan for HI og Fdir. Planområdet som omfattes i detaljreguleringen, inngår også som en del av områderegulering for Dokken sør. Hensikten med detaljreguleringen er å gi en detaljert avklaring av reguleringsmessige rammer for utbygging av HI/Fdir.

Områdereguleringen fra Bergen kommune og detaljreguleringen fra Statsbygg skal i utgangspunktet følge hverandre frem mot offentlig ettersyn og vedtak. Selv om planene fremmes separat, vil de koordineres så langt det lar seg gjøre. Detaljreguleringen kan vedtas før områdereguleringen dersom nødvendige avklaringer er på plass.

Konsekvensutredning og andre temautredninger etter planprogrammet

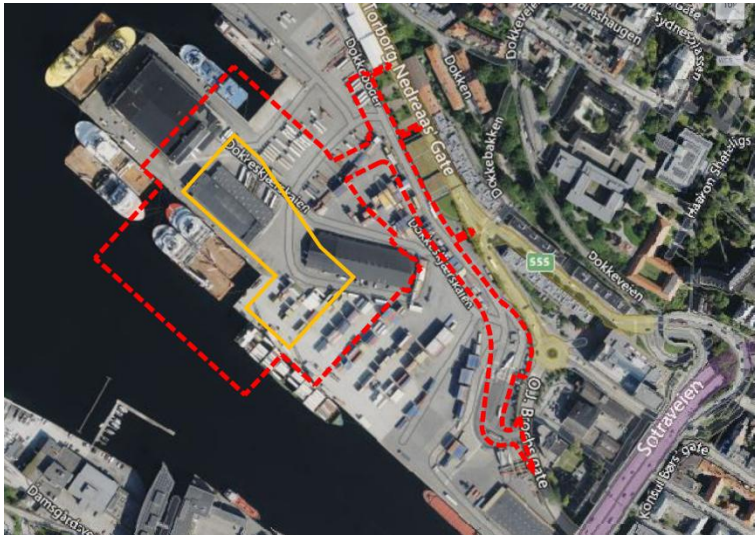
Tidlig fase med konsekvensutredning og andre temautredninger er gjennomført høsten 2024, med mindre komplettering og ferdigstilling fram mot våren 2025. Utredningene har ligget til grunn for utviklingen av prosjektet gjennom 2025 og utarbeiding av planforslag.

Det er utarbeidet konsekvensutredning for to tema - Landskap og bylandskap og Kulturmiljø. I tillegg er det 15 øvrige tema som er omtalt og vurdert i ulik grad. Utredningene er gjennomført med de alternativer og scenario som er beskrevet i planprogrammet. Scenario i planprogrammet har utgangspunkt i Bergen kommunes arealstrategi for Dokken.

I planprogrammet ble Havnelageret vurdert som mulig tomt for «Verdenshavsenteret O», og dette inngikk som en del av utredningene etter planprogrammet høsten 2024. Planmyndigheten i Bergen kommune har senere besluttet at Verdenshavsenteret O ikke skal inngå i planforslaget. Samtidig har utviklingskonseptet for Dokken sør blitt videreutviklet i forbindelse med utarbeidelse av planforslag for områdereguleringen. På bakgrunn av dette er verken alternativene for bebyggelse (HI/Fdir og Verdenshavsenteret O) eller tidligere scenario med utgangspunkt i arealstrategien lenger relevante i vurdering av virkninger av planforslag for detaljreguleringsplanen.

Planprogrammet omtaler mange ulike tema og aktuelle problemstillinger i planarbeidet. Noen av disse har vist seg aktuelle i tidlig fase og for alternativsvurderinger i forbindelse med konsekvensutredningsfasen, mens andre tema har vist seg mer aktuelle i forbindelse med vurdering av virkninger av selve planforslaget for detaljreguleringen.

Området som inngår i detaljregulering, inngår også i områdeplan for Dokken sør. Områdeplan for Dokken sør har gjennomført en egen konsekvensutredning. Virkninger av planforslaget til områdeplanen beskrives i områdeplanen.



Figur 1-2: Illustrasjon som viser planområdet med rød stiplet strek og tomten med gul strek.

1.3. Hva virkninger av planforslaget vurderes opp mot

Detaljreguleringsplanen for HI og Fdir er den første reguleringsplanen for en konkret utbygging som utarbeides innenfor det som i dag er havneområde, og dette gjøres parallelt med områdereguleringen. Under visse betingelser kan det være aktuelt at detaljreguleringen vedtas og utbyggingen starter uten at områdereguleringen for Dokken sør er endelig avklart. Ved vurdering av planforslagets virkninger er det derfor tatt utgangspunkt i to ulike situasjoner i omgivelsene:

- Utbygging av HI/Fdir. gjennomføres i samsvar med planforslaget, men dagens arealbruk i Dokken sør ellers er som i dag. Dette kan være et aktuelt scenario før regulering av øvrige arealer i Dokken sør og utbygging av disse er gjennomført.
- Utbygging av HI/Fdir. gjennomføres i samsvar med planforslaget, utbygging av havneområdet ellers gjøres i samsvar med planforslag for områdeplan for Dokken sør.



Figur 1-3 Illustrasjon som viser planforslaget omgitt med havneareal, som er dagens situasjon i området.



Figur 1-4 Illustrasjon som viser planforslaget og bebyggelsen foreslått i områderegulering for Dokken sør.

2. Føringer

2.1. Gåstrategi for Bergen 2020-2030

Gåstrategi for Bergen 2020-2030 sitt hovedmål er å øke antallet gående i byen ved å legge til rette for gode gangforhold og trygge krysningspunkter

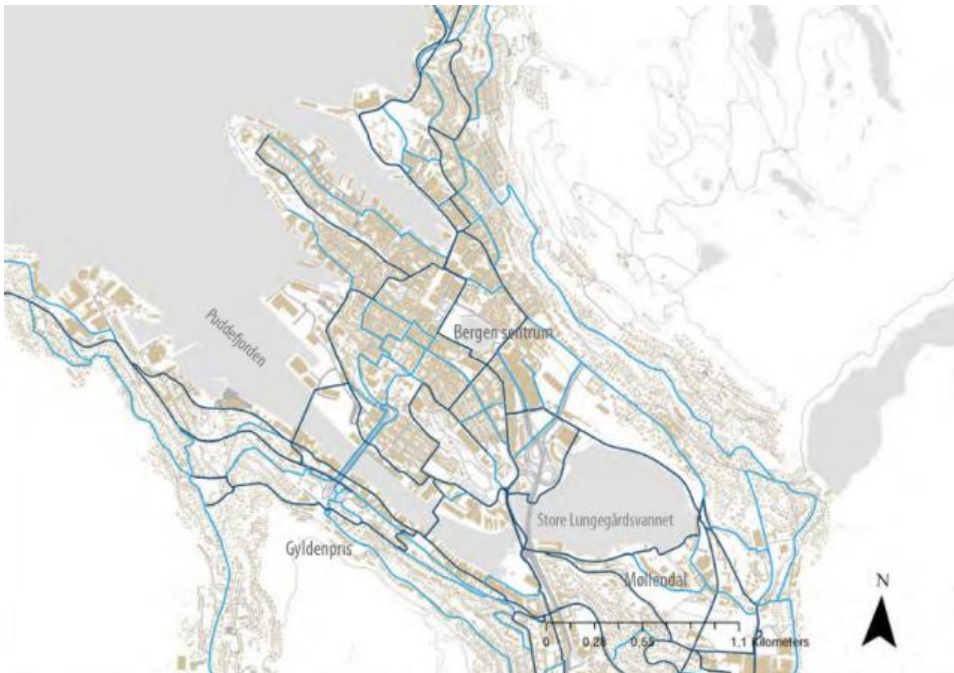
Tiltak i strategien er blant annet å utvikle et sammenhengende og attraktivt gangnettverk som kobler ulike deler av byen og identifisere soner med høy gåtrafikk og prioritere tiltak der. Det er også fokus på gangkvalitet, gangkryssinger og gangkomfort. Strategien vektlegger også samspill mellom gående, syklistene og kollektivtrafikk.

2.2. Sykkelstrategien for Bergen 2019-2030

Sykkelstrategien for Bergen 2019-2030 har som mål å fremme en ambisiøs satsing på sykling i Bergen. Hovedmålet er å øke andelen syklistene i byen, med en ambisjon om en sykkelandel på 10%.

Vi ser av Figur 2-1 at en av hovedrutene for sykkel går langs Torborg Nedreaas gate mot Møhlenpris. Det er og hovedrute på planlagt gang- og sykkelbru over Puddefjorden til Laksevåg².

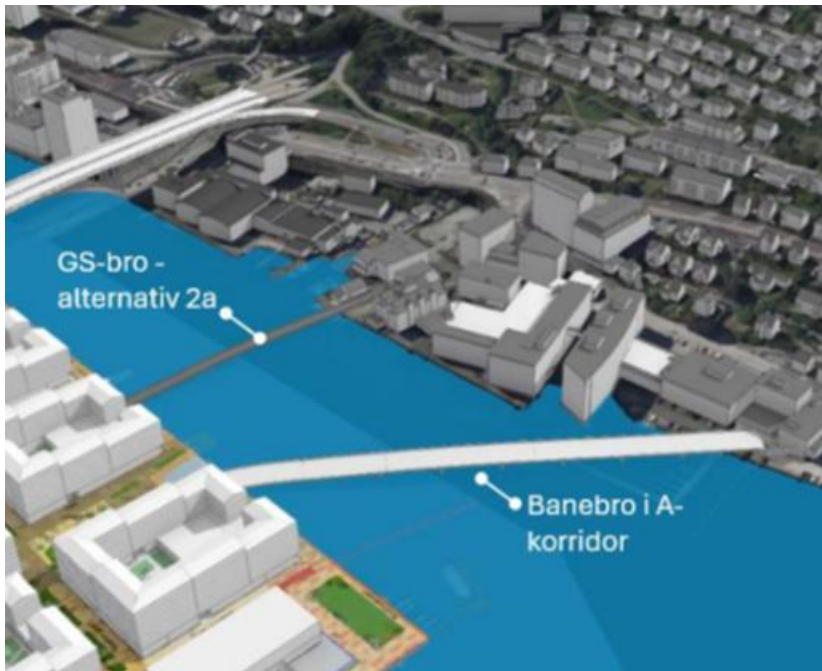
² Det har i 2026 kommet anbefaling fra Bergen kommune om at gang- og sykkelbro skal krysse to kvartal sør for HI/Fdir-bygget. Se kapittel 2.3 for mer detaljer.



Figur 2-1: Utsnitt fra vedtatt sykkelnett i Bergenhus bydel. De mørkeblå traseene er prioriterte sykkelruter for offentlig utbygging.

2.3. Kollektivplaner

Kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest er et sentralt dokument for kollektivtrafikk mot vest. Planen var på høring og offentlig ettersyn mars-april 2023. Kollektivplanen peker på hovedkorridorer for kollektivsystemet i Bergen vest. Dette omfatter hele Bergen vest og kollektivsystemet mot nabokommunene. Planen vurderer hvor man skal satse på buss og hvor det kan være aktuelt å bygge bybane. Trasé for bybane mot vest er ikke avklart per september 2024. Status og fremdrift er ikke endelig avkart, men i fagnotat kommunedelplan kollektiv Laksevåg (Plan og bygningsetaten, 16.02.26) anbefales alternativ A3-A4, med lav bro til Damsgårdsveien og tunnel videre bak Kirkebuktenalternativ. Broen går her i gaten som er ett kvartal sør for HI/Fdir-bygget. For gang- og sykkelbro anbefales alternativ 2a. Denne har kryssing over Puddefjorden to kvartal lenger sør enn HI/Fdir-bygget.



Figur: Anbefaling for kryssing av Puddefjorden. Kilde: Plan og bygningsetaten, 2026.

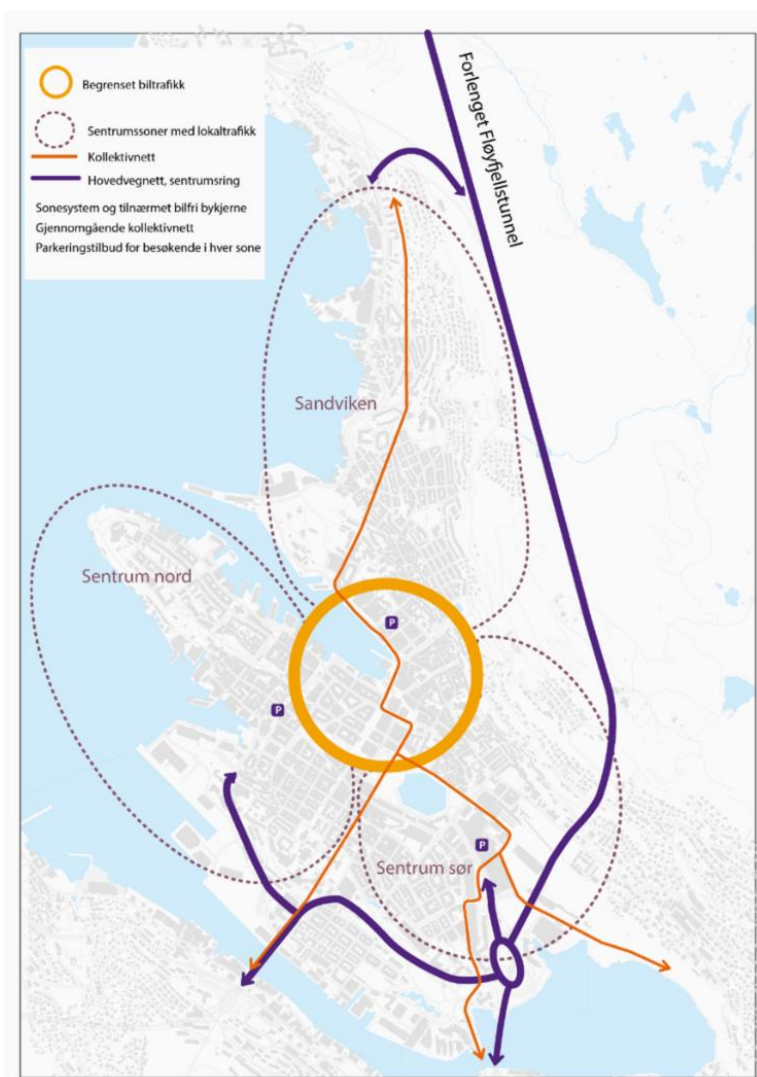
I arealstrategi for Dokken er det markert stopp for en bybåt på kaien like nord for Havnelageret. Bergen kommune har vurdert ulike konsepter og løsninger for bybåt og foreløpig er det foreslått å starte med en rute mellom Laksevåg og Nøstet. I Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler (Bergen kommune, 2020) er det et ønske om å tilrettelegge for etablering av bybåt i byen.

2.4. Trafikkplan sentrum

Trafikkplan for Bergen sentrum³ ble vedtatt i bystyret mai 2023. Formålet med Trafikkplan sentrum er å bidra til å skape et livskraftig og attraktivt bymiljø i sentrum. Målet er å kunne etablere en tilnærmet bilfri bykjerne.

Den vedtatte løsningen, «bilfritt torg» (se figur Figur 2-2), innebærer delvis sonedeling som gir en indre sentrumskjerne prioritert til gange, sykkel, kollektivtrafikk og nødvendig varetransport.

³ Trafikkplan sentrum- Temaplan for trafikksystemet i det sentrale byområdet i Bergen, datert 26.04.22.



Figur 2-2: Prinsippene for et fremtidig sonesystem. Kilde: Bergen kommune, 2023

Et av områdene der det er behov for trafikale tiltak er ved Dokken: «Behov for trafikale tiltak for å kunne håndtere økt trafikk i krysområdet på Dokken som følge av trafikkomleggingen i sentrum. Utforming av tiltak må koordineres med planlagt byutvikling på Dokken.»

2.5. Mobilitetsstrategi for Dokken

Mobilitetsstrategi for Dokken (Bergen kommune, 2022) viser hvordan det er mulig å oppfylle nullvekstmålet og overordnede målsetninger om utslipp og reisemiddelfordeling. Gjennom effektive virkemiddel legges det til rette for at fremtidige beboere, arbeidstakere

og besøkende skal velge gange, sykkel og kollektiv fremfor privatbil. Mål for reisemiddelfordeling er 0% på arbeidsreiser og 10% for andre reiser.

I mobilitetsstrategien er det pekt på at Dokken i dag har «begrenset tilgjengelighet med kollektivtransport. Det er relativt lang gangavstand til eksisterende kollektivtilbud, og det går ikke bussruter langs Torborg Nedreaas gate.»

Overordnede mål i mobilitetsstrategien er knyttet til nasjonale mål:

- Nullvekstmålet innebærer at det ikke skal være vekst i personbilbruk i de store byene.
- Nullvisjonen som tar sikte på at ingen skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.
- Hensynet til bedre folkehelse fremheves.

Det er også vist til forslag til overordnet strategi for Dokken er det lagt opp til å bygge «gåbyen Dokken, en bilfri bydel».

2.6. Områdeplan for Dokken sør- mobilitetsplan

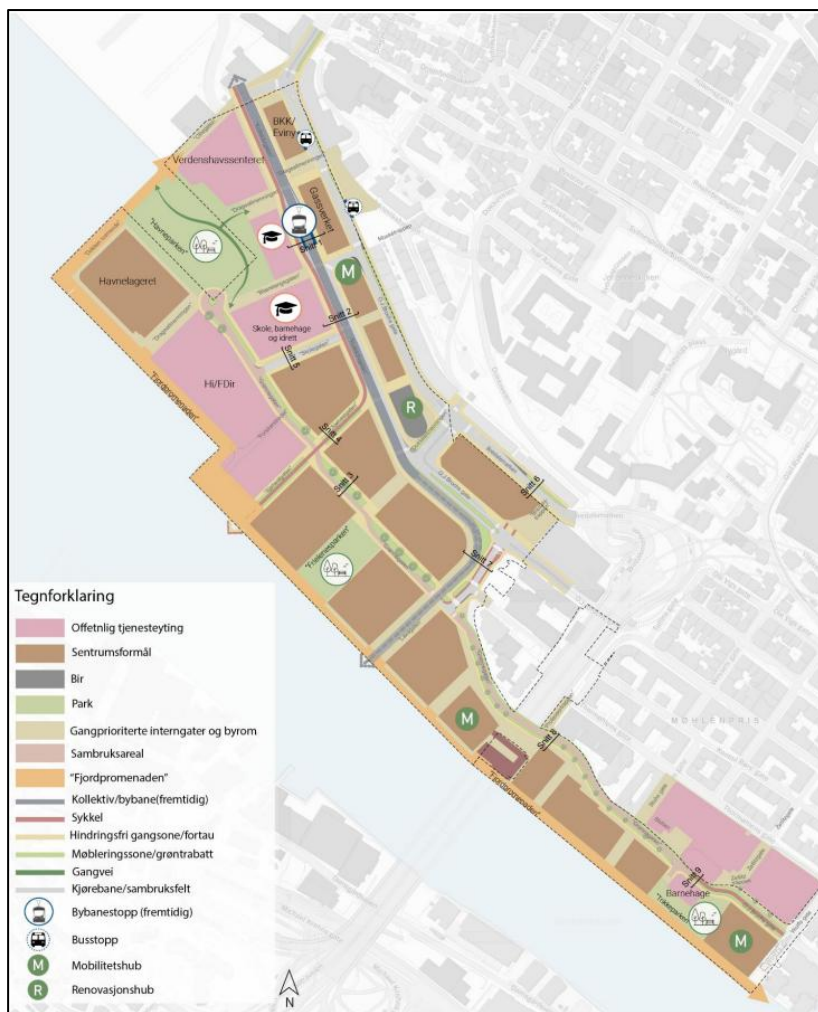
Det er utarbeidet en mobilitetsplan (Norconsult, 2025⁴) som oppsummerer arbeidet med transport og mobilitet for områderegeringsplan for Dokken sør. Den bygger på en mobilitetsanalyse for områdeplanen (Norconsult 5.5.2025). Mobilitetsanalysen var en del av arbeidet med konsekvensutredningen og gir en anbefaling på overordnede prinsipper for utforming av planen.

Formålet med mobilitetsplanen er å gi en samlet vurdering av løsninger for gater, byrom og alle trafikantgrupper, samt å tydeliggjøre prioriteringer og hensyn som må følges opp videre. Rapporten danner grunnlaget for plankart, bestemmelser og planbeskrivelse i områderegeringen for Dokken sør. Mobilitetsplanen er basert på fem hovedgrep:

1. **Samlet biltrafikk i hovedgatene:** Ordinær biltrafikk ledes gjennom Torborg Nedreaas gate, Bredalsmarken og O.J. Brochs gate. Disse tilpasses toveis trafikk og større kjøretøy. Når kollektivgaten er etablert, kan et kjørefelt i Torborg Nedreaas gate brukes til møbleringssone.

⁴ Områderegeringsplan for Dokken sør- Mobilitetsplan. Datert 16.12.2025.

2. **Ny kollektivgate som hovedåre:** En egen kollektivgate med holde-plass ved det gamle gassverket blir den viktigste interne forbindelsen. Her kombineres buss-/bane og separat sykkelvei, uavhengig av valg av fremtidig bybane.
3. **Gå-, oppholds- og grøntprioriterte interngater:** Interngatene får brede arealer for gående, opphold og vegetasjon. De tilpasses ulike funksjoner som bolig, skole, Verdenshavsenter og park. Bilrestriksjoner langs Møhlenpriskaien prioriterer myke trafikanter og utvikler sjøfronten.
4. **Ny gang- og sykkelbro over Puddefjorden:** Planen inkluderer en ny forbindelse for gående og syklende, planlagt før bybanen. Den styrker forholdene for myke trafikanter og knytter Laksevåg tettere til Dokken, sentrum og Møhlenpris.
5. **Felles og fleksible parkeringsløsninger:** Parkering organiseres gjennom fellesgarasjer, hentepunkter og delebilordninger. Dette gjør det mulig å bo på Dokken uten bilavhengighet i hverdagen.



Figur 2-3: Illustrasjon som viser mobilitetsplan for Dokken sør. Kilde: Norconsult, 2025.

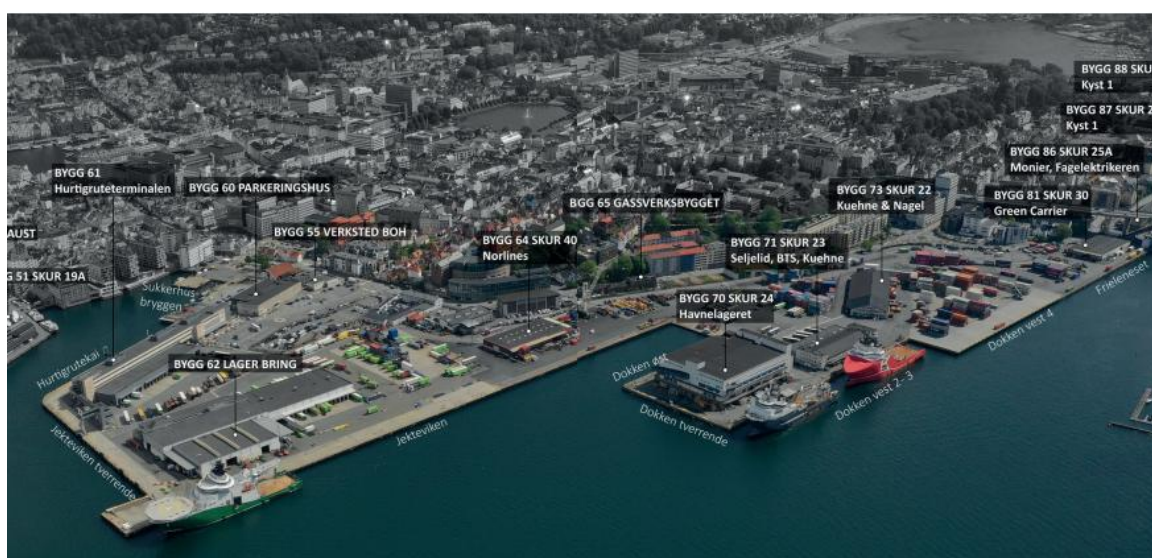
2.7. Andre relevante føringer

- Planprogram for detaljreguleringsplan for nybygg Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet (juni 2024)
- Arealstrategi for Dokken, februar 2023.
- Kommuneplanens arealdel KPA2018: Fra bilbasert by til kompakt gåby.
- Regional areal- og transportplan og NTP. Gir rammer for et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Inkludert ABC-føringer.
- Grønn strategi, med rammer for en fossilfri by innen 2030.
- Miljøløftet (samlebetegnelse på byveksttalen og bompengepakken)
 - Nullvekstmålet for biltrafikk, bruk av privatbil ikke skal øke i byområdet.
 - Bedre mobilitet ved tilrettelegging av attraktive alternativ til bil.
 - Bedre fremkommelighet for næringstransport
- Kollektivstrategi for Hordaland, med mål om å øke kollektivandelen i byområdet

3. Dagens situasjon

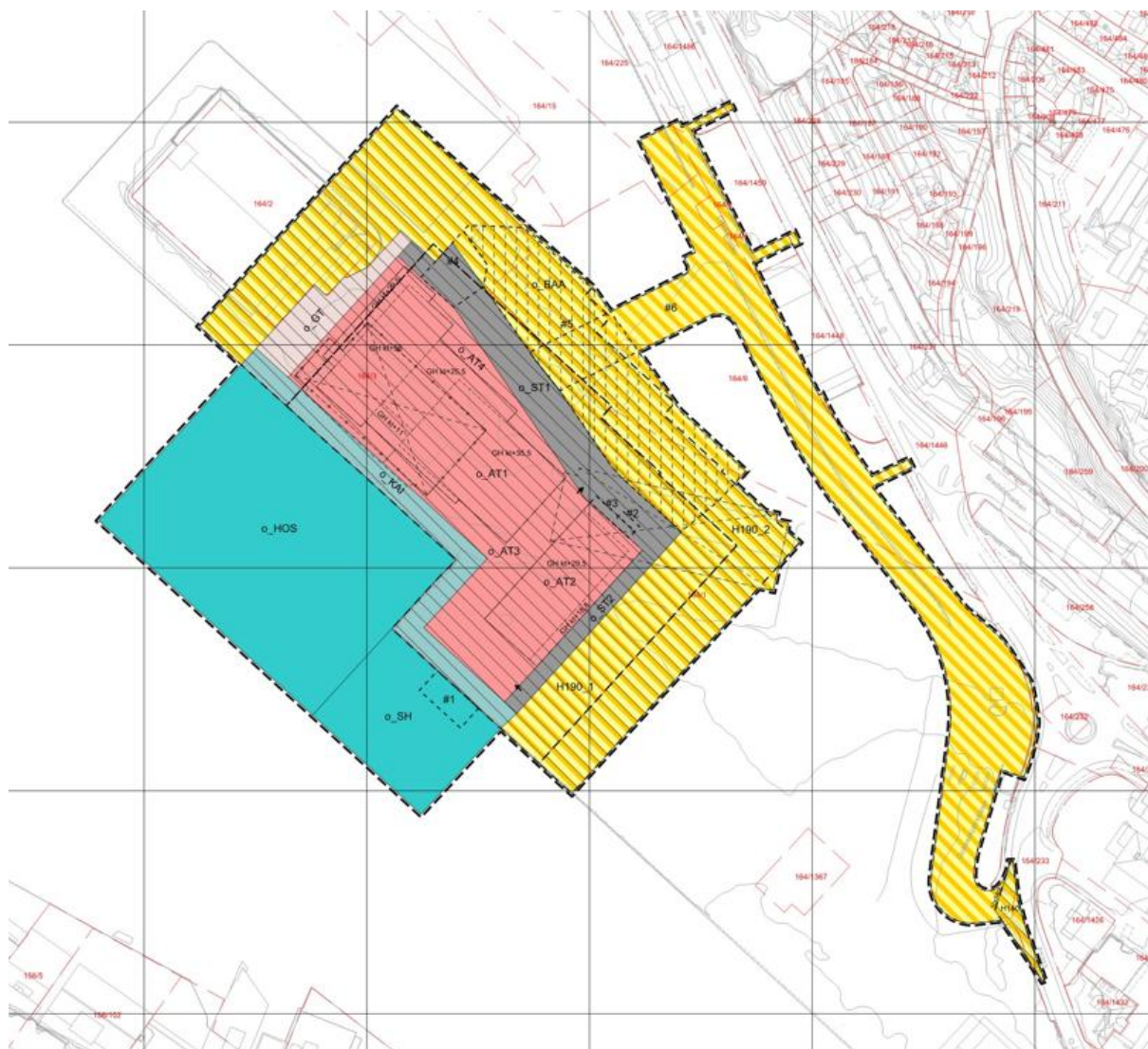
3.1. Planområdet

Planområdet ligger på Dokken ved Puddefjorden, helt sørvest i Bergenhus bydel. Området er i dag i bruk til havne- og lagervirksomhet og det er sentralt som godshavn for Bergensregionen og for store deler av Vestlandet. HI og Fiskeridir. blir trolig den første utbyggingen i en ny bydel på Dokken, Nøstet og deler av Møhlenpris.



Figur 3-1: Ortofotobilde av dagens situasjon på Dokken

Planavgrensning



Figur 3-2: Utklipp fra plankart.

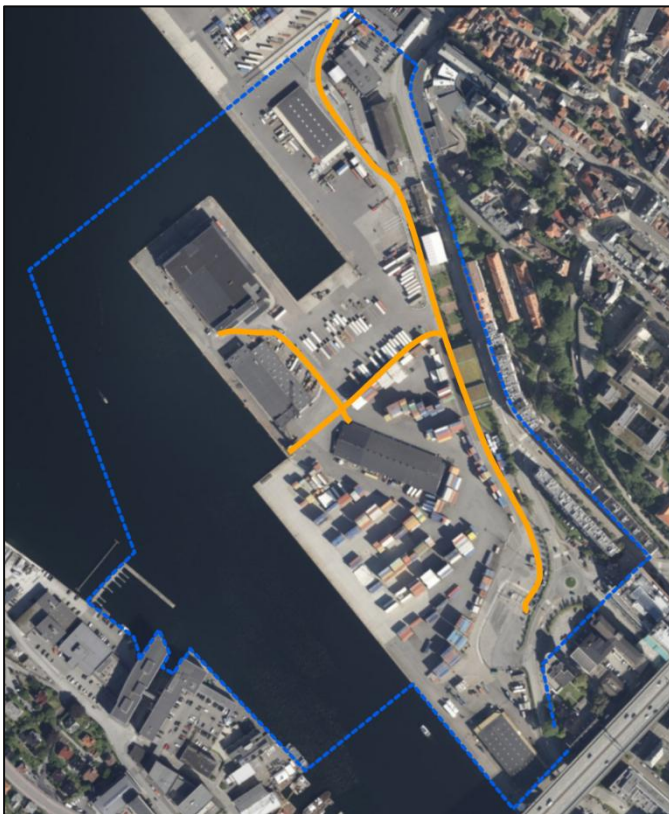
Ved innsendelse til 1.gangshøring er det satt en planavgrensning som skal ta høyde for nødvendige avklaringer/ arealer knyttet til:

- Avgrensning av tomt for HI og Fiskeridir.
- Nødvendig adkomst fra hovedveinettet og håndtering av logistikk til og fra bygget.
- Tilstrekkelig kai-areal og sjøareal for ankring av og logistikk knyttet til håndtering av skip og plassering av arbeidsbåthavn til HI og Fiskeridir.
- Arealbehov i anleggsfasen og for riving av skur 22.

I og med at det forgår en parallell prosess med områderegulering, vil det kunne oppstå behov for justeringer etter gjennomført parallell høringsperiode for begge planene.

3.2. Tilgjengelighet og tilbud for sykkel, gange og mikromobilitet

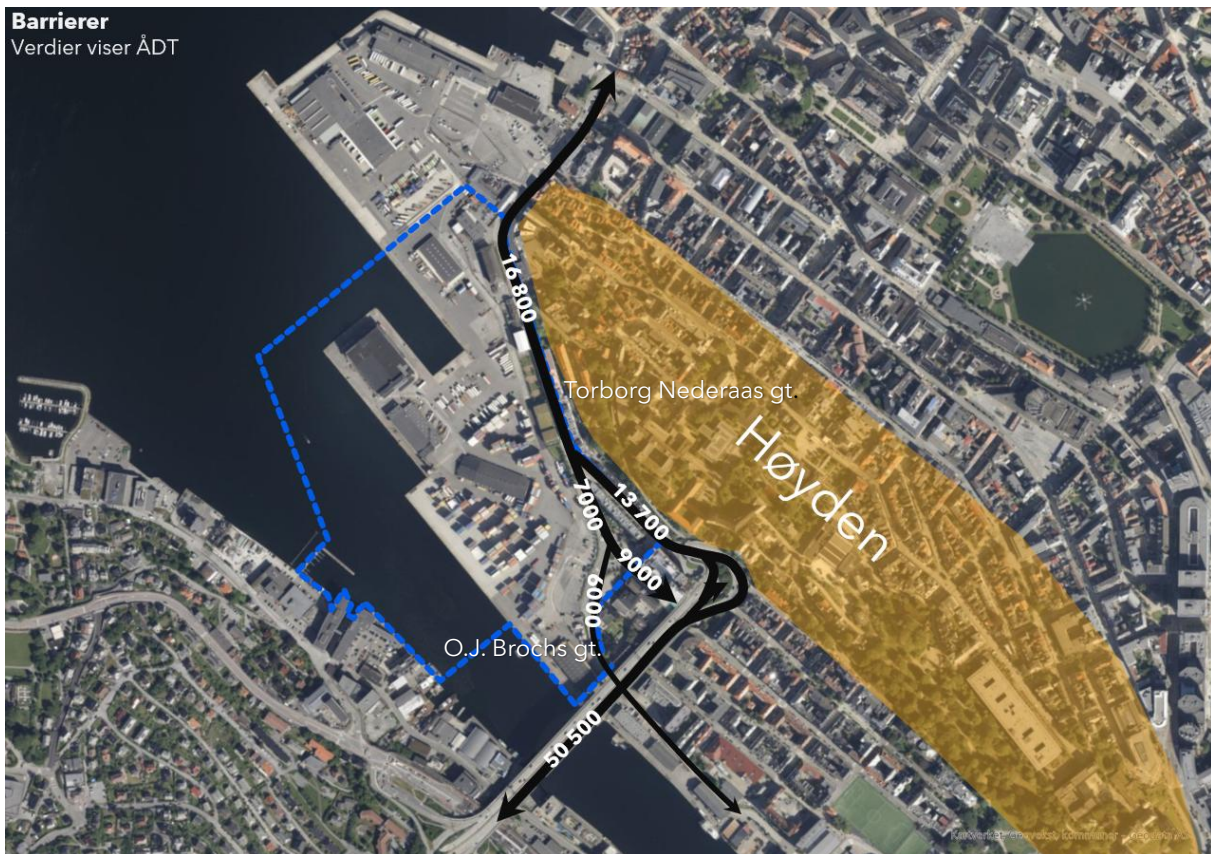
Gangtilbudet inne på planområdet (Figur 3-3) er preget av at dette er en containerhavn i dag og arealet er først og fremst et logistikkareal, omgitt av et ISPS-gjerde med begrenset tilgang. Gangtrafikk inne i området ledes langs et eget gangfelt øst i planområdet, fra adkomstområdet/porten i sør og nordover langs gaten Dokkeboder. Denne gaten går parallelt med Torborg Nedreaas` gate. Nord i planområdet bøyer gangfeltet av mot vest ned til havnebygget og de to andre byggene.



Figur 3-3: Gangfelt innenfor planområdet (oransje linjer). NB: Illustrasjonen angir plangrense som angitt i planprogrammet. I forbindelse med utarbeidelse av planforslag for detaljreguleringen er planområdet innskrenket, ref. Figur 3-2.

Hvis en ser på dagens tilbud for myke trafikanter, herunder gående, syklende og mikromobilitet (elsparksykkel o.l.) utenfor planområdet så er dette preget av spesielt to forhold som begge utgjør barrierer (Figur 3-4). For det første er det de trafikkerte gatene i nærområdet. Torborg Nedreaas gate/ O.J. Brochs gate er barrierer som enten må krysses

eller som en må ferdes langs for å komme til og fra planområdet. Dette gjelder både mot Nøstet, sentrum/Høyden, Møhlenpris og Laksevåg (over Puddefjordsbroen). Torborg Nedreaas gate er den største barrieren, med en ÅDT på rundt 16 800 kjøretøy.



Figur 3-4: Barrierer for gående og syklende rundt planområdet. ÅDT-verdier er fra 2023 (vegkart.no). NB: Illustrasjonen angir plangrense som angitt i planprogrammet. I forbindelse med utarbeidelse av planforslag for detaljreguleringen er planområdet innskrenket, ref. Figur 3-2.

For det andre er det ca. 25 høydemeter som må krysses hvis en skal gå eller sykle korteste veg mot sentrum, over Høyden. Det er flere alternative ruter, men alle rutene har enten trapper eller i «sikksakk» gjennom gater som for eksempel gjennom Dokkebakken. Dette kommer også frem i Figur 3-6 lenger nede som beskriver ulike ruter mot sentrum.

Det er fortau langs alle gatene i området, men ikke tilrettelagt med egne sykkelfelt. Sykling skjer derfor på fortau eller i blandet trafikk. Dette er både gater med mye trafikk, som Torborg Nedreaas` gate, og mindre trafikkerte gater som på Møhlenpris og på Høyden (se eksempelbilder i Figur 3-5).



Torborg Nedreaas` gate (ÅDT 16 800, 3 felt, alle for kjøretøy) ved kryss opp mot Jekteviksbakken. Sett mot sør.



O.J. Brochs` gate (ÅDT 6000) ved kryss inn til havnen. Sett mot nord.



Thormøllens gate på Møhlenpris (ÅDT ukjent). Sett mot sør.



Bredalsmarken (ÅDT 13 700, 3 felt, alle for bil). Sett mot nord.

Figur 3-5: Noen sentrale gater i nærheten av planområdet der sykling må skje på fortau eller blandet med biltrafikk. Foto: google maps, 2023.

Figur 3-6 viser gangruter fra planområdet til ulike målpunkt i sentrale deler av Bergen⁵. Til Den blå steinen, Bergen kino og Grieghallen er det også påført gangtid langs raskeste rute, forutsatt en hastighet på 5 kmt., hhv 11 minutt, 13 minutt og 8,5 minutt.⁶

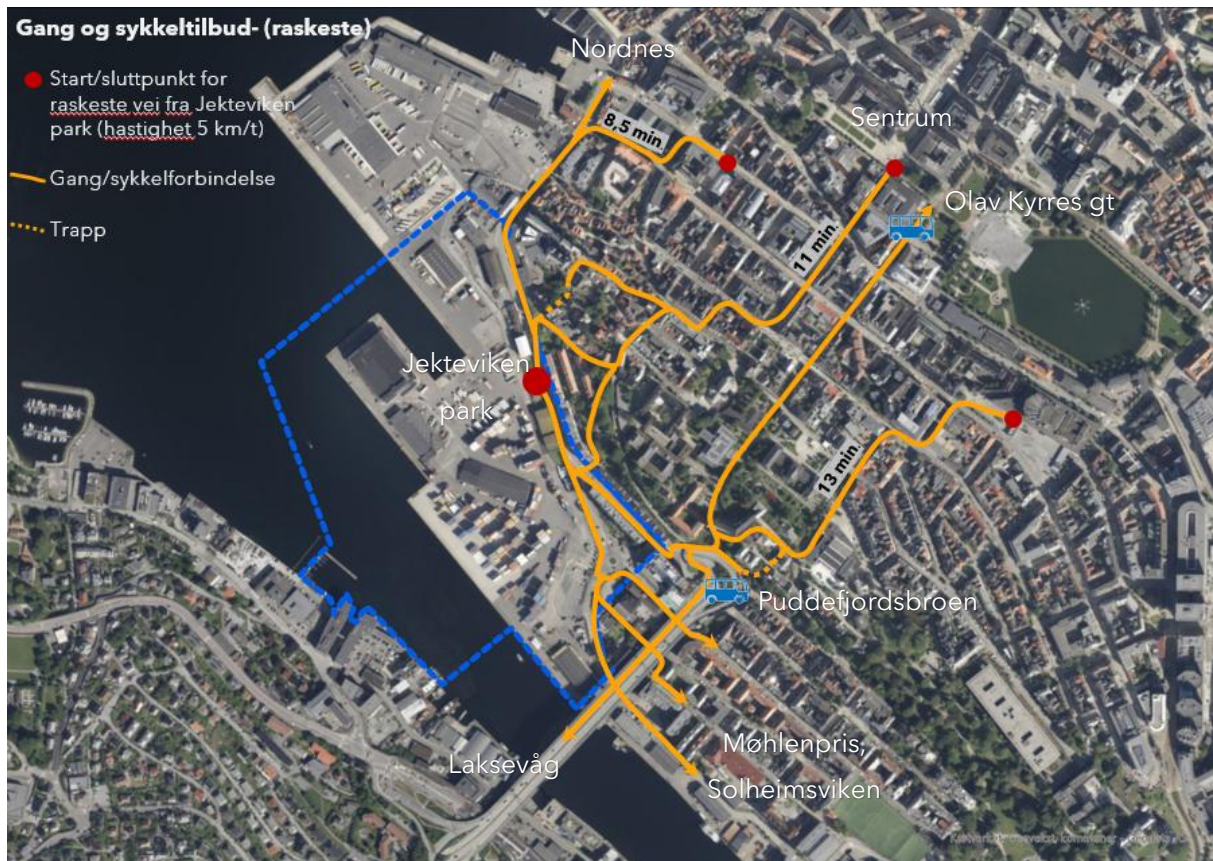
En ser av Figur 3-6 at mot indre sentrum så finnes det ikke en opplagt rute, men flere alternative ruter. Raskeste vei til Den blå steinen er Jekteviksbakken eller Dokkebakken, over Høyden og videre i Sigurds gate og Torggaten. Turen tar ca. 11 min å gå (0,9 km).

⁵ Gangtid motsatt vei (til planområdet) vil være det samme siden det ikke er hensyntatt høyder/ stigning.

⁶ Startpunktet for analysene er satt midt i Jekteviken park som ligger omtrent midt på nord-søraksen i planområdet. Ved ferdig utbygd situasjon på tomten vil hovedinngang til de nye byggene være et mye brukt startpunkt. Dette gir ca. 150 meter lenger avstand mot sentrum, men «styrkeforholdet» mellom de ulike gangtraséene vil være omtrent det samme.

Alternativ rute er å gå nord langs Torborg Nedreaas` gate til Nøstet, og så sørover til Den blå steinen. Dette tar 2,5 minutt lenger tid (ca. 200 meter lenger). Alternativet er mer aktuelt jo lenger nord i planområdet en starter. Det er også et godt alternativ for syklister siden en da slipper å sykle over Høyden, selv om en da for det meste må sykle i veibane med biltrafikk eller på fortau. I retning mot planområdet vil dette alternativet være mer attraktivt for syklister siden det er to bilfelt i Torborg Nedreaas` gate retning sør, og dermed mer plass til syklister. Sykkeltid fra Jekteviken park til Den blå steinen langs denne ruten er på 4,5 minutter ved 15 kmt (stigning er her ikke hensyntatt).

Andre alternativer inn til Den blå steinen er å gå trappene opp til Jussbygget (nord for Jekteviksbakken) eller langs Bredalsmarken og så gjennom gangtunnelen ved Sjøfartsmuseet. Sistnevnte tar 4-5 minutt lenger tid (ca. 400 meter lenger) enn raskeste vei. Alternativet er mer aktuelt jo lenger sør på Dokken en starter.

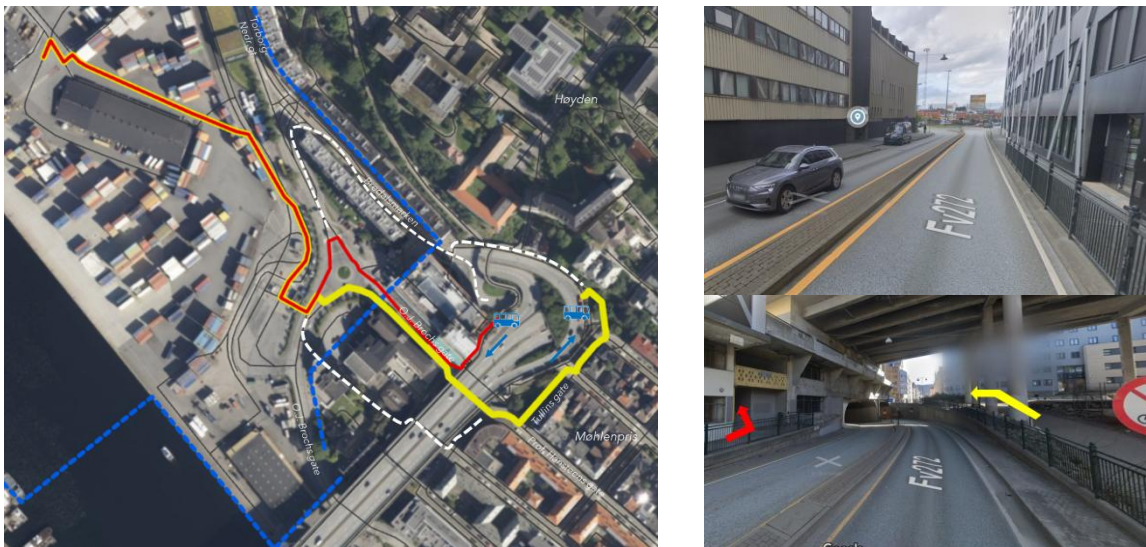


Figur 3-6: Noen sentrale forbindelser for gående og syklende fra planområde (start ved Jekteviken park) mot øst (sentrum, Nordnes mm.), sør (Møhlenpris, Solheimsviken mm.) og vest (Laksevåg mm.) Figuren viser også gangtid (hastighet 5 kmt) langs raskeste veg til tre ulike målpunkt i sentrum. Nærmeste bussholdeplass på Møhlenpris/Puddefjordsbroen og i sentrum ved Olav Kyrres gate og Christies gate er også markert. NB: Illustrasjonen angir plangrense som angitt i planprogrammet. I forbindelse med utarbeidelse av planforslag for detaljreguleringen er planområdet innskrenket, ref. Figur 3-2.

3.3. Kollektivtilbud

Det er ingen kollektivtilbud i umiddelbar nærhet langs planområdet i dag. Nærmeste bussholdeplasser er holdeplass Møhlenpris, øst på Puddefjordsbroen, og som er betjent av ruter som går vestover til Bergen vest og nabokommunene, se figur 3-4. Det er her snakk om ett godt samlet tilbud med en frekvens på om lag 80 avganger i timen i morgen og ettermiddagsrush i begge retninger⁷. Imidlertid varierer frekvensen mye fra rute til rute.

Hvis en ser nærmere på dagens gangforbindelser til bussholdeplassene på Møhlenpris så er korteste avstand fra sentrum⁸ av planområdet på 600-700 meter, se Figur 3-7. Raskeste vei til busstopp i begge retninger går altså langs O.J. Brochs gate. Dette er en trafikkert gate (ÅDT på ca. 9000), og ellers lite attraktiv gate å gå langs, med smale fortau og høye bygg på begge sider (se Figur 3-7). Dersom man benytter denne ruten til holdeplass ut av sentrum må en også gå opp en trapp (rød pil) på vestsiden av Puddefjordsbroen. Dette slipper man i andre retningen (gul pil), men det er noe bratt stigning langs Tullins gate.



Figur 3-7: T.v: Raskeste veg til Møhlenpris holdeplass på begge sider av vegen. Rød strek viser raskeste veg til bussene ut fra sentrum (620 meter) og gul strek viser raskeste veg til bussene mot sentrum (730 meter). Hvite stiplede linjer viser alternativ gangrute. T.h: Fortau langs O.J. Brochs gate mellom planområdet og holdeplasser på Møhlenpris. Øverst ser man mot planområdet, nederst mot sør. Rød pil viser adkomst til holdeplass med busser ut fra sentrum (via trapp). Gul pil viser adkomst til holdeplass for busser mot sentrum.

⁷ Rutene som stopper på denne holdeplassen, enten i ene eller begge retninger er: 10, 13, 15, 18, 19, 3, 3E, 4, 40, 40E, 441, 442, 445, 450, 460, 481, 484 og 4. Kilde: GTFS-data.

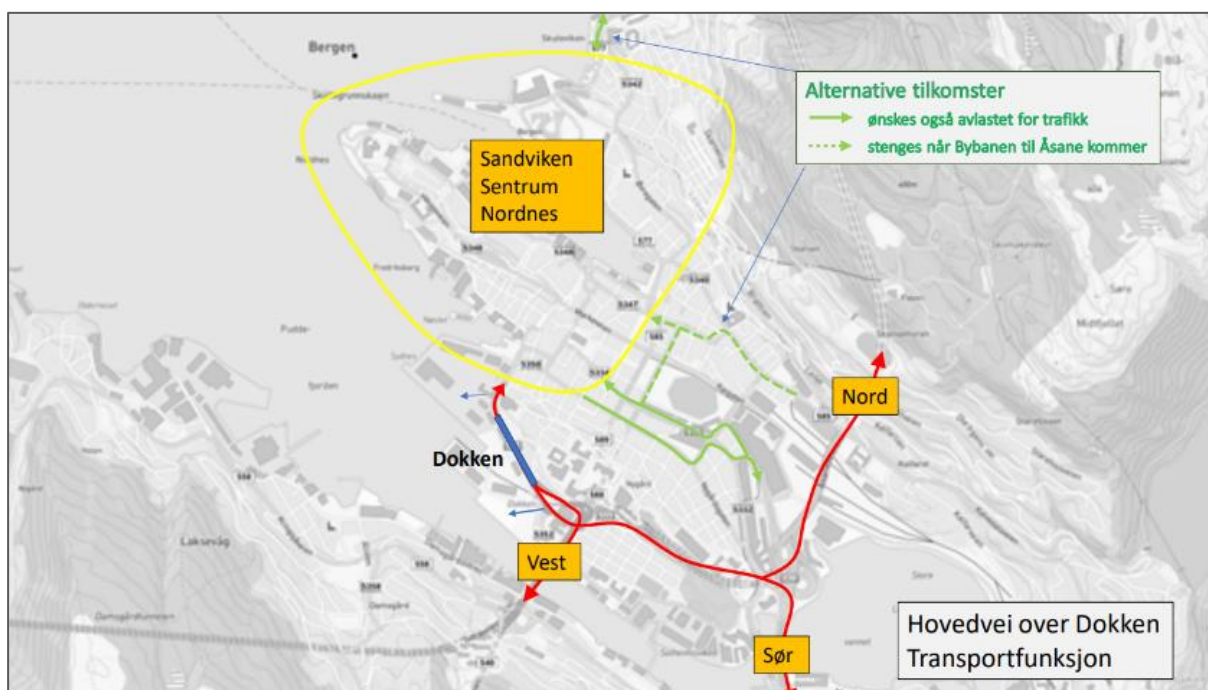
⁸ Sentrum er her plassert i området der en kan forvente hovedinngangen til HI/Fiskeridir.

3.4. Biltilbud og trafikkavvikling

I mobilitetstrategien for Dokken (Bergen kommune, 2022) er dagens trafikksituasjon godt beskrevet: «Torborg Nedreaas' gate er en hovedforbindelse til sentrum nord og Nordnes, og parkeringstrafikk til Klostergarasjen. Trafikkmengden er i dag 18.000 ÅDT. Denne trafikken er vanskelig å flytte eller redusere uten å påføre sentrumsgatenettet økt belastning.

Tidligere har den overordnede strategien vært å avlaste sentrumskjernen (Vaskerelven, Håkongsgaten og Nygårdsgaten) ved å overføre trafikk til Torborg Nedreaas' gate på Dokken.

Alternative tilkomstveier til sentrum og Nordnes er ikke egnet til å overta den funksjonen Torborg Nedreaas' gate har. Disse veiene er del av et sentrumsgatenett som ønskes avlastet for trafikk, og flere blir berørt når Bybanetraseen gjennom sentrum mot Åsane skal etableres.»



Figur 3-8: Illustrasjon av hovedveien over Dokken sin transportfunksjon for sentrumsbetjening. Illustrasjon: Bergen kommune, 2022.

3.4.1. Trafikkmengder i dag og fremover

Det er mye trafikk på vegnettet rundt Dokken. Figur 3-4 viste for eksempel at Torborg Nedreaas gate ligger på en ÅDT på rundt 17 000 kjøretøy.

3.4.3. Bildeling og samkjøring

Bildeletilbud gir mulighet for å bo i området uten bil og dermed redusere biltrafikk og parkeringsbehov (en delebil er antatt å erstatte minst 10 privatbiler). Hvis vi ser på tilbudet innenfor 1 km luftlinje fra sentrum av tomten så er det i overkant av 100 biler (fra Dele og Hyre) tilgjengelig i dag på Møhlenpris, Høyden og mot sentrum og Nordnes. I tillegg finnes Getaround der man kan leie bil fra privatpersoner. I tillegg finnes i Bergen samkjøringstenester som Nabogo.

3.5. Tungtransport, mengder og retningsfordeling

I dag går det mye tungtransport inn og ut av Dokken, knyttet til Bergen havn sin aktivitet. I august 2024 var det f.eks. 13 750 passeringer inn og ut totalt¹⁰. Her det det imidlertid noe mørketall for utenlandsk tungtransport pga. problemer med registreringssystemet. For øvrig var ca. 55% av disse kjøretøyene (7616 passeringer) fra store kjøretøy over 7,5 tonn.

Av de store kjøretøyene var 18% (1385 passeringer) fra Posten/Bring. (Dette vil tilsvare omtrent det transportvolumet som forsvinner i mellomfasen siden det er Posten/Bring som flytter fra Bergen havn når en begynner anleggsarbeidet ved HI/Fdir.) Bergen havn opplyser at det er en del mindre aktivitet i helger og at tirsdag har mest aktivitet. Vi setter derfor tirsdag som dimensjonerende dag, og at 20% av ukestransporten skjer på tirsdager, 15% skjer på hver av de andre hverdagene og 10% på helgedagene. Dette gir oss følgende:

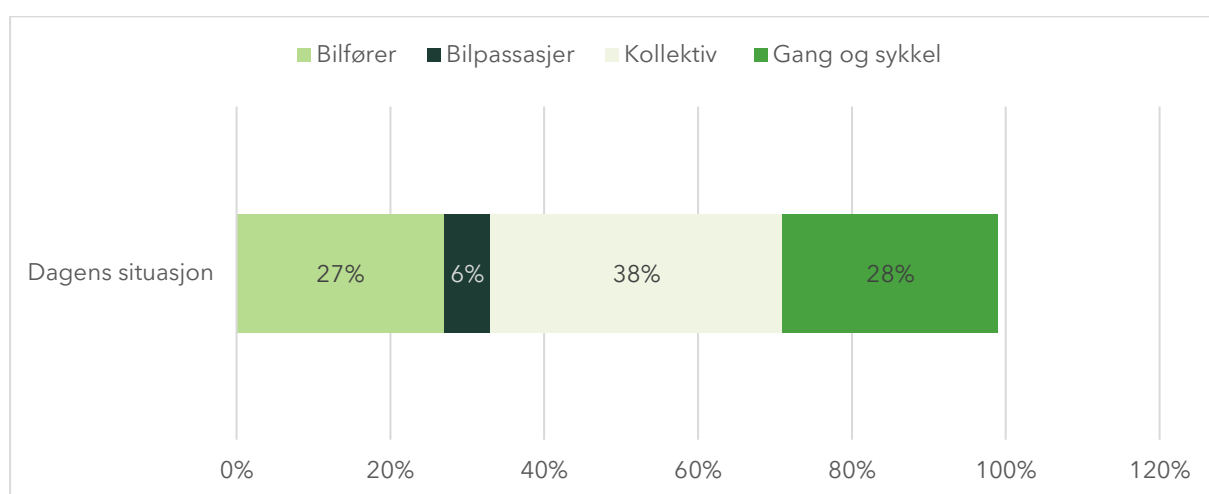
- I dag er det rundt 950-1280 turer (sum av inn og ut) av Dokken per dag på hverdager (YDT).
- 55% av denne transporten er fra tunge kjøretøy over 7,5 tonn. Det tilsvarer f.eks. rundt 700 turer (sum av inn og ut) med tunge kjøretøy på peak-dag som er tirsdagene.
- Ved flytting av Posten/Bring så reduseres dette med 100 -130 turer per hverdag (YDT, sum inn og ut) sammenlignet med i dag. (Tirsdag er da «peak dag» og der reduksjonen er på ca 130 kjøretøy). Den samlede reduksjonen som følge av flyttingen utgjør 18% av store kjøretøy på over 7,5 tonn.

¹⁰ Tall mottatt fra Bergen havn, september 2024.

Alt gods som skal nord, øst eller sørover antas å kjøres gjennom Nygårdstunnelen, og dette antas å utgjøre en stor del av alt total godsmengde. En mindre andel av godset skal vestover (Askøy, Øygarden eller Bergen vest) over Puddefjordsbroen.

3.6. Reisemiddelfordeling

I mobilitetsplan med trafikkanalysen for Dokken sør (Norconsult, 2025) er det gjort RTM-beregninger med reisemiddelfordeling for Bergen sentrum. Her ligger bilførerandelen på 27%, kollektiv på 38% og gang og sykkel på 28%



Befolkningssammensetningen i dagens sentrum og på fremtidens Dokken kan imidlertid være ulik og derfor ha store forskjeller i reisemiddelfordeling. En ny bydel gir også mulighet for tilrettelegging for minimal bilbruk og på denne måten styre reisemiddelfordelingen.

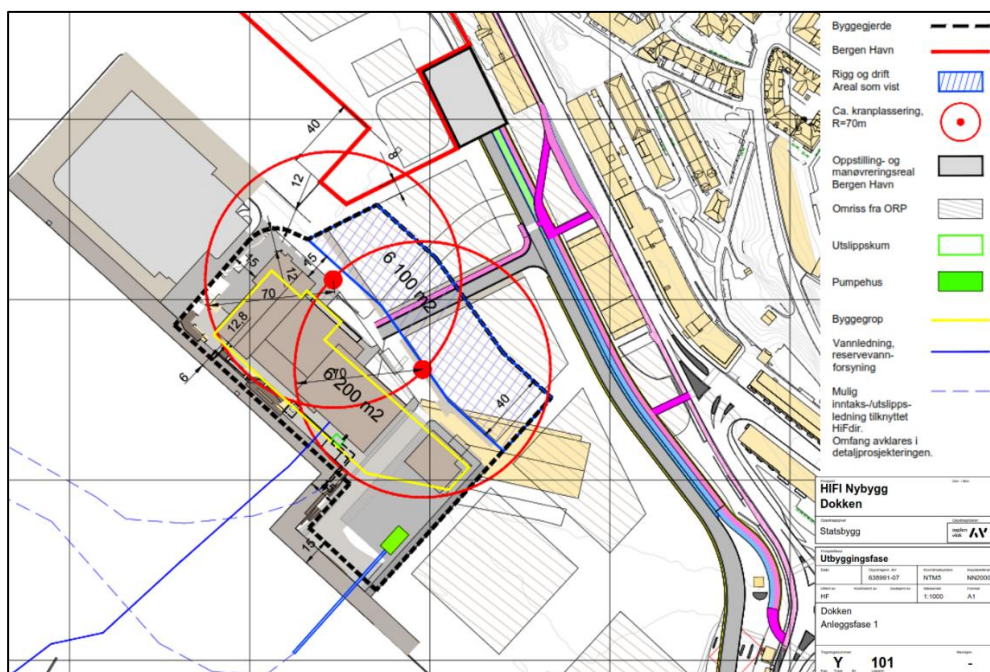
4. Faser for utbygging

4.1. Mellomfasen og permanent fase

Som omtalt i kapittel 1.1 er det utarbeidet trafikkanalyser og mobilitetsplan knyttet til hele områdeplanen for Dokken sør, og der analysene er gjort for 2035 og 2050-situasjonen. Foreliggende mobilitetsplan vil derfor blant annet omhandle perioden før permanent infrastruktur (gater mm.) på Dokken bygges ut, også omtalt som mellomfasen i fortsettelsen. Dette er en fase som vil ha midlertidige trafikale løsninger for å betjene HI/Fdir, frem til permanente løsninger for Dokken sør er på plass¹¹, og som ikke er inkludert i områdeplanen sine mobilitetsplaner og trafikkanalyser.

Viktige faser og milepæler beskrives under. Merk at det er stor usikkerhet knyttet til årstallene og at en her tar utgangspunkt i byggestart for HI/Fdir i 2028.

Byggefase 2028-2033



Figur 4-1: Faseplan for utbyggingsfasen

¹¹ Løsningene kan også betjene andre deler av Dokken, både havneatkomst og andre byggeprosjekter - dersom disse har kommet i gang før permanent gatenett er opparbeidet.

Byggefase for HI/Fdir-byggene har oppstart tidligst i 2028 og estimert byggeperiode er 4-5 år (se faseplan Figur 4-1). Målet er at bygget skal stå ferdig i 2033.

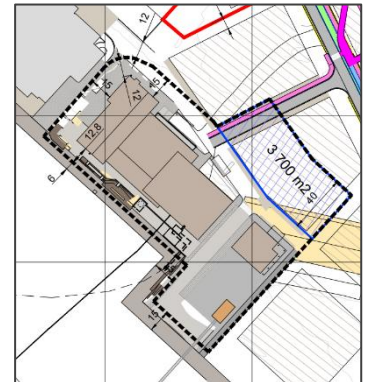
Byggingen vil skje i to byggetrinn:

- Første byggetrinn: Hovedbygg, kjelleretasje, arbeidsbåthavn og testbasseng. Arbeidsbåthavn og testbasseng kan ikke etableres før Bergen Havn har flyttet helt ut fra Dokken sør.
- Andre byggetrinn: Hangar og verksted i sør. (Det er pr. i dag ikke kjent når andre byggetrinn skal gjennomføres.)

I fortsettelsen av rapporten vil beskrivelser og vurderinger ikke skille mellom disse to byggetrinnene, men håndtere alt som et felles anlegg der begge byggetrinn gjennomføres.

Aktivitet som vil pågå på Dokken i byggefasen:

- Byggeområde for HI/Fdir-bygget
- Riggområde: Området nordøstsiden av HI/Fdir vil benyttes til dette (skravert område på 6100 m² i figuren over). I siste to årene kan tårnkran(er) demonteres og behov for riggareal reduseres til ca. 3700 m² ved å trekke seg bort fra tomt som ligger nord for adkomstveg byggeområde (se figur til høyre)
- Havneformål: Tomten sørøst for HI/Fdir disponeres av Bergen hamn til havneformål.
- Havnelageret: Dette vil være full drift i byggefasen.
- Dokken nord (rødt polygon i Figur 4-1): Her vil det være aktivitet omtrent som i dag, eller kanskje en liten økning.



Permanent fase

Fasen etter at bygget er ferdig bygget og innflyttet blir i fortsettelsen omtalt som permanent fase. Her legges det til grunn at både bygg A, B og C er bygget selv om det er usikkerhet knyttet til gjennomføring av bygg C.

Andre milepæler

Andre relevante milepæler er:

2030-2035:

- Mulig byggestart av skole på tomt nordøst for HI/Fdir
- Mulig byggestart for arealer sør for Puddefjordsbroen

2035: Bergen havn sin avtale om bruk av sørlig del utgår. Frigjøring av arealet til videre byutvikling forutsetter at Bergen havn har arealer å flytte til. Mellomfasen sin varighet slutter når permanent infrastruktur er etablert, som kan skje både før og etter 2035 så lenge Bergen havn er sikret areal til sin havnedrift.

4.2. Etter mellomfasen

Det er estimert at i 2035 kan transformasjon av Dokken sør påbegynnes. Trafikksystemet legges da om til slik det skal være i permanent fase. Bybanen vil for øvrig ikke være bygget enda og området betjenes fortsatt midlertidig med buss.

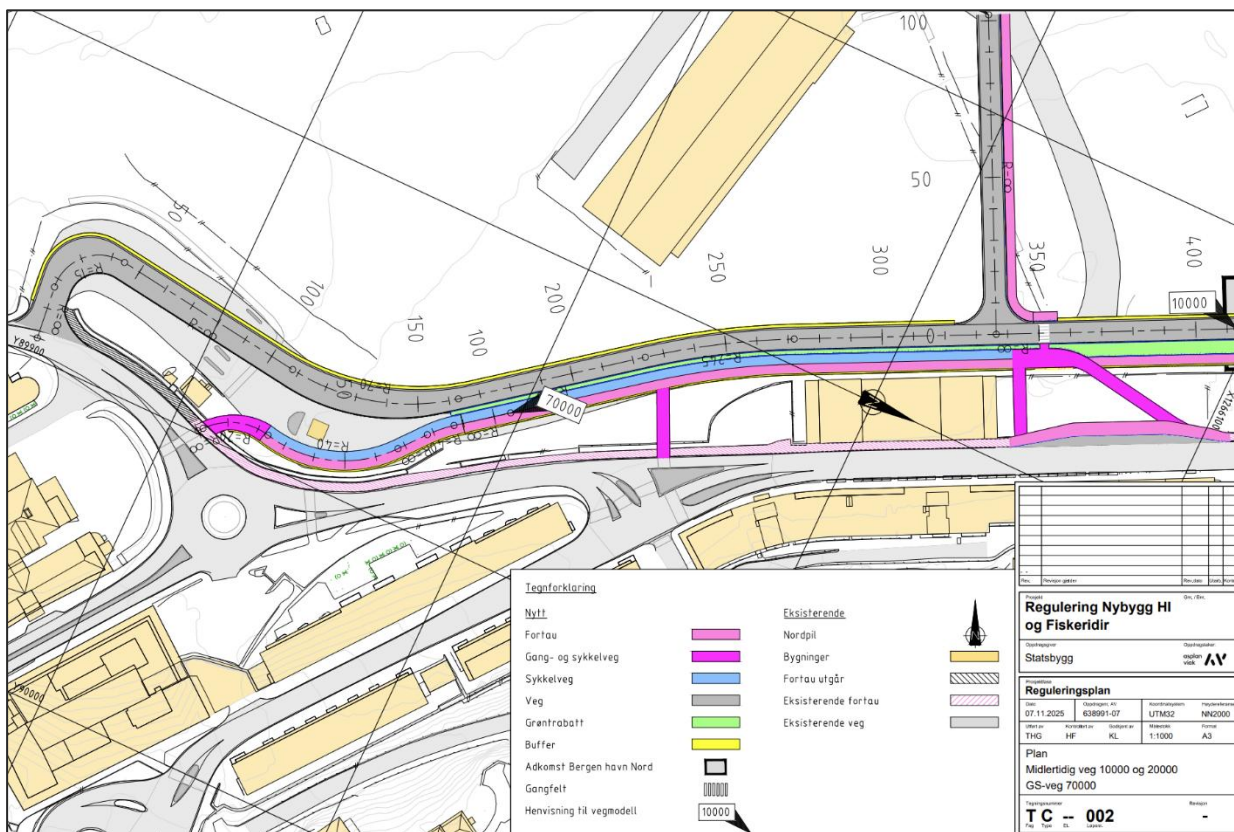
Det etableres også trolig ny gang- og sykkelbro over Puddefjorden sør for HI/Fdir bygget. Endelig plassering og tid for etablering er sterkt avhengig av endelig valg av trase for Bybanen. Gang- og sykkelbroen etableres så tidlig som mulig og trolig før Bybanebro.

2050 er mulig tidspunkt for utflytting av havneaktivitet i Dokken nord. Transformasjon av Dokken nord kan påbegynnes og trafikksystemet knyttes sammen med Dokken sør. Bybanen vil trolig bygges, men det er ikke avklart om trasé vil gå gjennom Dokken nord.

5. Løsninger i mellomfasen

I dette kapitlet beskrives løsningene for HI/Fdir og som er relevant for trafikken og mobiliteten i området, inkludert tilførselsveger inn på Dokken sør i mellomfasen. Beskrivelse av løsninger for sykkelparkering, bilparkering, garderober etc. på HI/Fdir-bygget finnes i kapittel 6- «Løsninger i permanent fase».

Figur 5-1 viser veg og trafikk-løsninger for mellomfasen fra utbygging av HI/Fdir starter opp til øvrige deler av Dokken sør bygges ut, en periode som per i dag er estimert til å vare 2028 til 2035.



Figur 5-1: Vegtegninger for mellomfasen.

Adkomsten fra O.J. Brochs gate vil i mellomfasen benyttes av:

- Anleggstrafikk til HI/Fdir og riggområdet.

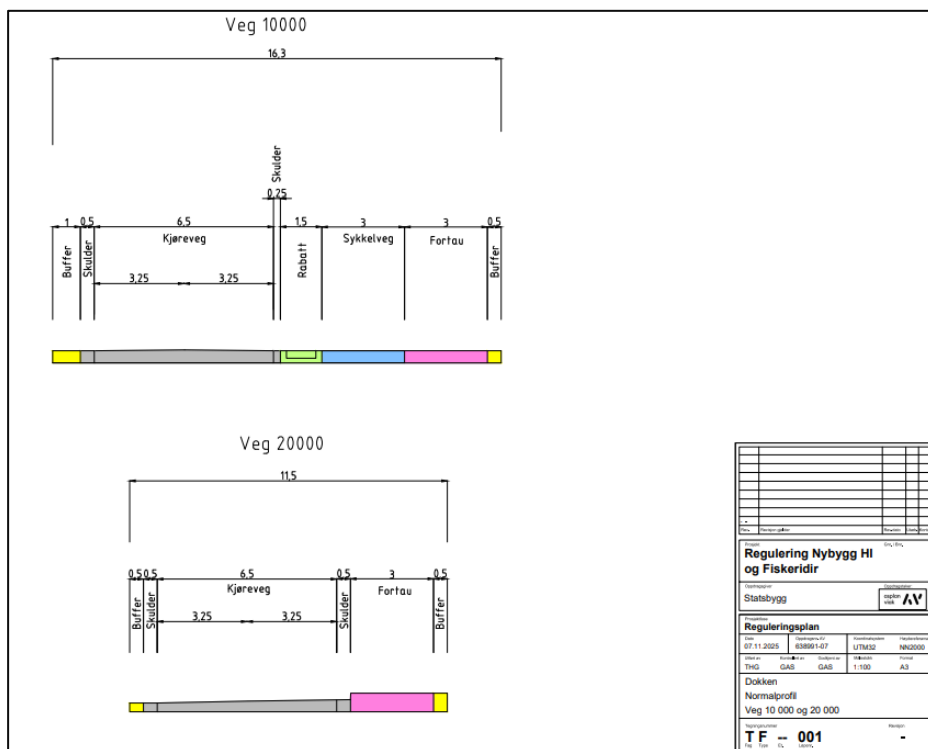
- Trafikk til Havnelageret, med drift som i dag. Tilkomst skjer innerst i Jekteviken, nord for planområdet til HI/Fdir.
- Trafikk til Bergen havn, Dokken nord. Port inn til dette området er planlagt øst for Jekteviken¹². Her vil det være areal til å snu et vogntog utenfor porten.
- Trafikk til Bergen havn, sørlig havneområde. Nøyaktig innkjørsel til dette området er ikke avgjort enda, men etter all sannsynlighet vil en benytte hovedadkomsten fra O.J. Brochs gate og med avkjørsel fra midlertidig veg. Området vil trolig ha tollgjerde, noe som begrenser bruken.
- Blålysetatene må ha tilkomst til alle områdene.

5.1. Trafikkløsninger for kjørende

Adkomstvegen fra O.J. Brochs gate til HI/Fdir følger tilnærmet dagens veg inne på Dokken (se Figur 5-1), og parallelt med Torborg Nedreaas gate. Vegklasse vil være kapasitetssterk gate med utgangspunkt i at det er mye tungtrafikk. Hastighet vil være 30 kmt.

Kryssløsning for avkjørsel fra O.J. Brochs gate er lik som i dag. I området utenfor dagens port inn til Dokken smalnes vegen inn da det ikke blir behov for oppstillingsfelt (porten flyttes til Dokken nord, helt til høyre i figuren). Vegen går så i to felt langs gaten frem til internt T-kryss. Herfra er det arm vestover mot HI/Fdir-bygget, og med fortau (se nederste profil i Figur 5-2) og arm nordover mot port inn til Dokken nord.

¹² Plassering av port vil optimaliseres sammen med Bergen Havn når en har fått på plass flere detaljer rundt bruken internt på området. Porten kan kun optimaliseres nordover.



Figur 5-2: Normalprofil for midlertidig hovedadkomstgate (parallelt med Torborg Nedreaas gate) øverst. Nederst vises profil for tilkomstgaten til HI/Fdir (også omtalt som «Skolegaten»).

5.2. Gang- og sykkelløsninger

Fra HI/Fdir er det fortau på venstre side av gaten (også omtalt som «Skolegaten») frem til T-kryss (se Figur 5-1). Deretter fotgjengerovergang til området som i dag er Jekteviken park. Det er så to gangforbindelser til planlagt bussholdeplass og til eksisterende fortau langs Torborg Nedreaas gate. Dette sikrer blant annet en god forbindelse mellom HI/Fdir og Jekteviksbakken (og planlagt trapp opp til Jekteviksbakken) som er korteste veg til Nygårdshøyden og til Bergen sentrum (se kapittel 3.2).

Langs den midlertidige gaten (parallelt med Torborg Nedreaas gate) etableres både fortau og sykkelveg fra T-kryss og nesten frem til O.J. Brochs gate. På siste stykket i sør er det gang- og sykkelveg som kobler seg til eksisterende gangfelt over O.J. Brochs gate. I andre enden, ved T-krysset, går sykkelveg over i gang- og sykkelveg som bøyer av mot Torborg Nedreaas gate. Fortauet fortsetter nordover langs den midlertidig gaten mot Dokken nord, og har en funksjon mot Bergen havn. Det er også en tverrforbindelse med

gang- og sykkelveg fra kollektivgaten ned til gangfelt i krysset Torborg Nedreaas gate/ O.J. Brochs gate.

De valgte løsningene i mellomfasen henger godt sammen med det som ligger i sykkelstrategien for Bergen (kapittel 2.2), med en hovedsykkelrute fra Nøstet mot Møhlenpris. Torborg Nedreaas gate er i dag eneste offentlige gate langs denne ruten, og her må en i dag sykle enten i vegbanen eller på smalt fortau. Den valgte løsningen vil gi et langt bedre tilbud på strekningen mellom Jekteviksparken og O.J. Brochs gate, enn i dagens situasjon. I sør gir denne løsningen også mulighet for å enten sykle videre i O.J. Brochs gate eller gjennom Møhlenpris dersom en krysser gangfeltet over O.J. Brochs gate. Også for gående vil løsningen gi en langt bedre situasjon enn i dag da en har et alternativ til å gå på smalt fortau langs Torborg Nedreaas gate og tett på trafikken.

Sykkelstrategien har også en hovedsykkelrute på bro over til Laksevåg, og som er tegnet inn like sør for HI/Fdir, men nøyaktig sted for denne kryssingen er ikke avklart enda. Det jobbes med etablering av gang- og sykkelbro så tidlig som mulig- før infrastruktur på Dokken i sin helhet er bygget ut.

Hovedsykkelruten er for øvrig ikke relevant for mellomfasen da hverken gang/sykkelbro eller øvrig infrastruktur på Dokken sør vil være klar.

5.3. Kollektivløsninger

I fasene før Bybanen etableres må det være et busstilbud på Dokken. Som en ser i Figur 5-1 så er kollektivholdeplass tenkt løst i Jekteviksparken ved Torborg Nedreaas gate. På motsatt side er holdeplass tenkt etablert på grøntareal ved den såkalte moskétomten (utenfor reguleringsplanen og ikke vist i figuren). Gangavstand fra HI/Fdir er ca. 200 meter noe som er svært akseptabelt. Dette er også et strekke hvor det etableres fortau og gangfelt slik at trafiksikkerheten ivaretas. På kryssingen over Torborg Nedreaas gate til holdeplass ved moskétomten bør det etableres lysregulert gangfelt, men dette må håndteres i annet planarbeid.

Torborg Nedreaas gate har ingen busstilbud i dag, men dette må etableres innen HI/Fdir-bygget åpner. Dette vil gi et kollektivtilbud til et område som i dag ikke har et nært tilbud. Frekvensen må vurderes nærmere, men bør være minimum på nivå med linje 11 til Nordnes som har ca. 30 minutters frekvens, og noe mer i rushtid.

Kollektivtilbud før etablering av bybanen er for øvrig utredet i et eget ad-hoc arbeid tilknyttet reguleringsplanen for HI/Fdir (Asplan Viak, 2025)¹³. Her ble det utredet en rekke alternative bussløsninger, både i Torborg Nedreaas gate og i kollektivgaten. Disse ble vurdert ift. fremkommelighet (buss og bil) passasjergrunnlag, trafiksikkerhet, robusthet, konfliktpotensial ift havnedrift, bymiljø og kostnadsbilde. Av de 10 traséalternativene (se Figur 5-3) så kom alternativ 2A best ut. Alternativet går gjennom Torborg Nedreaas gate og med holdeplasser ved Jekteviksparken i begge retninger som beskrevet over. Alternativet har få konfliktpunkt og ulemper. Største ulempe er i forhold til bymiljø og at etablering av ny busslomme i Torborg Nedreaas gate i retning nord vil ta av det som i dag er et offentlig friområde (ved moskétomten).



Figur 5-3: Trasealternativene, fordelt på tre hovedalternativ. «1-er alternativer» med endeholdeplass på Dokken nord, til venstre. «2-er alternativer» med gjennomgående rute i midten. «3-er alternativer» med endepunkt i Dokken sør til høyre. Svart linje er felles trase for alle alternativ, i hvert av bildene.

I nord går alternativ 2A-ruten fra/til Bergen sentrum og i sør går ruten over Puddefjordsbroen. Etter anbefaling fra Skyss foreslås det at en kobler seg på en eksisterende rute (omlegging av ruten), heller enn at det etableres en helt ny rute. Det må i så fall gjøres en egen vurdering av hvilken rute som er mest hensiktsmessig å koble seg på.

¹³ Arbeidet ble ledet av Bergen kommune. Involverte i arbeidsgruppen var Statsbygg, Dokken utvikling (DUAS), Bergen havn, Vestland fylkeskommune, Skyss og Statens Vegvesen. Rapport er ikke endelig avsluttet.

I prosessen med å se på kollektivtilbud før Bybane har Skyss vært sterkt involvert og det anbefalte alternativet er basert på dialog med- og ønsker fra Skyss, blant annet å forlenge en av dagens bussruter til Dokken. Dette gir blant annet fordelen at en reduserer kollektivtrafikkens arealbehov på Bergen busstasjon/sentrumskjernen, sammenlignet med å etablere en ny rute. Skyss har også pekt på at en ny rute vil gi tilbud til eksisterende bebyggelse (Nøstet mm) som har dårlig kollektivdekning i dag, noe som er ønskelig. Den anbefalte traséen etableres også i eksisterende gate uten behov for omlegging av trafikk. Det vil likevel være behov for fysiske tiltak, og da særlig etablering av holdeplasser i Torborg Nedreaas gate, men dette vurderes som gjennomførbart.

Det sees derfor som mindre sannsynlig at en ikke klarer å etablere et busstilbud innen tidspunktet når HI/Fdir åpner. Dersom en likevel ikke skulle klare å oppnå dette vil HI/Fdir betjenes av dagens holdeplasser, da primært ved Puddefjordsbroen. Som beskrevet (kap. 3.3) har denne svært høy frekvens. Gangavstanden er ca.700 meter, noe som regnes som akseptabelt, selv om deler av ruten med dagens løsninger er lite attraktiv å gå langs. Planforslaget legger opp til en midlertidig atkomstløsning for alle trafikantgrupper dersom permanente gater innenfor Dokken sør ikke er opparbeidet på tidspunktet hvor HI/Fdir åpner. En kan regne med at både avstand til kollektivtransport og attraktivitet i gangatkomst i stor grad vil kunne avhenge av hvor langt den øvrige transformasjonen av Dokken sør har kommet ved åpning av HI/Fdir.

Det må også forventes at en del reisende vil bruke elsparkesykkel, bysykkel, privat sykkel eller lignende, både til/fra bussholdeplass, Bergen sentrum og andre målpunkt. Av denne grunn må HI/Fdir ha gode fasiliteter for dette, med gode parkerings/oppstillingsmuligheter for slike transportmidler.

For øvrig ventes det at kollektivtilbudet løses på et høyere nivå, og da primært i områdeplanen. Planen for HI/Fdir vil på sin side tilrettelegge for mest høyest mulig kollektivandel gjennom å sikre gode og trygge forbindelser inn og ut av planområdet, blant annet til bussholdeplassene.

5.4. Trafikksikkerhetsvurderinger

Adkomstvegen vil i mellomfasen være utstyrt med tilhørende sykkelveg med fortau som oppheves like før krysningspunktet ved rundkjøringen i O.J. Brochs gate. Sykkelvegen med fortau vil være skilt fra adkomstvegen med en grøntrabatt, noe som vil gjøre forholdene trygge for de gående og syklende. Dette er også en bedre løsning for disse enn å bruke Torborg Nedreaas gate, som beskrevet i kapittel 5.2.

Det er foreslått etablering av gangfelt over vegen nord for T-krysset ved innkjøring til planområdet. Etersom fortauet inn til planområdet er lokalisert på nordsiden av «Skolegaten» er det fornuftig å plassere gangfeltet på kollektivgaten på nordsiden av T-krysset. Likevel bør det vurderes tiltak for å forhindre villkryssing på tvers av T-krysset. Lav trafikkmengde kan øke risikoen for villkryssing, så forebyggende tiltak mot dette bør vurderes, blant annet fartsreduksjon.

6. Løsninger i permanent fase

Dette kapitlet omhandler lokale trafikkløsninger rundt HI/Fdir-bygget, som vist i Figur 6-1. Gatene rundt HI/Fdir omtales i fortsettelsen med gåseøyne, f.eks «Grønnegaten». Dette er arbeidsnavn som blant annet også benyttes av Bergen kommune og ikke noe som er vedtatt. For løsninger i øvrige deler av Dokken sør, inkludert tilførselseveger til HI/Fdir-bygget vises det til mobilitetsplan for Dokken sør (Norconsult, 2025).

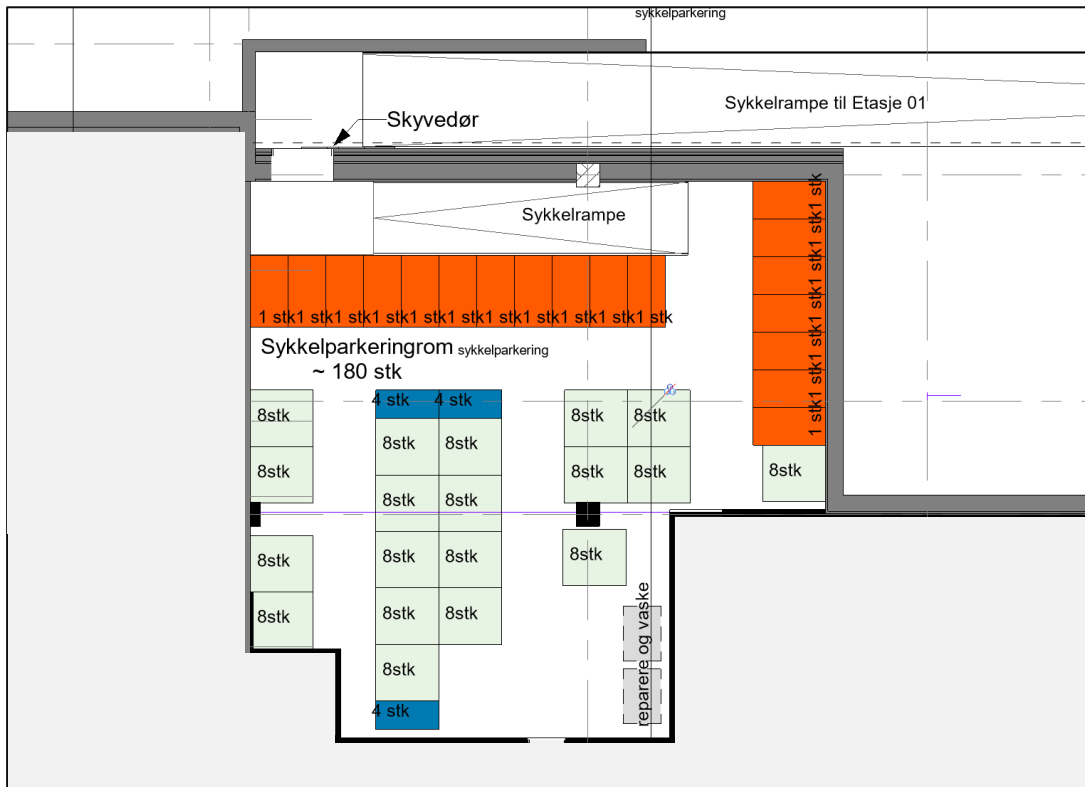


Figur 6-1: Illustrasjonsplan med løsninger rundt byggene. Asplan Viak, 10.03.2026. Sentrale logistikk- og transportelement er påført med rødt. Sentrale gatenavn (arbeidsnavn) er også påført med svart.

6.1. Gang- og sykkelløsninger

Reguleringsplanforslaget stiller krav om 180 innendørs sykkelparkeringsplasser for bygg A og B samlet. For bygg C stilles krav om 12 sykkelplasser pr 1000m² BRA kontor. Antatt bruksareal til kontor i bygg C er ca. 3000 m², altså 36 plasser. Sykkelparkeringen for bygg A og B er planlagt i kjeller i bygg B, med rampe ned fra «Grønnegaten» på nordøstsiden av bygg B (se Figur 6-1).

Sykkelparkering innendørs skal ha egen, trygg atkomst separert fra hovedatkomst for kjørende og gående. I tilknytning til areal for innendørs sykkelparkering skal det etableres garderobes og dusjfasiliteter og avsettes arealer til vaskestasjon, reparasjonsrom, samt tilrettelegges for lademulighet for minimum 35 sykler.



Figur 6-2: Sykkelparkering og garderobes i kjeller. Kilde: Henning Larsen arkitekter.

Det etableres 14 sykkelplasser for besøkende utendørs. 10 av disse er foreslått plassert ved hovedinngang ved bygg A og 4 ved hangar. Dette er for besøkende/ev. ansatte som forflytter seg mellom bygg på sykkel. Parkeringsplassene skal være lett tilgjengelige, fastmonterte og låsbare.

Det etableres felles garderobes spesielt med tanke på syklistes og trening. Garderobene kommer i tillegg til yttertøygarderobes som del av kontorarealet og feltgarderobes ved verksted/hangar. Garderobene legges med god atkomst fra sykkelparkering.

Garderobene skal ligge samlet, og utstyres med nødvendig antall garderobeskap for oppbevaring av treningstøy etc. For å tilpasse til ulik kjønnsfordeling skal en andel av garderobeskapene legges utenfor garderobene. Garderobene skal gis universell utforming.

6.2. Kollektivløsninger

Som beskrevet i kapittel 5.3 er det planlagt et busstilbud i Torborg Nedreaas gate frem til øvrige deler av Dokken bygges ut, og da det etableres en egen kollektivgate parallelt med Torborg Nedreaas gate («Kollektivgaten i Figur 6-1). Når overflyttingen til kollektivgate skjer er uvisst, og avhenger av hva som skjer med bybanen, dvs. når den etableres og i hvilken trasé. «Kollektivgaten» planlegges med utgangspunkt i at Bybanen skal gå her, men den kan også være aktuell for buss, enten midlertidig eller permanent. Dersom Bybanetraseen skal gå i tunnel gjennom Sydneshaugen bør kollektivgaten benyttes til et høyfrekvent busstilbud for å betjene fremtidig og eksisterende bebyggelse på Dokken og Nøstet.

Bybaneholdeplasser i kollektivgaten er i områdeplanen (Norconsult, 2025) plassert nordøst for HI/Fdir (se Figur 2-3). Raskeste gangveg fra hovedinngang til holdeplass vil da være gaten nord for skoletomten i «Blæretangsgaten», og avstanden fra HI/Fdir hovedinngang blir da bare rundt 100 meter. Bussholdeplasser i Torborg Nedreaas gate er i områdeplanen plassert litt lenger nordøst, og ca. 50-10 meter lenger unna HI/Fdir. Disse er i utgangspunktet midlertidige, men vil som nevnt også kunne være aktuelle for permanent bruk.

6.3. Bilparkering

Parkering og mobilitet planlegges i tråd med parkeringsnormen til Bergen kommune, med minimumsløsning innenfor gjeldende krav. Det er da planlagt 2 HC-plasser for bil i byggetrinn 1, lokalisert langs «Grønnegaten» nær inngangspartiet til HI/Fdir (se Figur 6-1). Disse er på offentlig grunn og blir ikke eksklusivt for HI/Fdir, men de anbefales sikret til bruk av HI/Fdir med skilt med «kun for ansatte/ besøkende- man-fre kl.7-18» eller lignende. I byggetrinn 2 blir det egen HC-parkering inne på HI/Fdir-tomten i «Forskerstrædet», på nordvestsiden av hangaren. Øvrig parkering må skje andre steder på Dokken eller utenfor Dokken, f.eks i Klostergarasjen.

I mobilitetsplanen for områdeplan (Norconsult, 2025) er parkering i Dokken sør løst med tre mobilitetshuber der beboere¹⁴ kan parkere og/eller benytte delebiler (se merking «M» i Figur 2-3). Mobilitetshubene er plassert slik at unødvendig kjøring i bygatene kan unngås.

¹⁴ Merknad: Det antas at også andre brukere, f.eks ansatte og besøkende, vil kunne benytte denne selv om kun «beboere» er nevnt eksplisitt.

Antall p-plasser er ikke oppgitt. Det er derimot oppgitt at en vektlegger at privatbil skal ha lengre omvei enn gående og syklende.

6.4. Varelevering, renovasjon og annen logistikk

Når en skal vurdere varelevering, renovasjon og logistikk må en ha i tankene at det er et formålsbygg som skal bygges på tomten og der en har ulike brukere/ansatte med varierende behov, som også kan avvike mye fra vanlige kontorbygg. Det prosjektutløsende behovet er at dagens laboratoriearealer er for små og utdaterte for HI og Fdir. Like fullt er utearealene en del av den sentrale virksomheten for disse virksomhetene og bruk av utendørsarealene til HI/Fdir sitt formål er en forutsetning for at akkurat denne tomten er valgt.

Figur 6-1 viser illustrasjonsplanen for HI/Fdir. Her er viktige logistikk- og transportelementer markert og vi ser at hoveddelen er mot «Grønnegaten» og i «Forskerstrædet».

Mer detaljert informasjon om varelevering, renovasjon og annen intern logistikk finnes i Logistikknotat- Samlokalisering av Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet (Norconsult, 11.12.2025), og videre tekst i dette kapitlet baserer seg derfor primært på dette notatet.

Noen relevante prinsipper for logistikk og flyt (ibid. s. 5):

- Besøkende mottas via hovedinngang i nordøstre hjørne av bygg A.
- Kantinen i bygg A er felles for HI og FDir.
- Alle leveranser og forsendelser for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratets drift skjer via mottak i «Forskerstrædet».
- Levering av matvarer til kantine håndteres via vareleveringslomme på nordøstsiden av tomten med rask adkomst til kantinekjøkken.
- Garderobe og dusj for ansatte som jogger/ sykler til jobb etableres i underetasje i forbindelse med sykkelparkering.
- Det etableres miljøstasjon i bygg B og bygg C. Sortering utføres i funksjonsområdene.
- Det anbefales å etablere en driftsmodell hvor interndistribusjon utføres av portører.

I notatet (ibid.) er følgende beskrivelse gitt om kjøremønstre for ulike logistikkfunksjoner:

«... er å betrakte som et laste/ losseområde og skal håndtere all driftstrafikk for både Havforskningsinstituttet (HI) og Fiskeridirektoratet. Området skal i hovedtrekk ivareta alle leveranser knyttet til laboratorievirksomhet med støttefunksjoner og tilhørende verksted samt anleggets kontorfunksjoner. Dette innebærer leveranser av kontorrelaterte varer til bygg A, utstyr og prøver og varer til laboratoriene i bygg B og utstyr, verktøy og råvarer til verksted i bygg C. I tillegg er det miljøstasjoner i området.

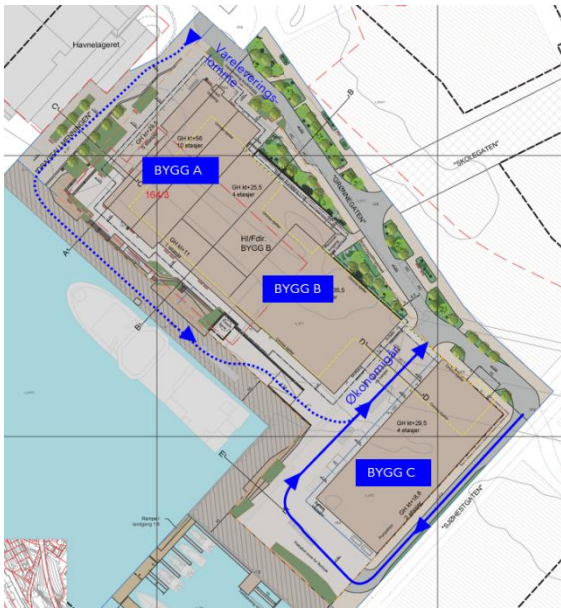
Gassleveranser med tankbil, for påfylling av utvendig nitrogentank, ankommer området fra nordøstlig del av offentlig veinett og kjører langs kaien, opp rampen og rygger på plass i egen leveringslomme på kaisiden av bygg B¹⁵.

Det legges ikke opp til daglig kjøretrafikk langs kaien i forbindelse med HI eller FDir's virksomhet. I tillegg er det viktig å begrense biltrafikk langs kaien slik at arealet kan benyttes til gangpromenade eller som kaifunksjon. Det planlegges ingen permanente fysiske hindre, slik at muligheten er til stede for at man kan kjøre langs kaien selv om det ikke legges opp som en åpen kjørerute for ekstern trafikk. Samtidig vil skilting være et viktig element for å sikre veiledning for ønsket ferdsel og bruk.

Matleveranser til kantinen leveres direkte til kantinen via egen inngangsdør i bygg A.»

Figur 6-3 viser Kjøremønsteret og oppstillingsplasser for nyttetransporten ved daglig drift. Det foreslås hovedinnkjørsel til tomten via «Sjøhestgaten». Det legges opp til at det blir enveiskjøring rundt bygg C tilbake til offentlig veinett gjennom «Forskerstrædet» (omtalt som Økonomigården i sitatene over). Hovedkjøremønster er altså rundt bygg C, men det vil tidvis være noe kjøring rundt bygg A og B, vist med stiplet linje.

¹⁵ Merknad: Kjøremønster er vist i Figur 6-3 og skjer altså fra «Grønnegaten» og rundt bygg A og B. Det må så påberegnes noe rygging for posisjonering mot gasstank (lokalisert rett ovenfor den blå pilen mellom bygg B og båten i figuren)



Figur 6-3: Prinsskisse som viser hovedkjøremønster (blåheltrukket linje). A: Kontorbygg, B: Laboratorie- og kontorbygg, C: Verksted/hangar. Landskapsplan fra Asplan Viak¹⁶, med kjøremønster og tekst påskrevet av Norconsult. Gjengitt i logistikknotat (Norconsult, 11.12.2025). NB: «Økonomigård» har senere fått endret navn til «Forskerstrædet».

Figuren under viser mulig gatebruk i «Sjøhestgaten» i en situasjon hvor hovedatkomst til HI/Fdir sitt område skjer via «Sjøhestgaten». Med fortau, sambruksfelt for sykkel og bil, deretter grønt, sykkelvei og fortau. Øverste skisse er i nordenden mot kryss «Grønnegaten», som så går over i en strekning med 2,5 meter grønt (nederst i figuren). Sistnevnte løsning vil utgjøre hovedstrekket i «Sjøhestgaten» langs bygg C.

En ser at kjørende holdes fysisk adskilt fra hovedsykkelveien for å unngå uheldig sammenblanding mellom disse. Løsningen ivaretar trafikksikkerheten og samtidig en attraktiv gate for gående og syklende. Det er for øvrig kun atkomst til HI/Fdir som skjer her. Ved detaljert planlegging av denne gaten, i senere fase, bør det også vurderes om det kan anlegges et sambruksfelt for både gående/syklende og kjørende som er atskilt fra eventuell hovedsykkelvei. Gående over en eventuell gang/sykkelbru vil også være aktuelle brukere av dette arealet.

Samtidig, og som beskrevet lenger ned (Tabell 6-2), er det estimert en YDT på 30 biler knyttet til bygg B og C. Med en enveiskjøring rundt hangaren er det da snakk om en YDT

¹⁶ NB: Denne planen er senere justert, bl.a. med noen endringer av byggene. Kjøremønsteret og bygg/funksjoner som vises i blått i figuren er fortsatt relevant.

på ca. 15 biler per dag som passerer snittet i «Sjøhestgaten». Av disse er ca. 70% er små varebiler og personbiler (se fordeling i Tabell 6-2).



Figur 6-4: Snitt som viser en mulig løsning for «Sjøhestgaten» med deling mellom fortau, sambruk, grønt og sykkelvei.

For øvrig er «Forskerstrædet» også tenkt som en offentlig gjennomgang som allmenheten vil kunne benytte.

I forbindelse med pågående planarbeid er Asplan Viak forespurt av planetaten å vurdere et alternativt kjøremønster med snusituasjon på tomten. Formålet er å etablere inn- og utkjøring fra tomten på samme sted. Løsningen medfører en vendehammer eller snusirkel på området mellom bygg C og driftsbåthavnen. Dette omtales nærmere i kap.6.5.

Basert på relevant informasjon i logistikknøtet (ibid.) har vi i Tabell 6-1 satt opp en oversikt over ventet transport til og fra byggene. Grønn tekst er egne vurderinger/anslag, og som en ser så har vi lagt oss i «den høye enden av skalaen» for den type varer/transport hvor en i logistikknøtet har oppgitt et spenn i frekvens (se siste kolonne):

Tabell 6-1: Oppsummering av forventet fordeling av transport til og fra byggene. Dette er basert på logistikknøtet (Norconsult, 2025). Grønn tekst er egne anslag og legges til grunn for estimat av transportvolum. *Det forutsettes at denne transporten skjer i ukedagene.

Mottakssted	Type varer/transport	Type kjøretøy	Frekvens per uke
Mottak kantine, Bygg A.	-Kantinevarer	-Lastebil 12m -Liten varebil/ personbil Legges til grunn: 50% lastebil og 50% liten varebil.	3-5 ganger Legges til grunn: 5 ganger*

Felles mottakssentral, Bygg B («Forskerstrædet»)	- Prøver, varer og utstyr for alle laboratoriene, samt utsendingspunkt, eksempelvis for prøver og utstyr som skal til eksternt lager.	-Mindre varebiler -Enkelte leveranser med lastebil 12 m. og semitrailer 17,5 m. Legges til grunn: 80% liten varebil, 10% lastebil, 10% semitrailer.	ca. 10 leveranser totalt hver dag. Legges til grunn: 50 ganger*
Felles mottakssentral, Bygg B («Forskerstrædet»)	-Post, diverse kapitalvarer, forbruksvarer (inkl. til bygg A). Utstyr og prøver fra fjernlager, mobile tjenesteytere.	-Ikke angitt Legges til grunn: 90% liten bil, 10% lastebil	Ikke angitt. Legges til grunn: 10 ganger
Gassentralen, Bygg B	-Mottak gass -Gassflasker og flaskebatterier	-Tankbil, 17,5 m. (innkjøring på nordsiden av bygg A) Legges til grunn: 50% semitrailer og 50% liten bil.	ca. 1 leveranse per mnd. Legges til grunn: 0,25 ganger
Hangar og verksted i Bygg C («Forskerstrædet»)	Råmaterialer; 6-meters rør, stålplater, komponenter og deler for tilvirking av utstyr og instrumenter.	-Varebiler opptil lastebil størrelse. Legges til grunn: 90% liten bil og 10 % lastebil	Daglig tilførsel. I tillegg 3-4 leveranser per uke i prosjektfaser. Legges til grunn: 7 ganger
Miljøstasjoner i Bygg B og C ¹⁷ («Forskerstrædet»)	Eksempel på avfall som må hentes er spesial- avfall, tørket biologisk avfall, isopor, metall, elektronisk avfall, etc.	-Renovasjonsbil Legges til grunn: 100% lastebil (på størrelse med renovasjonsbil).	Ca. 13 hentinger pr. uke. Legges til grunn: 13 ganger

Basert på denne oversikten er det summert opp hva disse transportene utgjør i volum per uke og per dag, se Tabell 6-2. Vi ser at det er snakk om rundt 35 turer per dag, hvor av ca 30 er til bygg B og C. Dette er altså ca.15 biler inn og 15 biler ut (på arbeidsdager), og som passerer snittet i «Skolegaten», som skal til disse byggene. Med en enveiskjøring rundt hangaren blir det da en YDT på ca.15 biler per dag som passerer snittet i «Sjøhestgaten», og 15 som kjører gjennom snittet i «Forskerstrædet». Ca. 25% av disse er lastebiler og ca. 5% er semitrailer.

¹⁷ Det legges opp til at avfallet fra bygg A og B i størst mulig grad håndteres i miljøstasjonen i bygg B, og at avfallet som oppstår i bygg C håndteres i miljøstasjonen i samme bygg. De to miljøstasjonene ligger rett vis a vis hverandre i «Forskerstrædet» så kjøremønster til og fra stasjonene blir det samme til begge

Tabell 6-2: Estimert transportvolum fordelt på ulike kjøretøy, basert på informasjon i Tabell 6-1. * Antall turer per hverdag (tur+retur). Det legges til grunn aktivitet kun på hverdager (5 dager i uken).

Type kjøretøy	Antall ganger per uke	YDT *	Andel av alle turer
Små varebiler og personbiler (opp til lastebilstørrelse)	61	25	70%
Lastebiler (inkl. renovasjonsbiler), 12 meter	22	9	25%
Semitrailere, 17,5 meter	5	2	5%
Sum, alle kjøretøy	88	35	100%

Semitrailer er i tabellen estimert til ca. ett besøk per dag, som gir to turer per dag (tur+retur). Når det gjelder størrelse på semitrailer så fremkommer det i logistikknotater (Norconsult, 2025) at «Gjennom dialog er det kommet frem at det vil være behov for leveranser med semitrailer med lengde inntil 17,5 meter inn og ut av området. Vårt innspill til områdereguleringen for Dokken spesielt er at det må sikres fremkommelighet for semitrailer i gatenettet frem til tomten, og lastebil (L) i N100 (Statens veivesens håndbok for veg- og gateutforming) ellers.»

6.4.1. Annen intern logistikk og bevegelser på tomten

I logistikknotatet (Norconsult, 2025) er det omtale av ulike logistikkprosesser og bevegelser som vil skje rundt HI/Fdir-byggene. De aktiviteten som er regnet å ha mest betydning for andre trafikanter (biler, varebiler og myke trafikanter) som beveger seg i området utenfor byggene er sitert under:

-Testbasseng¹⁸: «Testbassenget benyttes for testing av instrumenter og utstyr, og opplæring av personell for bruk av utstyret. Utstyret blir testet for funksjon, kalibrering og lekkasjer som forberedelse for bruk i tokt/ feltarbeid. Utstyret fraktes fra Bygg C og ned til bassenget med truck og heises ned i bassenget med vinsj.» (ibid.s 10).

- Mottakssentralen i «Forskerstrædet» (omtalt som Økonomigården i sitatene): «Mottakssentralen i bygg B er felles for bygg A og B. Mottakspunktet håndterer både varer og prøver inkludert fra prøver fra tokt. Det forutsettes at det etableres faste rutiner og faste

¹⁸ Dette ligger i sjøen i planlagt arbeidsbåthavn sørvest for hangaren.

tider for levering av de vanligste forbruksvarene. Tidspunkt for levering koordineres slik at det ikke oppstår «trafikkork» av kjøretøy for leveranser/ henting i Økonomigården. Dersom det blir nødvendig, kan leveranser utføres i angitt tidsvindu på et par timer» (ibid.s 11)

-Leveranse til verksted: «Verkstedet (bygg C) skal reparere utstyr og deler som er på laboratoriene og arbeide med innovasjon og forskning. Noe av utstyret skal benyttes ved tokt. Undervannsdroner (ROV), ubemannet overflatefartøy (USV) og landere som skal repareres tas inn uteområdet. Ved behov demonteres komponenter som skal repareres og fraktes inn til verkstedet. Rommet fungerer som en midlertidig lagringsplass for mottatte varer, eksempelvis paller med utstyr. Verkstedet får utstyr på paller og deler levert med kjøretøy. Noen leveranser til verksted vil ankomme på kveldstid. Mottatte varer blir håndtert og fraktet til lager, for bruk i verksted, eller for montasje i anlegget.» (ibid.s 16).

-Aktivitet ved kai: «Når skip skal ut, og ved anløp etter endt tokt, blir kaiområdet benyttet til frakt av utstyr, varer og instrumenter. Matvarer lastes, og avfall og prøver losses, og mannskap skiftes ved endt tokt. Varer ankommer med kjøretøy og kan kjøre langs kaifronten eller via Økonomigården og oppstilles i mobilitets- /demobiliseringsområde på kai, inne på tomten og i på inngjerdet uteområde utenfor bygg C. Tilførsel skjer for det meste med varebiler. Frakten av varer til/fra fartøy foregår ved bæring eller løfting med kran. Noe utstyr er stort/ tungt og ankommer med tyngre kjøretøy, eksempel på slikt utstyr er USV, ROV og landere. Slike situasjoner krever ekstra sikkerhetstiltak men oppstår sjeldnere.

Det vil bli transport av varer med motvektstruck og pallejekk mellom mobilitetsområdet, mottakssentralen og fartøy. Intertrafikken koordineres og rutiner etableres slik at det planlagte kjøremønsteret for daglig drift opprettholdes. Daglig driftstrafikk og kaiaktivitet skal kunne utføres på samme tid.

Sikring av kaiområdet vurderes for å unngå farlige situasjoner. Dette gjelder særlig for perioder hvor kaiaktiviteten medfører løfteoperasjoner og biltrafikk. Videre i prosjekteringen bør det ses på løsninger for å hindre hærværk/ sabotasje for utvendig lagring og eventuelt utvendig mobilitetsområde.»

«I de perioder hvor det er forenlig med kaiaktiviteten kan kaien benyttes som promenade for gående og syklende i henhold til kommunens strategidokument Dokken 2050» og videre «Ved kaiaktivitet i forbindelse med Havforskningsinstituttets forskningsskip er det ønskelig at myke trafikanter ledes bort fra kaien, enten ved hjelp av skilting eller stengsler. Dette for å redusere risikomomenter ved arbeidsoperasjoner som innebærer biltrafikk, trucktrafikk og løfteoperasjoner. Det blir lettere å ivareta verdisikring og arbeidsprosessene går lettere ved at man unngår forstyrrelser. Det foreslås at kaien stenges for myke trafikanter

på begge sider ved bruk av fysisk stengsel. Størrelsen på området som skal sikres gjøres så liten som mulig og vurderes ut fra arbeidsoperasjonene som skal utføres.» (ibid. s. 31-33):

Videre er det planlagt at HI skal kunne bruke flyttbar inngjerding for å beskytte publikum ved risikofylt arbeid på kai. Denne inngjerdingen skal altså kunne flyttes rundt etter behov.

For å sikre både publikum og brukere benyttes det flyttbar inngjerding som skal fungere som midlertidig avstengning ved noen typer arbeid/aktivitet. Figur 6-5 viser eksempler på områder som kan sperres av og tilhørende alternative gangforbindelser. Skissene betegner en normal og påregnelig situasjon, men at det kan komme situasjoner hvor man må avvike fra tegningene. Avsperringens frekvens og omfang vil variere etter hvilke arbeidsoperasjoner som skal utføres og vil alltid avhenge av forhold som varierer med vær og føre, annen aktivitet på kaien (andre enn HI/Fdir sin).



Figur 6-5: Eksempler på hvordan områder kan sperres når arbeid pågår. Oransje områder er der det foregår aktivitet/arbeid. Rød stiplest strek viser tomten. Grønn stiplest linje er åpne gangforbindelser.

Å angi nærmere frekvens og varighet på stenging er krevende da aktiviteten ikke følger noen faste rutiner og er svært varierende og sporadisk. I tillegg så vil rammer, oppgaver og samfunnsoppdrag til både HI og Fdir kunne endre seg fremover, for eksempel når det gjelder den globale verdenssituasjonen, økonomiske forhold, miljøtrusler,

teknologiutvikling, mm. Dette vil kunne endre aktiviteten på HI/Fdir-byggene og også hvilken type logistikkoperasjoner som kan forventes, inkludert frekvens og varighet på stenging.

HI er den aktøren som har klart størst aktivitet rundt kaien, og Fdir sin innvirkning på omfanget av stenging er minimal. HI sine fartøy har samlet omtrent 50 døgn til kai og derav ca. halvparten i Bergen. Behovet for stenging skjer derfor svært sjelden og det vil være uker mellom hver gang. Og videre, når det først er aktivitet som medfører stenging så er det ytterst sjelden at det er behov for å stenge kaien eller Forskerstædet/Økonomigården fullstendig for gjennomgang. De aller fleste logistikkoperasjoner, enten knyttet til fartøy eller annen aktivitet, kan gjennomføres med høy fleksibilitet og at en da stenger mindre områder om gangen slik at allmennheten enkelt kan passere. Det må alltid gjennomføres en konkret risikovurdering og vurdering av lov- og forskriftskrav ifm operasjoner.

Ved noen få tilfeller kan det være behov for full stenging, men da er det snakk om kun minutters varighet. I tillegg skjer det aller meste av aktiviteten i vanlig arbeidstid på hverdager så stenginger blir primært innenfor denne tiden.

Ut fra den kartlagte aktiviteten (ref. logistikknotat, Norconsult, 2025) kan vi også oppsummere ut fra dagens situasjon:

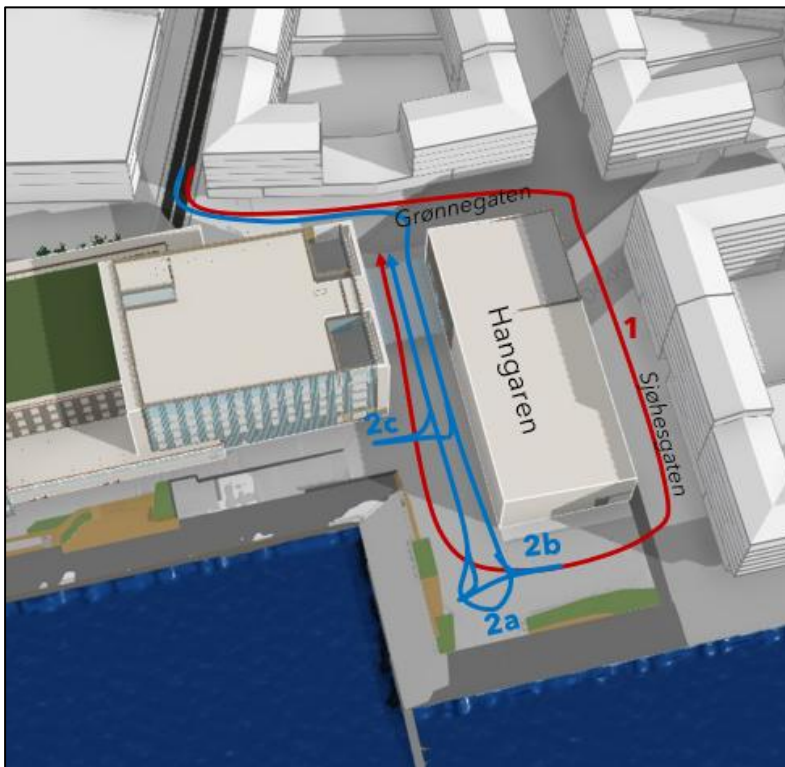
- Avsperring kan være nødvendig særlig når det foregår lasting, lossing, kjøring med kjøretøy eller løfteoperasjoner som krever at publikum holdes på avstand.
- Intern transport av utstyr og varer mellom byggene og kai kan skape behov for midlertidige, avgrensede arbeidskorridorer der publikum ledes utenom.
- Ved bruk av testbassenget kan forflytning og håndtering av utstyr føre til at enkelte passasjer må sikres mens utstyr flyttes eller heises.
- Mottak og håndtering av utstyr ved verkstedet kan medføre avsperring av nærliggende arealer når det gjøres arbeid utendørs eller håndteres større komponenter.
- Håndtering av større eller tyngre enheter, som ROV-er, USV-er eller landere, kan kreve mer omfattende avsperring og tydelig sikring av området rundt.

6.5. Kjøremønster rundt hangarbygget

Plan- og bygningsetaten ber detaljreguleringen om å redegjøre for et alternativt kjøremønster for hovedadkomst til tomten. Deres foretrukne løsning er inn- og utkjøring fra tomten på samme sted. Dette vil medføre en vendehammer eller snusirkel på området mellom bygg C og driftsbåthavnen.

Løsninger for varelevering og annen håndtering av logistikk må kunne betjene brukerne og byggenes formål, og omkringliggende områder, på en god måte. Prosjektets foretrukne løsning for å oppnå trafikksikkerhet, en effektiv flyt og god bruk av arealer er ved å kjøre rundt hangar (bygg C).

Figur 6-6 viser de alternativene som vurderes. Alternativ 1 kjører inn fra «Sjøhestgaten», rundt hangaren og ut i «Grønnegaten». De andre alternativene (2a, b og c) kjører inn mellom hangaren og bygg A+B, og ut samme veg. Her finnes det to alternativer (2a og 2b) som snur med snusløyfe eller snuhammer mot kaien og ett alternativ 2c der en snur ved rygging sør for bygg B, ved «Forskerstrædet».



Figur 6-6: Vurderte logistikk løsninger rundt Hangaren. NB: «Grønnegaten» og «Sjøhestgaten» er arbeidsnavn.

Statsbygg har i samarbeid med HI utarbeidet en skisse (Figur 6-7) som visualiserer utendørs aktivitet rundt de nye byggene. Vi ser at det er aller mest aktivitet på nordvestlige langside av bygg C (hangaren) og spesielt ved «innhuken» på sørlige hjørne av bygg B. Her vil det være stor variasjon og hyppig aktivitet, blant annet kjøring med truck, lossing, håndtering av fartøy, spyling av utstyr.

Det vil være behov for å kunne kjøre med bil og lastebil helt frem til kaikant foran bygg C (hangaren).

Figur 6-7 er særlig relevant i forhold til vurdering av trafiksikkerhet og logistikkhåndtering, som er et av vurderingspunktene (se neste side).



Figur 6-7: Visualisering av aktivitet rundt byggene.

Alternativene beskrives nærmere i fortsettelsen og fordeler og ulemper vurderes overordnet i forhold til tre tema:

- **Forholdet til områdeplanen og løsningene som foreslås der**
- **Logistikkhåndtering knyttet til HI/Fdir (hangar, kai etc) ¹⁹**

¹⁹ Her er det relevant å vise til HI/Fdir-byggprosjektets effektmål nr.2: "Effektivitet. Tidsriktig og avansert infrastruktur med funksjoner som gir kvalitet, kapasitet og effektivitet i leveranser." Oppnåelse av effektmålet måles med følgende kriterier utomhus: «Effektivt kjøremønster og god logistikk for varetransport og trafikk til og rundt anlegget og kai (fartøy).

- **Trafikksikkerhet**

Det er av ulike grunner en del usikkerheter knyttet til vurderingene. For det første er dette en pågående prosess med parallelle løp for reguleringsplan og områdeplan, og der detaljeringsgrad og grad av modenhet/ferdigbehandling varierer en del. Dette gjelder både utforming av bygg og ikke minst løsninger utenfor byggene. Se blant annet illustrasjonene under.



Figur 6-8: Fra illustrasjonsplanen for HI/Fdir til venstre (Asplan Viak, 10.03.26) og mobilitetsplanen til områdeplanen, Dokken sør, til høyre (Bergen kommune, 2025).

For det andre er det ikke fastlagt hvor bybanen kommer. For det tredje er hovedakser for gående og syklende ikke avgjort. Blant annet er det usikkert om det vil komme ny gang- og sykkelbro fra «Sjøhestgaten» og over Puddefjorden (litt av broen vises i mobilitetsplanen til områdeplanen, over, til høyre), noe som vil ha stor betydning for hvor mange som går og sykler i gaten. For det fjerde er det ikke avgjort om- og i så fall hvor ofte og hvordan området rundt hangaren og kai skal stenges for allmennheten når det pågår utendørs logistikkoperasjoner.

6.5.1. Alternativ 1- Kjøring rundt hangaren



Figur 6-9: Alternativ 1. Kjøring rundt hangaren.

Beskrivelse av alternativet og forhold til områdeplanen: I alternativ 1 kjører bilene ned «Sjøhestgaten», rundt bygget og tilbake i «Grønnegaten». Alternativet forutsetter at det kan kjøres i «Sjøhestgaten». Alternativet legger opp til kjøring kun i en retning. Detaljplanen foreslår formål gatetun for det kjørbare arealet i «Sjøhestgaten». Det er på dette tidspunktet ikke kjent hvordan gatereguleringen for hele gatesnittet i «Sjøhestgaten» vil se ut, men det ser sannsynlig ut at områdeplanen vil anbefale en hovedsykkeltrasé i dette gatetverrsnittet (med bro over Puddefjorden). Dersom det skal kombineres kjøring med hovedsykkeltrasé, så må det forutsettes at dette løses på en trafikksikker måte når gaten som helhet skal planlegges. Gatetunet vist i detaljreguleringsplanen vil ligge på innsiden av en sykkeltrasé, så kjøretøy vil ikke krysse trasé for gående og syklende (se snitt som viser mulig løsning for «Sjøhestgaten» i Figur 6-4, kapittel 6.4)

Logistikkhåndtering knyttet til HI/Fdir: Alternativ 1 gir en svært ryddig, god og effektiv håndtering av logistikken rundt/mellom byggene og mellom byggene og kaien, noe som er en forutsetning for at anlegget skal fungere på en god måte.

Trafikksikkerhet: Ulempen ved alternativet er at det utelukker en bilfri situasjon i «Sjøhestgaten». Arealet i «Sjøhestgaten» foreslås regulert som gatetun i detaljreguleringen, men gatesnittet må detaljeres ut som en helhetlig løsning. Ved prosjektering av gater og kryss i senere fase må løsninger detaljeres, slik at en får lesbare, oversiktlige og trafikksikre løsninger for alle trafikantgrupper.

Mengde myke trafikanter og aktivitet i denne gaten avhenger av hvordan løsningene i områdeplanen blir. Det bemerkes samtidig at gang- og sykkelveg til en eventuell ny bro over Puddefjorden vil gå på utsiden av kjørefeltet, og dermed ikke vil måtte krysses av kjøretøyene.

Det vil derfor være viktig å gjøre systemet oversiktlig for kjørende så de får oversikt over myke trafikanter i området. Ved en høy andel kjøretøy vil dette kunne skape konflikter med gående og syklende. Dersom andel kjørende er lav, vil disse konfliktene oppstå sjeldnere²⁰.

Denne løsningen har en del store fordeler. Alternativet medfører at varelevering og generell tilkomst til hangaren ikke vil behøve å rygge inne på planområdet. Med rygging vil det oppstå blindsoner og økt risiko for konflikter mellom kjørende og gående og syklende. Trafikksikkerhetsmessig inne på planområdet er dette derfor et godt alternativ som kan anbefales.

²⁰ I kapittel 6.8.2 er det gjort anslag på YDT som genereres av HI/Fdir i permanent fase, og der mange av kjøretøyene ved alternativ 1 vil måtte kjøre i «Sjøhestgaten». Anslaget er på ca 2 semitrailere (17,5 meter) per dag og ca. 9 lastebiler (12 meter) per dag. I tillegg ca. 25 små varebiler og personbiler per dag. En liten andel av disse vil imidlertid kunne forventes til bygg A, da primært til kantinen (ca en bil per dag, se Tabell 6-1.)

6.5.2. Alternativ 2a- Kjøring inn fra «Grønnegaten». Snusløyfe sørvest for hangaren.



Figur 6-10: Alternativ 2a. Snusløyfe sørvest for hangar.

Beskrivelse av alternativet og forhold til områdeplanen: Løsningen kjører inn og ut direkte fra «Grønnegaten» og vil bruke et relativt stort areal for snusløyfe mellom hangaren og kaien. Alternativet er antakelig i tråd med områdeplanens disposisjon for gater.

Logistikkhåndtering knyttet til HI/Fdir: Alternativet vil gi en del begrensninger på mellomlagring og aktivitet mellom hangar og arbeidsbåthavn. Kjøring i begge retninger samt snusløyfe vil båndlegge mye areal, og gi en mindre oversiktlig situasjon og flere konflikter med HI/Fdirs aktivitet. Blant annet vil en kunne få flere avbrudd/pauser og mindre fleksibilitet i bruken av området.

Trafikksikkerhet: Det er positivt at løsningen ikke tar i bruk «Sjøhestgaten» noe som vil eliminere en potensiell problematikk her. Inne på tomten tar alternativet mer plass enn alternativ 1, og hvor kjøretøyene kan komme i konflikt med mye trafikanter. Det vil også være større konfliktpotensiale mellom bygg B og C (der det er mye aktivitet) enn på alternativ 1 siden trafikken går i begge retninger i denne gaten.

Kjøretøyene vil ikke behøve å rygge i dette alternativet, noe som gjør at de kjørende vil ha god oversikt over myke trafikanter i starten av snuoperasjonen. Under vending er det derimot blindsoneproblematikk, som kan skape trafikkfarlige situasjoner (se merknad fra LUKS, nederst i kapittel 6.5.5). Ved feilmanøvrering kan det også likevel bli behov for rygging, noe som er uheldig.

I tillegg vil det i dette alternative forekomme noe kjøring/rygging sørvest for bygg C, når det skal hensettes tungt materiell langs fasaden.

6.5.3. Alternativ 2b- Kjøring inn fra «Grønnegaten». Snuhammer sørvest for hangaren.



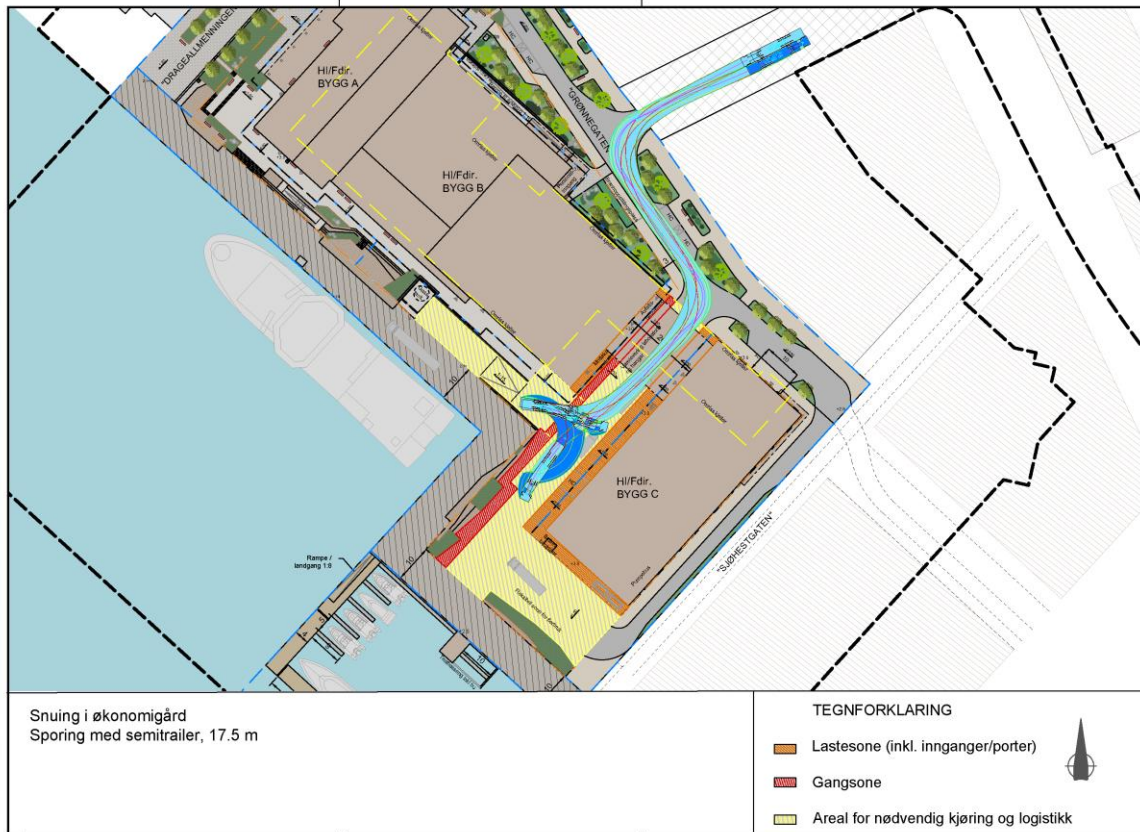
Figur 6-11: Alternativ 2b- Snuhammer sørvest for hangaren.

Beskrivelse av alternativet og forhold til områdeplanen: Løsningen er lik som alternativ 2a, men med rygging i stedet for snusløyfe. Løsningen vil forbruke et noe mindre areal til rent kjøreareal enn snusløyfen på sørvestre hjørne av hangaren, men noe mer areal i retning «Sjøhestgaten». Alternativet er antakelig i tråd med områdeplanens disposisjon for gater.

Logistikkhåndtering knyttet til HI/Fdir: Alternativet vil gi store begrensninger på mellomlagring og aktivitet mellom hangar og arbeidsbåthavn (se vurdering av alternativ 2a), og enda mer enn alternativ 2a grunnet snuhammer. En båndlegger en del areal og gir HI/Fdir mindre fleksibilitet i bruken av området da bilene skal kjøre inn og ut i samme gate og ikke minst snur i snuhammer på sørvestsiden av hangaren. En vil ikke kunne mellomlagre noe i dette området.

Trafikksikkerhet: Alternativet krever rygging i snuhammer inne på planområdet. Dette vil medføre større fare for konflikter aktiviteter som skjer på området, og også med myke trafikanter dersom området er åpent for allmennheten. Det vil også være større konfliktpotensiale mellom bygg B og C (der det er mye aktivitet) enn på alternativ 1 siden trafikken går i begge retninger i denne gaten. Alternativet vil derfor samlet sett gi en mindre trafikksikker situasjon enn alternativ 1 og 2a.

6.5.4. Alternativ 2c- Kjøring inn fra «Grønnegaten». Snu og rygging mellom hangar og bygg B.



Figur 6-12: Alternativ 2c. Snuing i «Forskerstrædet».

Beskrivelse av alternativet og forhold til områdeplanen: Løsningen har inn- og utkjørsel direkte fra «Grønnegaten», men snur i området sør for bygg B, ved «Forskerstrædet». Denne løsningen benytter ikke området mellom hangaren og kaien på samme måte som alternativ 1, 2a og 2b for hovedkjøremønster. Mulighet for alternativet er antakelig i tråd med områdeplanens disposisjon for gater.

Logistikkhåndtering knyttet til HI/Fdir: Dette alternativet innebærer mer snuing og rygging tett på aktivitet som skjer inn og ut av dører/porter i bygg B og C enn de andre alternativene. Sjansen er større for konflikt med andre kjøretøy og arbeidere her, blant annet grunnet mer aktivitet (inkludert rygging) på et lite område. Det vil også være i konflikt med fylling av gasstank i de periodene dette pågår. Fordelen med alternativet er at en får noe mer rom for mellomagring og aktivitet mellom hangar og arbeidsbåthavn, sammenlignet med de tre andre alternativene. På den annen side er dette et område som

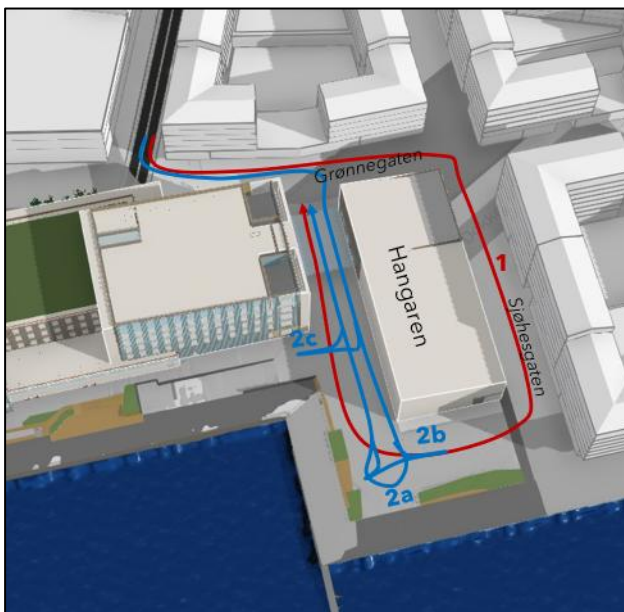
er forventet å ha mindre aktivitet enn området mellom bygg B og C og kai (ref. Figur 6-7). I dette alternativet forekommer blant annet noe kjøring/rygging sørvest for bygg C, når det skal hensettes tungt materiell langs fasaden.

Trafikksikkerhet: Dette alternativet vil ikke kjøre gjennom «Sjøhestgaten». Dette reduserer konfliktpotensialet mellom kjøretøyene og myke trafikanter i dette området. Det vil derimot kunne oppstå konflikt mellom kjørende og ansatte, samt annen logistikkrelatert aktivitet mellom bygg B og C. Dette spesielt grunnet rygging sør for bygg B, men også at det kjøres i begge retninger i gaten. Det er plass til å gjøre dette, men vil kreve mesteparten av arealene rundt og mellom hangaren og bygg B. Dette området er veldig høyt frekventert av ansatte.

Det er også sannsynlig at en del kjøretøy vil kjøre videre til sørvestre hjørne av bygg C for å snu der dersom det er mye annen aktivitet ved snuhammeren foran bygg B. Dette er uheldig og skaper en forflytning av problemet. I tillegg vil det i dette alternative forekomme noe kjøring/rygging sørvest for bygg C, når det skal hensettes tungt materiell langs fasaden.

Alternativ 2c anses som dårligste alternativ. Det er vesentlig dårligere enn de andre alternativene, både for effektiv logistikk og for trafikksikkerhet.

6.5.5. Samlet vurdering av kjøremønster rundt hangaren



Figur 6-13: Vurderte logistikk løsninger rundt Hangaren.

Forholdet til områdeplanen: Alternativ 2a, b og c er i tråd med områdeplanen, som legger opp til en bilfri gate i «Sjøhestgata». Alternativ 1 krever at gaten planlegges helhetlig for en trygg løsning for alle trafikkantgrupper.

Logistikkhåndtering knyttet til HI/Fdir: Alternativ 1 vurderes som best da det gir den mest ryddige og effektive håndtering av logistikken i «Forskerstrædet» og mellom byggene og kaien. En får også mer plass til mellomlagring og annen aktivitet på sørvestsiden av hangaren. Her vil en også kunne markere en kjøresone i dekket og da gi plass til at man kan mellomlagre eller flytte utstyr ned mot kaien samtidig som kjøretøy kommer inn fra «Sjøhestgaten».

Alternativet 2a og 2b er vurdert som nest best. Alternativene gir begrensninger på mellomlagring og aktivitet mellom hangar og arbeidsbåthavn og har også mulige konflikter med andre aktiviteter (alternativ 2b vurderes som noe dårligere enn 2a grunnet snuhammeren som tar mer areal).

Alternativ 2c vurderes som dårligst. Alternativet okkuperer ingen areal sør for hangaren, men gir en presset situasjon sør for bygg B på grunn av mye aktivitet (inkl. rygging) på et mindre område. Dette området er en «hotspot» for ulike aktiviteter rundt bygget (ref. Figur 6-7), inkludert gasslevering sørvest for bygg B (kjøretøy som kjører rundt bygg A). Snuhammer i dette området vil kunne skape konflikter og forsinkelser for andre aktiviteter i området. Fordelen med alternativet er at det gir minst begrensninger mellom hangar og arbeidsbåthavn.

Trafikksikkerhet: Alternativ 1 og 2a er vurdert som best da disse ikke krever rygging, men alternativ 2a har en betydelig ulempe med blindsonen som kjøretøyene får i snusløyfen (se merknad fra LUKS under). Ved feilmanøvrering kan det ved alternativ 2a også likevel bli behov for rygging, noe som er uheldig. Alternativ 1 krysser ikke mulig fremtidig hovedsykkelvei i «Sjøhestgaten» (den går på utsiden), men alternativet innebærer at det tilrettelegges for kjøretrafikk i et gateløp som ellers kan være bilfritt. Illustrasjonsplanen til detaljreguleringsplanforslaget viser en mulig løsning av gaten med separert kjørefelt og fortau. Kjøretrafikk må krysse gående til/fra gang-/sykkelbru ved innkjøring til HI/Fdir dersom denne broen bygges med gangfelt på nordside av bro. Det er estimert lave trafikk tall i gaten, på ca. 15 biler daglig, og da ca. 70% små varebiler og personbiler. Trafikktallene er så lave at det også kan vurderes sambruksløsninger i gatesnittet, i stedet for separate løsninger for trafikkantgruppene. Ved prosjektering av gater og kryss i senere fase må løsninger i «Sjøhestgaten» og kryss med «Grønnegaten» detaljeres, slik at en får lesbare, oversiktlige og trafikksikre løsninger for alle trafikkantgrupper. I tillegg vil

løsninger for- og grad av stenging av logistikkområdet rundt hangaren mot kaien ha betydning for trafiksikkerheten.

Alternativ 2c vurderes som dårligst da dette involverer snuing og rygging i det området som har mest aktivitet rundt bygg B og C. Det vil også kunne medføre at kjøretøy velger å snu andre steder der dette ikke er ønskelig, blant annet sørvest for bygg C.

Merk: I egen gjennomgang av kjøremønster og varelevering knyttet til logistikknottet fra Norconsult har LUKS²¹ uttalt seg om ulike løsninger. Her anbefales at en har en kjøreretning rundt hele bygget for å ivareta sikkerheten, altså som i alternativ 1: «En løsning med å snu kjøretøyene inne på området vil medføre stor risiko for ulykker, dette fordi en eventuell rygging alltid kan forårsake uforutsette situasjoner. Videre er det slik at når semitrailere må snu rundt i sirkel så blir oversikten på høyre side av tralla/henger uoversiktlig for sjåføren grunnet vinkelen på trekkvogn i forhold til tralle/semihenger. Dette innebærer at området må fysisk sperres mot sjøsiden slik at det ikke kommer noen inn i dette området fra strandpromenaden.»

Samlet vurdering: Alternativ 1 vurderes som best da dette alternativet gir den beste logistikkhåndteringen og med minst konflikter med annen aktivitet rundt byggene. Alternativet gir også god trafiksikkerhet uten behov for rygging eller med blindsoneproblematikk (kommentert av LUKS) som en får i snusløyfe som en har i alternativ 2b. Alternativ 1 har er alternativet med størst nærhet til mulig fremtidig gang- og sykkelbro over Puddefjorden, men kjøring vil skje på utsiden (nordsiden) av gang- og sykkeltrafikken, med grøntabatt mellom kjørefelt og sykkelfelt, og vil derfor ikke krysse denne (se egne snitt/skisser i kapittel 6.4). Det anses som løsbart å detaljprosjekttere lesbare, oversiktlige og trafiksikre løsninger.

6.6. Nærmere om «Grønnegaten»

«Grønnegaten» ligger nordøst for HI/Fdir og er innenfor planområdet. I detaljreguleringsplanen sikres noen funksjonalitet/elementer i denne gaten som HI/Fdir trenger til sine aktiviteter, blant annet:

- *Gaten skal dimensjoneres for semitrailer.*

²¹ LUKS-Leverandørens utviklings- og kompetansesenter. Brev adressert til Norconsult v/ Anders Mæhlen der det vises til gjennomgang av kjøremønster og varelevering i møte 18.02.2025. Datert:02.19.2025. Dok.nr 6515

- I forbindelse med inngangspartiet til bygg innenfor 0_AT1 skal det etableres vareleveringslomme og 2 HC-parkeringsplasser for bebyggelsen innenfor o_AT1 og o_AT2. (Disse er langs offentlig vei og vil ikke være eksklusivt for HI/Fdir-byggene, men som angitt i kapittel 6.3 anbefales disse å sikres til bruk av HI/Fdir med skilt for angitte tidsintervall).
- I tillegg sikres det rettigheter for etablering av drivstofftank under gate og plassering av brannoppstillingsplass (bestemmelsesområder)

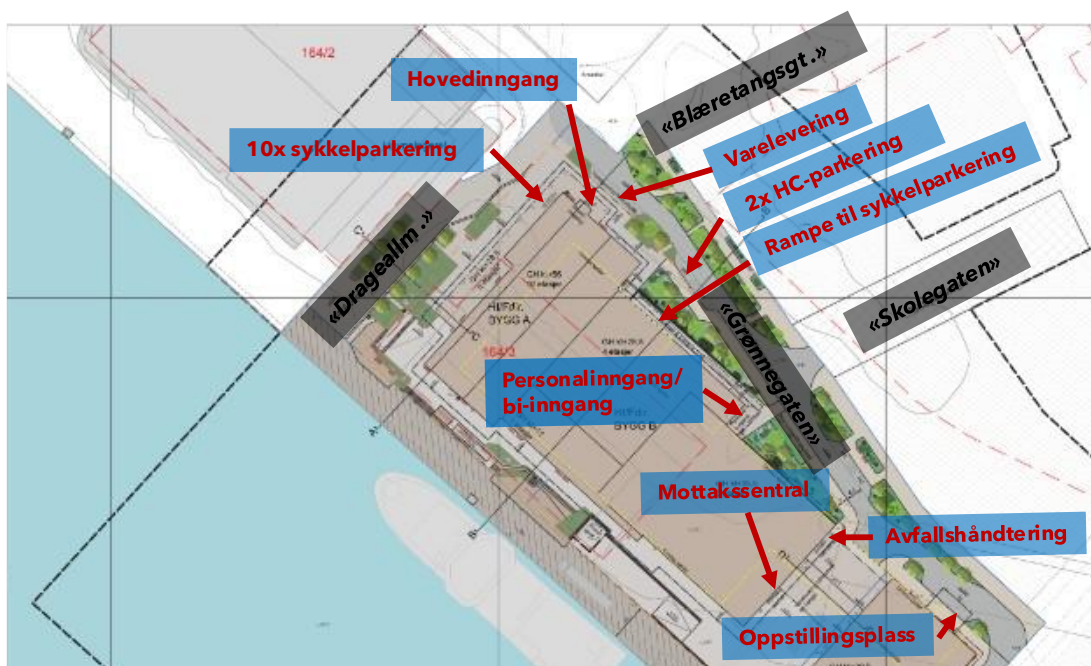
Vareleveringslomme er tilknyttet bygg A (kontorbygget) og kantine, og er typisk leveranser av kontormateriell og til kantine. Leveranser til bygg B (laboratoriebygget) og bygg C (hangar) skjer i «Forskerstrædet» mellom bygg B og bygg C.

HC-parkering for HI/Fdir er foreslått plassert langs gate, men er forutsatt reservert for HI/Fdir i normal arbeidstid. Med slik plassering unngår en at en må krysse fortau ved kjøring inn og ut til HC-plassene, og plassene får potensielt større grad av sambruk enn om de hadde vært plassert inne på HI/Fdir sitt tomteareal. Det er også begrenset med areal inne på framtidig byggetomt for HI/Fdir, og ulike løsninger for HC-parkering som er vurdert inne på tomtearealet reduserer de totale grønne arealene ut mot gate.

«Grønnegaten» har noe fellesareal og vrimleareal knyttet til HI/Fdir-byggene og har en del beplating (se illustrasjonsplan²², Figur 6-14). Kjørearealet i gaten vil fungere som viktig tilkomst for kjørende til HI/Fdir, blant annet varelevering/logistikk til hangaren/bygg C i sør og kantine i bygg A i nord. Hovedtilkomsten for kjørende inn til «Grønnegaten» vil komme fra øst, gjennom «Skolegaten». Vareleveringen ved hovedinngang er til kontorbygg/kantine og varelevering til laboratorier og hangar er i «Forskerstrædet» (se Figur 6-14).

En stor del av de ansatte og besøkende som går og sykler vil også ha tilkomst til byggene via «Grønnegaten». Dette er hovedsaklig gjennom hovedinngangen (nordvestre hjørne i bygg A), personalinngangen (midt på nordøstsiden av bygg B) og sykkelparkering (rampe midt på nordøstsiden av bygg B).

²² Illustrasjonsplanen er ikke foreslått som juridisk bindende, men viser en mulig løsning på gaten. Må blant annet samkjøres med områdeplanen.



Figur 6-14: Illustrasjonsplan rundt «Grønnegaten». Asplan Viak, 10.03.2026. Sentrale logistikk- og transportelement er påført med rødt. Sentrale gatenavn (arbeidsnavn) er også påført med svart.

6.7. Personreiser: Transportvolum og reisemiddelfordeling

I tidligere fase av reguleringsarbeidet for HI/Fdir ble det utarbeidet en fagutredning for transportbehov og mobilitet (Asplan Viak, 2025)²³. Her ble det gjort et estimat av forventet turproduksjon fra ansatte og besøkende på bygget. Det tas utgangspunkt i dette arbeidet da det ikke har skjedd vesentlige endringer som påvirker reisemiddelfordeling og transportvolum fra HI/Fdir. Det er to unntak fra dette, og som det er justert for:

- Aktivitet knyttet til Havnelageret inkluderes ikke i foreliggende analyser da Havnelageret ikke lenger er inkludert i reguleringsplanen²⁴.

²³ Asplan Viak, 2025. Fagutredning C13 - Transportbehov og mobilitet - Undersøkelse mot Dagens situasjon og Arealstrategi for Dokken.

²⁴ Det forutsettes at aktivitet fra Havnelageret er inkludert i mobilitetsplan og analyser knyttet til områdeplanen for Dokken sør.

- Estimert antall ansatte på HI og Fdir justeres fra 910 til 1000 ansatte. Dette for å ha samme utgangspunkt som andre analyser og vurderinger i planarbeidet for HI/Fdir.

En sentral føring er at det ikke legges opp til å ha parkering for privatbiler i planområdet, ut over 3 HC-parkeringsplasser i (2 plasser i byggetrinn 1). Dette vil i seg selv være et svært trafikkbegrensende tiltak.

6.7.1. Overordnet metode

Følgende metode er brukt for å estimere reisemiddelfordeling og antall personreiser:

- Dagens bosted (på postnummernivå) for ansatte hos Havforskningsinstituttet (HI) legges til grunn for analyser av tilgjengelighet til tomten for ansatte. Det legges ikke inne noen endring i bosettingsmønsteret som følge av flyttingen. Dette begrunnes med at flyttingen av HI skjer innenfor sentrum og trolig i liten grad fører til at ansatte bytter bosted.
- Det forutsettes at ansatte hos Fdir og vil bo i samme geografiske mønster som HI-ansatte.
- Basert på de ansatte sin tilgjengelighet til Dokken estimeres en fremtidig reisemiddelfordeling for jobbreisene. Det lages tre scenario for reisemiddelfordeling (se beskrivelse i kapittel 6.7.2).
- Tilgjengeligheten vurderes etter kriterier for ulike reisemiddel:
 - For gange, sykkel og mikromobilitet har vi vurdert hvor stor andel av de ansatte som bor innenfor hhv. 3 og 7 km til Dokken.
 - For kollektivtransport har vi vurdert hvor mange som har et ok kollektivtilbud til Dokken. Her inngår ansatte innenfor Bergen kommune, samt sentrale deler av Alver (Knarvik-Alversund-Frekhaugområdet), Askøy (Strekningen Kleppestø-Florvåg-Erdal-Juvik-Strusshamn-Follese/Hetlevik), Øygarden (Strekningen Litle Sotra-Bildøy- Kolltveit) og Bjørnafjorden (Strekningen Halhjem-Osøyro-Ulven). Disse områdene har buss, bybane eller tog med avgang minst hver halvtime i rushtiden til Bergen sentrum og ligger samtidig så nærme sentrum at reisetiden stort sett ikke overstiger 45 minutter. For Alvær og Askøy er det også inkludert ansatte som ikke har et ok busstilbud, men som har båttilbud fra Knarvik, Frekhaug og Kleppestø inn til Bergen sentrum. Det forutsettes da at disse kan parkere på kaien i hjemkommunen og ta båten videre.

- De resterende ansatte som ikke har rimelig tilgjengelighet med noen av disse reisemidlene forventes å kjøre bil (kan f.eks parkere i Klostergarasjen).
- Det legges inn en økning i samkjøring fremover, dvs. at det blir flere personer per bil. I dag skjer 17% av bilreisene som bilpassasjer (TØI, 2021²⁵), men vi legger til grunn en økning til 25%. Bilsjåførandel reduseres tilsvarende fra 83% til 75% av alle bilreiser.
- Det forutsettes et oppmøte for ansatte på 75%.
- Det legges inn reiseaktivitet for besøk knyttet til kontorvirksomhet (f.eks. eksterne som kommer på møter). Dette baseres på erfaringstall for besøkende per m² kontorareal²⁶.
- Basert på estimert reisemiddelfordelingen (tre scenario) og forventet antall ansatte på tomten estimeres et fremtidig reisevolum per dag, bl.a. antall bilturer per dag.

6.7.2. Reisemiddelfordeling, 3 scenario

Det er utarbeidet 3 ulike scenarier for reisemiddel basert på metoden som beskrevet over. Dette fordi det ikke er mulig å forutse hvor mange som vil velge de ulike reisemidlene selv om man vet tilgjengeligheten fra bosted til jobb. Mange vil velge å sykle eller gå når det bare er 3 km til jobb, men ikke alle. Noen synes at det er veldig langt å sykle 7 km, mens andre synes det er greit. I praksis vil valg av reisemiddel være avhengig av en rekke forhold som blant annet kostnader (bompenger, parkeringsavgift, busstakst mm), værforhold og trygghet som gående og syklende. Derfor vises det et spenn i mulig reisemiddelfordeling, og der «maksscenario» (maksimal andel gange, sykkel og kollektiv) tar utgangspunkt i at alle som har et ok gang, sykkel eller kollektivtilbud velger dette tilbudet. Dette kan virke urealistisk, men avhenger av hvordan en tilrettelegger for bilreiser. Uten parkeringsplasser på tomten, og med lang vei til nærmeste (avgiftsbelagte) parkering, så vil en kunne nærme seg et slikt maksscenario. Middelscenario og lavscenario beskriver en fremtid der noen færre velger å velge gang, sykkel, sparkesykkel eller kollektiv, selv om de har et ok tilbud.

Beskrivelse av maksscenario

Scenariot beskriver en situasjon med «maksimal andel gange, sykkel og kollektiv»:

- 100% av de som bor innenfor 3 km velger å gå, sykle eller sparkesykle

²⁵ Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/2019. Dette er tall for Bergensområdet.

²⁶ 200 m² kontorareal per besøkende. Kilde: ABC-konseptet i Norge. Eksempel på bruk i kommunal og fylkeskommunal planlegging, Asplan Viak 2003.

- 100% av de som bor innenfor 3-7 km velger å gå, sykle eller sparkesykle
- 100% av de som har et ok kollektivtilbud til Bergen sentrum, og bor mer enn 7 km fra sentrum, velger å reise kollektivt. Med ok tilbud menes minimum halvtimesfrekvens i rush. Området utgjør Bergen kommune og sentrale deler av Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden.
- Resterende reisende tar bil, men her forutsettes en økning i samkjøring: Andel passasjerreiser av alle bilreiser øker fra 17% til 25% (sjåførandelen reduseres fra 83 til 75%).

Beskrivelse av middelsscenario

Scenarioet beskriver en situasjon med «middels andel gange, sykkel og kollektiv»:

- 90% av de som bor innenfor 3 km velger å gå, sykle eller sparkesykle
- 70% av de som bor innenfor 3-7 km velger å gå, sykle eller sparkesykle
- 80% av de som ikke går, sykler eller sparkesykler innenfor 7 km velger å reise kollektivt i stedet. Resten velger bil.
- 80% av de som har et ok kollektivtilbud til Bergen sentrum, og bor mer enn 7 km fra sentrum, velger å reise kollektivt, resten velger bil. Med ok tilbud menes minimum halvtimesfrekvens i rush. Området utgjør Bergen kommune og sentrale deler av Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden.
- Resterende reisende tar bil, men her forutsettes en økning i samkjøring: Andel passasjerreiser av alle bilreiser øker fra 17% til 25% (sjåførandelen reduseres fra 83 til 75%).

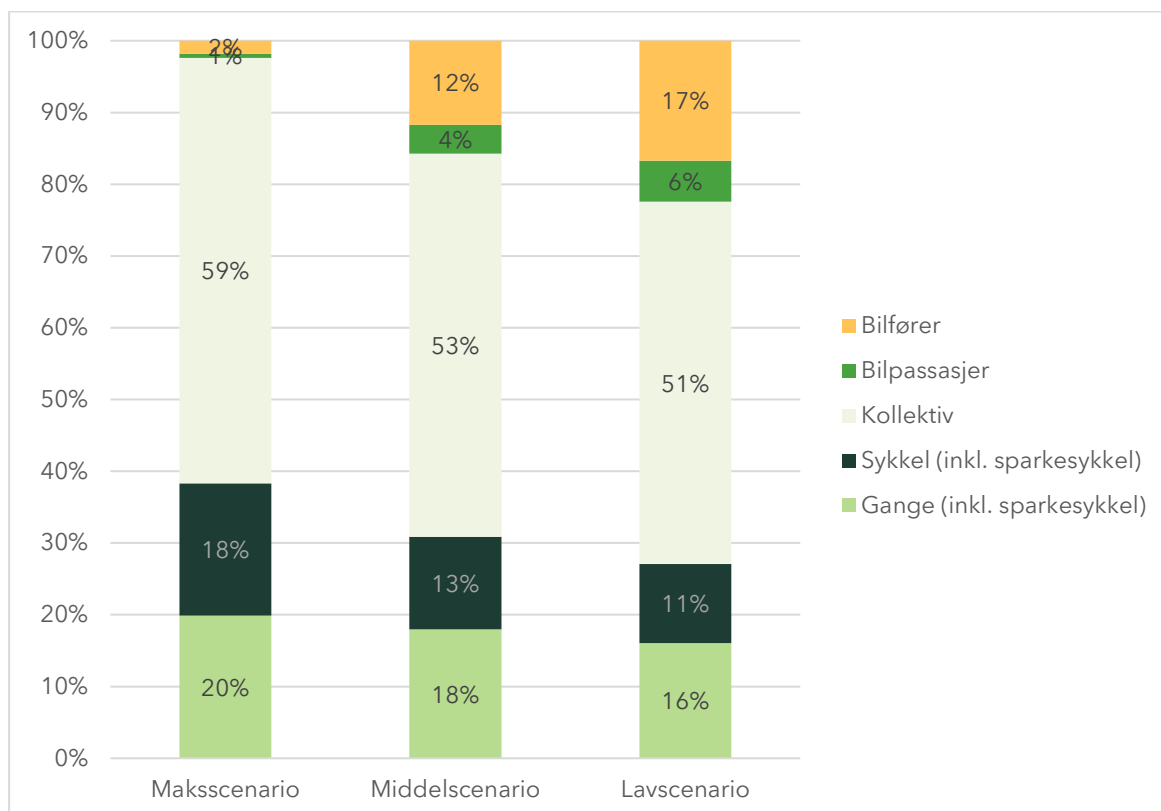
Beskrivelse av lavscenario

Scenarioet beskriver en situasjon med «lav andel gange, sykkel og kollektiv»:

- 80% av de som bor innenfor 3 km velger å gå, sykle eller sparkesykle
- 60% av de som bor innenfor 3-7 km velger å gå, sykle eller sparkesykle
- 80% av de som ikke går, sykler eller sparkesykler innenfor 7 km velger å reise kollektivt i stedet. Resten velger bil.
- 70% av de som har et ok kollektivtilbud til Bergen sentrum, og bor mer enn 7 km fra sentrum, velger å reise kollektivt, resten velger bil. Med ok tilbud menes minimum halvtimesfrekvens i rush. Området utgjør Bergen kommune og sentrale deler av Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden.

- Resterende reisende tar bil, men her forutsettes en økning i samkjøring: Andel passasjerreiser av alle bilreiser øker fra 17% til 25% (sjåførandelens reduseres fra 83 til 75%).

Figur 6-15 viser reisemiddelfordeling for de tre scenarioene.



Figur 6-15: Reisemiddelfordeling for 3 scenario. Maksscenario beskriver en nesten bilfri situasjon med maksimal andel gange, sykkel og kollektiv.

I trafikkanalysen for Dokken sør (Norconsult, 2025) er det til sammenligning en reisemiddelfordeling for Bergen sentrum der bilførerandelen er på 27%, kollektiv på 38% og gang og sykkel på 28% (se kapittel 3.6). Dette inkluderer imidlertid alle type reiser, mens reisene for tomten i Figur 6-15 primært er arbeidsreiser, noe som gir en annen reisemiddelfordeling.

6.7.3. Antall arbeidsreiser per dag

Basert på at det er planlagt rundt 1000 ansatte hos Hi og Fdir i 2050, er det estimert et antall turer per reisemiddel for de tre scenariene. Disse tallene er ikke bare rene kontorarbeidsplasser, men også blant annet lab-ansatte. I tillegg er besøk knyttet til denne

driften inkludert, f.eks. ekstern som kommer på møter. Videre er det lagt til grunn en oppmøtegrad på 75%.

Tabell 3: Arbeidsreiser: Antall personturer, sum til og fra tomten (HI og Fdir), per hverdag. Tallene inkluderer også besøksreiser knyttet til kontorvirksomhet og utgjør 2% av reisene. *Turer med sparkesykkel vil i praksis erstatte både gangturer og sykkelture. Intern fordeling er bl.a. avhengig av lengde på reisen, sykkelnett, deletilbud på el sparkesykler i området mm.

Reisemiddel	Maks-scenario	Middelsscenario	Lavscenario
Gange (inkl. sparkesykkel*)	304	274	245
Sykkel (inkl. sparkesykkel*)	282	197	168
Kollektiv	906	816	772
Bilpassasjer	9	61	87
Bilfører	27	179	255
Sum	1528	1528	1528

Totalt er det altså en turproduksjon på 1528 turer per dag som inkluderer ansatte til og fra jobb og besøkende til og fra planområdet. Bilførerandelen for arbeidsreisene er estimert å ligge mellom 2% og 17%, noe som tilsvarer mellom 27 og 255 bilturer per dag. Med tanke på at det ikke planlegges bilparkering på HI/Fdir så er det rimelig å anta at bilførerandelen vil ligge i det nedre sjiktet, men dette avhenger også av hvordan den øvrige parkeringssituasjonen (tilgjengelighet og pris) vil være i nærområdet. Det planlegges for en lav parkeringsdekning på Dokken og dette vil ha innvirkning på bilandelen.

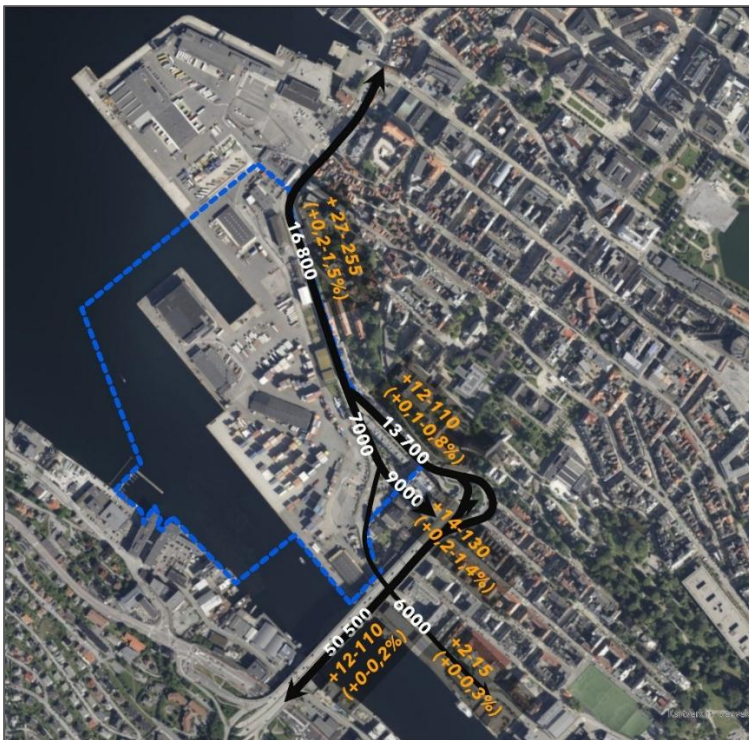
6.7.4. Trafikkfordeling på veinettet

Basert på estimert volum av personreiser og tre ulike scenario for reisemiddelfordeling er det gjort en vurdering av hvilke konsekvenser arbeidsreisene til/fra HI/Fdir kan ha for personbiltrafikk på det eksisterende vegnettet i nærområdet. Figur 6-16 er basert på GIS-analyser av trafikkfordeling og viser hvordan bilturene er ventet å fordele seg på lokalt vegnett i influensområde for tomten. Litt over halvparten vil ha raskeste veg gjennom Nygårdstunnelen. Dette er ansatte som bor både nord, øst og sør i Bergensområdet. Litt over 40% vil trolig ha Puddefjordsbroen som raskeste vei, blant annet bosatte på Askøy, Øygarden, Bergen vest og delvis Bergen sør (de som velger ringveg vest). I tillegg er det ventet at en liten andel kommer fra sør langs O.J. Brochs gate. Det er ikke lagt inn at noen bilreisende vil komme fra- eller gjennom sentrum (Nøstegaten) da sentrum og Sandviken er innenfor gang- og sykkelavstand.



Figur 6-16: Forventet fordeling på vegnettet for ansatte på tomten.

Figur 6-17 viser hvor mye nyskapt personbiltrafikk som vil kunne komme fra tiltaket i forhold til dagens trafikk, gitt den trafikkfordelingen som er vist over, samt estimert trafikkvolum i ulike scenario (ref. Tabell 3, kap. 6.7.3). Trafikkøkningen er på opp til 0,2% i maksscenario (maks andel sykkel, gange og kollektiv) og 1,4% på det meste i lavscenario (lav andel sykkel, gane og kollektiv) i Torborg Nedreaas gate²⁷. Inn i Nygårdstunnelen er trafikkøkningen på 1,4% i lavscenario.



Figur 6-17: Dagens ÅDT (hvit tekst) og økning på vegnettet rundt Dokken (gul tekst). Oransje verdier viser økning i ÅDT, i spennet mellom maksscenario og lavscenario. Parentes viser prosentvis økning for de to scenarioene, sammenlignet med dagens ÅDT. Skissen forutsette at parkering skjer i Klostergarasjen.

²⁷ Siden det ikke er planlagt parkering på tomten, iht. arealstrategien, må parkeringen ventes å skje videre inn mot sentrum, primært i Klostergarasjen. Hvis vi forutsetter at all denne «parkeringstrafikken» går gjennom Torborg Nedreaas gate vil dette gi en økning på opp i 1,4% her ved lavscenario.

6.8. YDT-estimerer

Basert på det som er presentert i kapittel 6.7 om personreiser og kapittel 6.4 om varelogistikk er det gjort en sammenstilling av transportvolumene for å finne samlede YDT-verdier²⁸. Her skiller vi mellom estimert YDT i byggefase og i permanent fase (se kapittel 4).

6.8.1. YDT i byggefase

Byggefase er forventet å være fra 2028 til 2033, og i denne fasen vil det dagene med støpingen som generer mest transport. Vi anslår dette til 20-30 tyngre kjøretøy per dag i makssituasjonen²⁹, som da skal kjøre inn og ut av Dokkenområdet. I tillegg anslås et volum på 70-80 mindre kjøretøy per dag³⁰. Dette vil være ulike typer kjøretøy som personbiler og små varebiler, f.eks håndverkere.

Tabell 4: Estimert YDT generert av HI/Fdir-bygget i byggefase.

Type kjøretøy	YDT
Tyngre kjøretøy (betongbiler, lastebiler o.l.)	50
Mindre kjøretøy (personbiler, små varebiler etc)	150
Sum alle kjøretøy	200

Samlet er det estimert en YDT på ca. 200 biler i byggefase, derav er rundt 25% tyngre kjøretøy. Disse vil benytte midlertidig gate ut frem til avkjørsel til O.J Brochs gate. Sammenlignet med dagens situasjon så er det i dag omtrent 950 -1280 turer per dag til og fra Bergen havn, og der ca.55% av transporten er tunge kjøretøy over 7,5 tonn (se kapittel 3.5). Imidlertid vil Posten/Bring ha flyttet innen byggestart i 2028 og reduksjonen fra dette vil være på 100-130 turer med store kjøretøy per dag. Samlet sett vil det i byggefase derfor ventes en reduksjon av tyngre kjøretøy på 50-80 biler sammenlignet med situasjonen i dag. Når det gjelder de mindre kjøretøyene kan det bli en liten økning, men her foreligger ikke tall på antall mindre kjøretøy knyttet til Posten/Bring i dag. Reduksjonen i tyngre kjøretøy vil uansett langt på vei oppveie en eventuell økning i mindre kjøretøy, blant annet siden tyngre kjøretøy belaster vegen i langt større grad.

²⁸ Siden estimatene gjelder bygninger og aktiviteter som først og fremst skjer på yrkesdager/hverdager, både i byggefase og permanent fase, så benyttes YDT heller enn ÅDT.

²⁹ Estimert på 20 biler er med utgangspunkt i en «stor støpedag», med inntil 160m³ med betong, ca. 8 m³ med betong i en leveranse.

³⁰ Dette er med utgangspunkt i at det kan være opptil 200 personer som jobber med prosjektet samtidig. Mangel vil ta buss, gå, sykle eller samkjøre og det legges derfor til grunn en bilandel på 35-40%.

6.8.2. YDT i permanent fase

I kapittel 6.4 ble det summert opp hvor mange vare- og logistikkrelaterte kjøretøy som kan ventes til og fra HI/Fdir når alle bygningene på tomten står ferdig utbygd. I tillegg vil det være transport til og fra bygget for ansatte (arbeidsreiser og tjenestereiser) og besøkende. siden det kun planlegges 2 parkeringsplasser (HC-parkering) direkte tilknyttet bygget så gir dette et svært begrenset trafikkvolum fra de ansatte. Som vist i Tabell 5 er det samlede volumet estimert til 37 kjøretøy per dag på hverdagene.

Tabell 5: Estimert YDT knyttet direkte til HI/Fdir-bygget; varehåndtering og annen logistikk, i permanent fase.
*Ansatte eller besøkende.

Type kjøretøy	YDT	Andel av alle kjøretøy
Små varebiler og personbiler (opp til lastebilstørrelse)	25	66 %
Lastebiler (inkl. renovasjonsbiler), 12 meter	9	23 %
Semitrailere, 17,5 meter	2	5 %
Personbiler, ansatte* (HC-parkering)	2	5 %
Alle kjøretøy	37	100 %

Det er lite realistisk at bare to ansatte vil kjøre bil til HI/Fdir. Dette blant annet basert på at enkelte ansatte bor uten mulighet for å reise kollektiv, gå eller sykle til jobb. I kapittel 6.7 så vi på ulike scenario for reisemiddelfordeling og der det mest optimistiske scenario (maksscenario), der alle som har muligheten til det velger å gå, sykle eller reise kollektivt, gav en YDT på 27 biler (se Tabell 6). I andre enden av skalaen er et lavscenario (lav andel gange, sykkel og kollektiv) som estimerer en YDT på 255. Fasiten vil trolig ligge et sted innenfor dette spennet.

Tabell 6: Estimert YDT generert av HI/Fdir-bygget, fra arbeidsreiser, tenestereiser og besøkende, i permanent fase. NB: «Maksscenario» betyr maksimalt andel gående, syklende og kollektivreisende.

Type kjøretøy og scenario	YDT
Personbiler, Maksscenario	27
Personbiler, Middelsscenario	179
Personbiler, Lavscenario	255

Siden det ikke vil være parkering til disse bilene hos HI/Fdir må parkering skje utenfor tomten. Dette kan for eksempel være i fellesanlegg på Dokken, i Klostergarasjen eller andre steder i området. Tilgjengelighet og kostnad for parkering, sammen med kollektivtilbud, gang- og sykkeltilbud vil avgjøre hvor mange som velger bilen eller ikke, og dermed hvor høy YDT HI/Fdir vil generere. Som vist i kapittel 6.7.4 vil denne trafikken uansett ikke utgjøre en stor økning på eksisterende vegnett. Det er snakk om en maksimal økning på under 1,5% på enkelte strekker dersom en legger lavscenario til grunn.

6.9. Samsvar med ABC-prinsippet

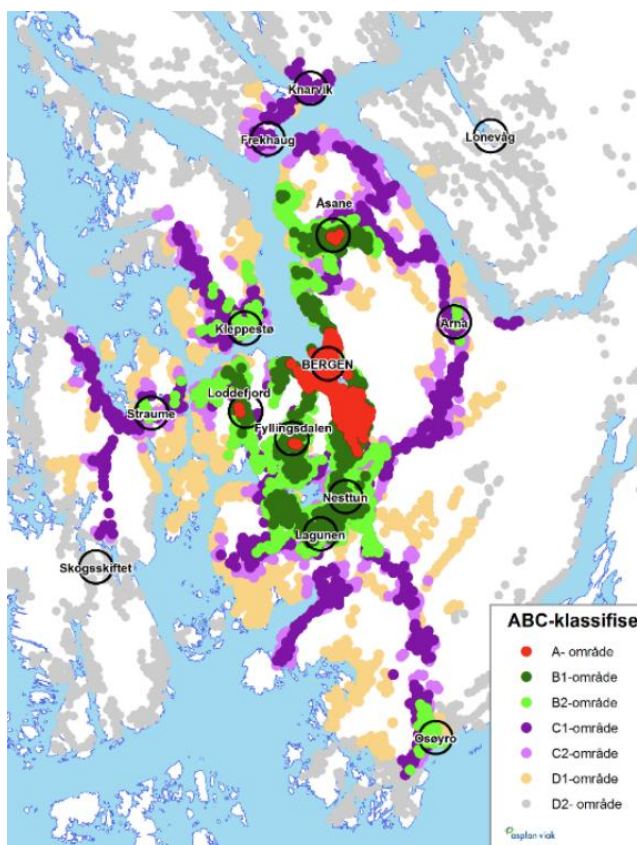
For å vurdere sammenhengen mellom arealbruk og transportbehov benyttes **ABC-metoden**. Dette er en planleggingsmetode som klassifiserer områder etter hvor godt de er tilgjengelige med ulike transportmidler – bil, kollektivtransport, sykkel og gange.

Metoden deler områder inn i tre kategorier:

- **A-områder:** Svært godt tilgjengelige med kollektiv, sykkel og gange – egnet for kontorvirksomhet og detaljhandel.
- **B-områder:** Moderat tilgjengelighet – egnet for virksomheter med noe transportbehov.
- **C-områder:** Best tilgjengelig med bil – egnet for plasskrevende virksomheter.

Et ABC-kart gir dermed et bilde av hvor det er mest samfunnsøkonomisk gunstig å lokalisere ulike typer næring. Figuren under viser resultatet av analysen for bergensområdet knyttet til Regional- areal og transportplan for Bergensområdet 2017-2028³¹.

³¹ Vestland fylke fikk utarbeidet et nytt ABC-kart i 2024 for å se om tilgjengeligheten har endre seg. Dokken ligger i et A-område også i det nye kartet. Dette kartet er ikke presentert i noe «offentlig planarbeid» enda.



Figur 6-18: ABC-kart for Bergensområdet. Kilde: Regional- areal og transportplan for Bergensområdet 2017-2028 (Hordaland fylkeskommune, 2017).

HI/Fdir ligger i Bergen sentrum i et A-område med svært god tilgjengelighet for kollektiv, sykkel og gange (rødt område i Figur 6-18). HI/Fdir sin virksomhet er derfor svært godt egnet til å ligge i dette området.

7. Sammendrag

Mobilitetsplanen beskriver hvordan nybygg for HI og Fdir på Dokken skal tilrettelegges for miljøvennlig transport, god tilgjengelighet og trafikksikre løsninger. Byggene skal huse rundt 1 000 ansatte og det er kun 3 HC-plasser for bilparkering på tomten. Dette gir lav bilandel og støtter nullvekstmålet, kommunale strategier for gange, sykkel og kollektiv, samt ABC-prinsippet.

Området har i dag begrenset gang- og sykkeltilbud og dårlig kollektivdekning. Torborg Nedreaas gate er en barriere med høy trafikk og Nygårdshøyden utgjør en fysisk høydebarriere mot sentrum for gående og spesielt syklende.

Mobilitetsplanen skiller mellom to hovedfaser: **mellomfasen** (inkludert byggefase) pågår fra byggestart frem til ny trafikkinfrastruktur er på plass. Deretter neste fase som er omtalt som **permanent fase**.

I permanent fase vil områdeplanen sin mobilitetsplan dekke hele Dokken sør, inkludert HI/Fdir, så i denne fasen er fokus på å presentere og vurdere lokale løsninger og detaljer innenfor planområdet til HI/Fdir. For mellomfasen inkluderes trafikale løsninger også utenfor reguleringsplanområdet (men innenfor Dokken sør) siden dette ikke er del av områdeplanen i denne fasen.

Løsninger og vurderinger knyttet til mellomfasen:

- Nytt gang- og sykkelvegnett på Dokken sør gir gode forhold for myke trafikanter og raske og tryggere forbindelser til omkringliggende områder, inkludert til sentrum.
- Bussrute etableres i Torborg Nedreaas gate med holdeplass nær Gassvertomten, og vil også dekke eksisterende bebyggelse.
- Det etableres midlertidig kjøreadkomst fra O.J. Brochs gate inn til HI/Fdir, Havnelageret og havneaktiviteten på Dokken nord. Trafikkvolumet blir størst under støping av nytt bygg. Økningen blir likevel motvirket av en reduksjon i havneaktivitet og tungtransport til havna fordi Posten/Bring flytter ut. Trafikkbelastningen fra hele Dokkenområdet ventes derfor å være omtrent som i dag, både inne på Dokken og på det omkringliggende vegnettet.

Løsninger og vurderinger knyttet til permanent fase:

- Tomten etableres med gode gang- og sykkelløsninger, inkl. sykkelparkering (ca. 216 plasser) og garderober. Sykkelveg kobles mot hovedsykkelnettet i sykkelstrategien, nordover mot sentrum, sørover mot Møhlenpris og vestover mot Laksevåg i ny gang/sykkelbro (endelig plassering er ikke avklart).
- Kollektivtilbud styrkes med et godt kollektivtilbud i egen kollektivgate. Dersom bybanen ikke skal gå i denne gaten vil den kunne benyttes av bussrute.
- Kaiområdet er primært åpent for allmennheten. For å sikre både publikum og brukere benyttes det i noen perioder flyttbar inngjerding som skal fungere som midlertidig avstengning. Full stenging vil forekomme svært sjelden, og da er det snakk om minutter og da primært i arbeidstid.
- Det vil være stor variasjon i varelevering og logistikk til HI/Fdir, både type vare og volum. Dette håndteres primært i «Forskerstrædet» mellom bygg B og C, med sikre løsninger for tungtransport. Her er det gjort vurderinger av 4 ulike logistikk-løsninger rundt bygg C (Hangaren). Alternativ 1, med kjøring inn fra «Sjøhestgaten» og rundt bygg C, anbefales. Dette basert på vurderinger av logistikkhåndtering for HI/Fdir og trafikksikkerhet for allmennheten og ansatte.
- Det er estimert en YDT knyttet til bygget på 37 kjøretøy; 25 små varebiler og personbiler, 2 semitrailere og 9 lastebiler (inkl. renovasjon, varelevering etc.) og 3 personbiler fra ansatte og/eller besøkende som benytter HC-parkering (ved ferdig utbygging).
- I tillegg vil det være ansatte og besøkende som vil måtte parkere andre steder på Dokken eller ellers i byen, f.eks. Klostergarasjen. Dette volumet er estimert til en YDT på mellom 27 og 255 personbiler. Tilgjengelighet og kostnad for parkering, sammen med kollektivtilbud, gang- og sykkeltilbud vil avgjøre hvor mange som velger bilen eller ikke, og hvor de evt. vil parkere. Betydningen for belastning på det eksisterende vegnettet er estimert å være liten. Økningen i forhold til dagens situasjon er på under 1,5% i det scenarioet som har størst andel bilkjøring av de som jobber på HI/Fdir (255 personbiler).



asplan viak