

# Fagutredning C11 – Friluftsliv og byliv inkl. barn og unges interesser

## Undersøkelse mot Dagens situasjon og Arealstrategi for Dokken

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



## Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Asplan Viak AS

Tittel på rapport: Fagutredning C11 - Friluftsliv og byliv inkl. barn og unges interesser  
Undersøkelse mot Dagens situasjon og Arealstrategi for Dokken

Oppdragsnavn: Regulering Nybygg HI OG FISKERIDIR. og Fiskeridir.

Oppdragsnummer: 638991-07

Utarbeidet av: Nina Rieck, Ingrid Vedeler Brekkhus

Oppdragsleder: Kai Lande

Tilgjengelighet: Åpen

| Ver | Dato         | Beskrivelse                       | Utarb. av | KS  |
|-----|--------------|-----------------------------------|-----------|-----|
| 03  | 28. mai 2025 | Rapport i henhold til planprogram | NR        | IVB |
| 02  | 6. feb. 2025 | Utkast etter dialogmøte           | NR        | IVB |
| 01  | 7. okt. 2024 | Utkast til dialogmøte             | NR        | IVB |

# Innholdsfortegnelse

|  |    |
|--|----|
| Innledning   | 4  |
| 1. Informasjon om tiltaket   | 5  |
| 1.1. Bakgrunnen for detaljplanen   | 5  |
| 1.2. Metode for konsekvensutredninger og undersøkelser                   | 6  |
| 1.3. Dagens bruk av området  | 6  |
| 1.4. 0-alternativet  | 7  |
| 1.5. Arealstrategi for Dokken  | 8  |
| 1.6. Utredningsalternativer  | 9  |
| 2. Undersøkelse av tema  | 12 |
| 2.1. Grunnlag for tema   | 12 |
| 2.2. Avgrensning av tema   | 12 |
| 2.3. Usikkerhet  | 12 |
| 2.4. Relevante føringer for temaet                                       | 13 |
| 2.5. Metode for vurderinger  | 15 |
| 3. Beskrivelse av dagens situasjon                                       | 17 |
| 3.1. Beskrivelse av plan- og influensområdet                             | 17 |
| 3.2. Beskrivelse og vurdering av verdi for delområdene                   | 17 |
| 3.3. Foto av de tilgrensende delområdene i dagens situasjon              | 21 |
| 4. Beskrivelse av fremtidig situasjon                                    | 27 |
| 4.1. Arealstrategiens tilrettelegging for friluftsliv og byliv           | 27 |
| 4.2. Tiltakenes påvirkning på tema friluftsliv og byliv                  | 28 |
| 5. Vurdering av tiltaket og råd til videre arbeid                        | 29 |
| 5.1. Virkninger av tiltaket for delområdene                              | 30 |
| 5.2. Vurdering av tiltaket i fremtidig scenario og råd til videre arbeid | 31 |
| 5.3. Øvrige vurderinger knyttet fremtidig friluftsliv og byliv           | 34 |

|   |    |
|---|----|
| 6. Samlet vurdering                                   | 36 |
| 7. Avbøtende tiltak og anbefalinger til videre arbeid | 38 |

# Innledning

I arbeidet med detaljreguleringsplan for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet på Dokken i Bergen, utarbeides det 17 fagutredninger for ulike tema. Av disse utgjør 13 tema separate rapporter, og fire tema inngår i selve planbeskrivelsen (hoveddokumentet) for reguleringsplanen.

Fagutredningene er fordelt på fire kategorier A - D:

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

Dette dokumentet, utredning C11 Friluftsliv og byliv inkl. barn og unges interesser, er todelt og utreder tiltaket i forhold til både Dagens situasjon og Arealstrategien.

# 1. Informasjon om tiltaket

## 1.1. Bakgrunnen for detaljplanen

Havforskningsinstituttet (HI) og Fiskeridirektoratet (Fdir) skal samlokaliseres i et nytt bygg på Dokken. Statsbygg har fått i oppdrag å sørge for regulering, prosjektering og bygging på vegne av Nærings- og fiskeridepartementet.

Iht. arealstrategien for Dokken er eksisterende havnelager planlagt for allmenntilgjengelig formål/attraksjon og Bergen kommune ønsker at arealet utredes som del av reguleringsplan for HI/Fdir. Akvariet i Bergen ønsker nye lokaler og har søkt kommunen om å få benytte eksisterende havnelager på Dokken til et nytt Verdenshavsenter O.

Statsbygg sin reguleringsprosess for HI/Fiskeridir. utreder også mulig fremtidig bruk av havnelageret som Verdenshavsenteret O som del av planarbeidet. De planlagte tiltakene utløser krav til konsekvensutredning, og undersøkelser av en rekke fagtema.

Planprogrammet ble fastsatt av Byrådet i Bergen i møte 30.05.2024 og kunngjort 14.06.2024.



Figur 1-1 Plangrense ved varsel om planoppstart.

Tomt for Nybygg HI Fdir. er markert med rødt, og Havnelageret med lilla. (Ill fra Planprogrammet)

## 1.2. Metode for konsekvensutredninger og undersøkelser

*Teksten i dette kapitlet er en komprimert versjon av kapittel 5.0. og 5.1. i planprogrammet. Vennligst se planprogrammet for en grundigere redegjørelse.*

I arbeidet med detaljplanen for HI og Fdir. og Verdenshavsenteret O vil det bli utredet to tema etter Miljødirektoratets *Håndbok M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø*, jf. KU-forskriften § 21. Jf. også kap. Innledning s. 5.

- Kulturminner og kulturmiljø
- Landskap/bylandskap

Øvrige temaer undersøkes

I håndbok for konsekvensutredninger av klima og miljø M-1941 beskrives hva som kan brukes som nullalternativ. Her står det bl.a. at: «Det er ikke tilstrekkelig at tiltak er foreslått i en melding til Stortinget, i et forslag til kommunestyret eller er omtalt i en strategi eller handlingsplan». Med andre ord kan ikke arealstrategien benyttes som nullalternativ i vurderinger i konsekvensutredningen.

Vurderinger av de potensielle virkningene for den fremtidige byutviklingen er likevel viktig for å forstå hvordan disse byggene og funksjonene vil påvirke, og påvirkes, av den byen som er planlagt rundt dem. I håndbok V712 - Konsekvensanalyser er det beskrevet at det noen ganger kan være hensiktsmessig å etablere et scenario som «inkluderer relevante tiltak som det er realistisk å anta vil bli gjennomført uavhengig av det tiltaket en skal analysere.» Det er derfor gjennomført tematiske undersøkelser knyttet til sentrale byutviklingstema der alternativene er vurdert opp mot Arealstrategien Dokken 2050.

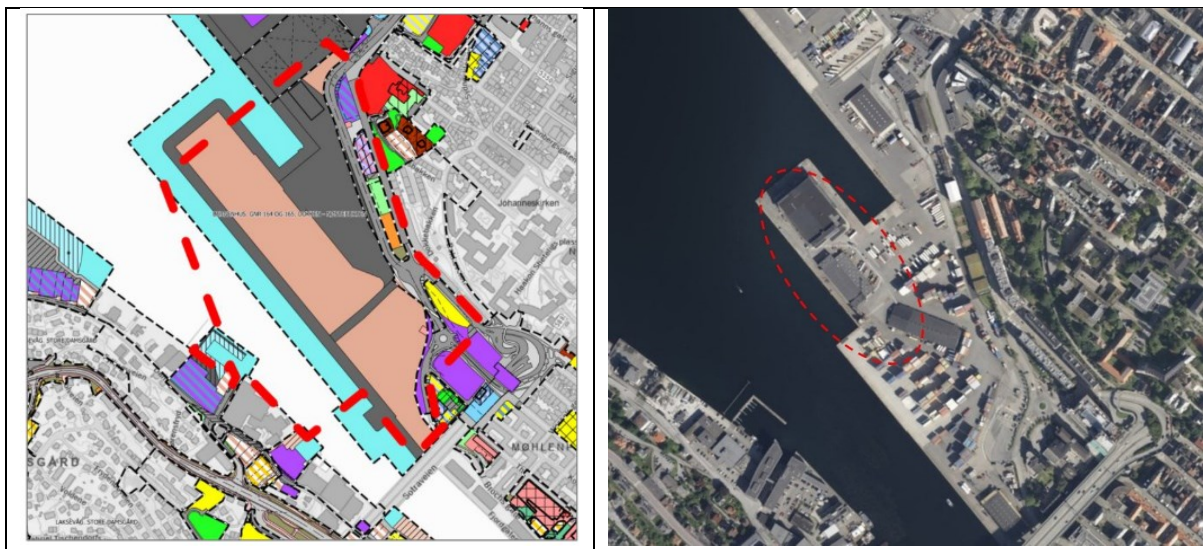
I KU-metodikk kalles referansealternativet for «0-alternativet».

Siden dagens bruk er i tråd med plan 15290000, og senere endringer av denne - 15290200 og 15290300, så er 0-alternativet i praksis lik dagens situasjon.

## 1.3. Dagens bruk av området

I gjeldende plan 15290000 er området regulert til lager for ulike typer gods, samt trafikk- og havneareal langs kaiene. Dagens bruk av området, med Havnelageret, havneskurene og containerhavnen er i tråd med denne planen.

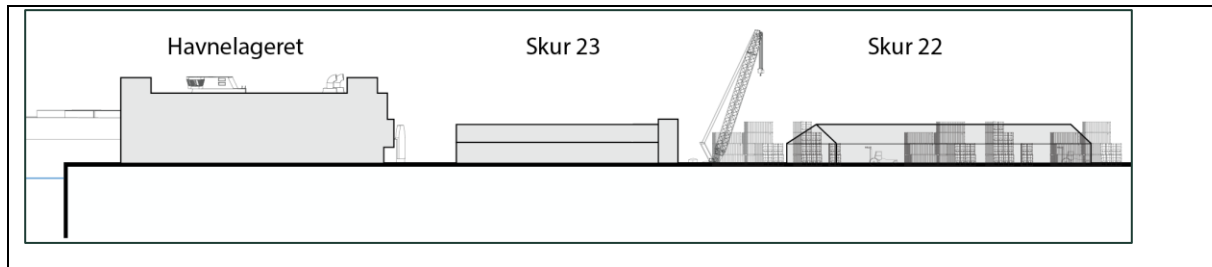
Det er besluttet en gradvis utflytting av havnevirksomheten, som legger opp til at området blir frigitt innen 2027, men det foreligger ikke vedtatte planer for utflytting.



Figur 1-2 t.v. Plangrense ved varsel om planoppstart i forhold til gjeldende eldre reguleringsplan 15290000 vedtatt 28.09.1998. T.h. Dagens situasjon med tomt innringet (AV-kartet)

## 1.4. 0-alternativet





Figur 1-3 Plan- og Prinsippsnitt av 0-alternativet med Havnelageret, skur 23 og 22, omgitt av skip, kraner og containere.

## 1.5. Arealstrategi for Dokken

Planområdet er i sin helhet omfattet av *Arealstrategi for Dokken*. Strategien ble vedtatt i Bystyret 22.2.23. Arealstrategien skal legges til grunn, og gir føringer for transformasjon og utvikling av området. Arealstrategien er en del av utviklingsprogrammet for Dokken, og sammen med overordnet strategi Dokken 2050, og etablering av utviklingsselskapet Dokken Utvikling AS, utgjør arealstrategien tre prioriterte prosjekt innenfor programmet.

Arealstrategien omfatter et stort kunnskapsgrunnlag med en rekke utredninger knyttet til mange fagområder, samt en byplan og en utviklingsplan. Kunnskapsgrunnlaget omfatter 27 ulike utredninger og analyser innenfor en rekke fagfelt knyttet til eksempelvis kulturminner, ulike ROS- tema, byutvikling og tekniske fag. Fagrapportene vil utgjøre et viktig kunnskapsgrunnlag for videre planarbeid. Det er satt opp 5 prinsipper for hvordan å:

- Utvikle landskap og historie
- Møte sjøen med variert bruk
- Lage byrom og natur på land og vann
- Bruke fleksibel bystruktur og skape gode nabolag
- Bygge «gåbyen» på Dokken

Utviklingsplanen foreslår utvikling med forslag til delområder, mulige utbyggingstrinn og faser, samt oppfølging av strategien.

Arealstrategien vil ha betydelig påvirkning og føringer for utvikling av Dokken og planområdet.



Figur 1-4 Utsnitt fra Arealstrategi Dokken, med tomt innringet (Ill. fra Planprogrammet)

## 1.6. Utredningsalternativer

Det er to utredningsalternativer, som begge tar utgangspunkt i:

- Det samme tomtearealet på ca. 12 000m<sup>2</sup> for nybygg HI og Fdir.
- det samme totale arealbehovet for HI og Fdir. (ca. 47 000m<sup>2</sup> BTA)
- Havnelageret bevares, men med ulik grad av påbygg/tilbygg. Eksisterende areal for Havnelageret er ca. 23.500 m<sup>2</sup> BRA

Under er prinsippene for de to alternativene illustrert for hhv Dagens situasjon (0-alt.) og for Arealstrategien.

### Alternativ 1

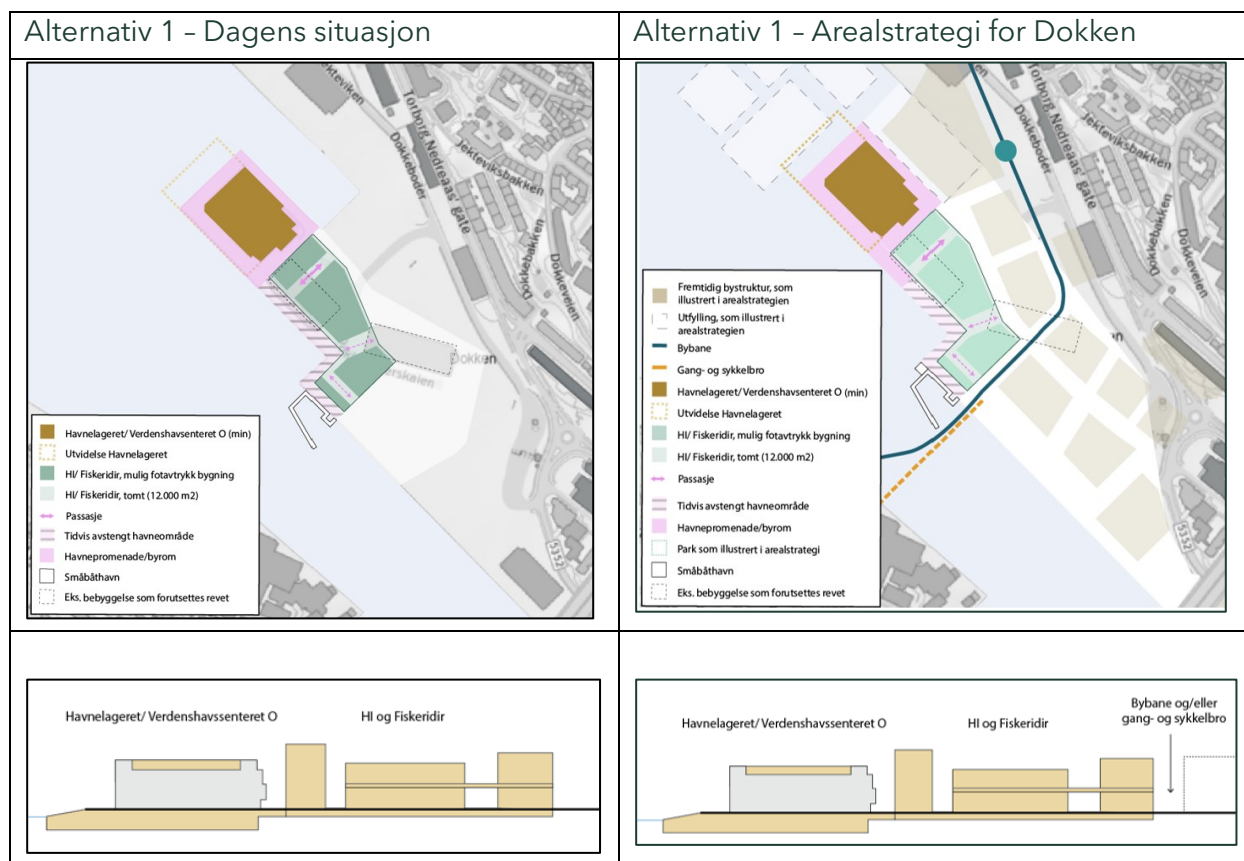
Alternativ 1 bygger på et konsept der nybygg for HI/Fdir. består av flere bygninger som forbindes over bakkeplan, og med ulik størrelse og bruk av mellomrommene mellom bygningene. Den nordligste passasjen vises her som mer åpen og allment tilgjengelig, mens de to andre er overdekkete og kun tidvis tilgjengelige.

I dette alternativet ligger tomten og bygget nær kaikanten uten areal til park/byrom, iht. arealstrategien, utover sjøpromenade. Dette alternativet har en jevnere høyde på de ulike byggene og lavere totalhøyde enn alternativ 2.

Småbåthavnen er i dette alternativet plassert rett sør for nybygget.

Dette alternativet bygget på et konsept utviklet i forbindelse med programmeringsfasen.

I alternativ 1 er Havnelageret med Verdenshavsenteret vist i en variant som i hovedsak beholder eksisterende bebyggelse, med noe utvidelse på tak, under bakkeplan og ut i sjøen. Tilleggsareal utgjør ca. 25 000 m<sup>2</sup> BRA, totalt ca. 48 500 m<sup>2</sup> BRA.



Figur 1-5 Alternativ 1

## Alternativ 2

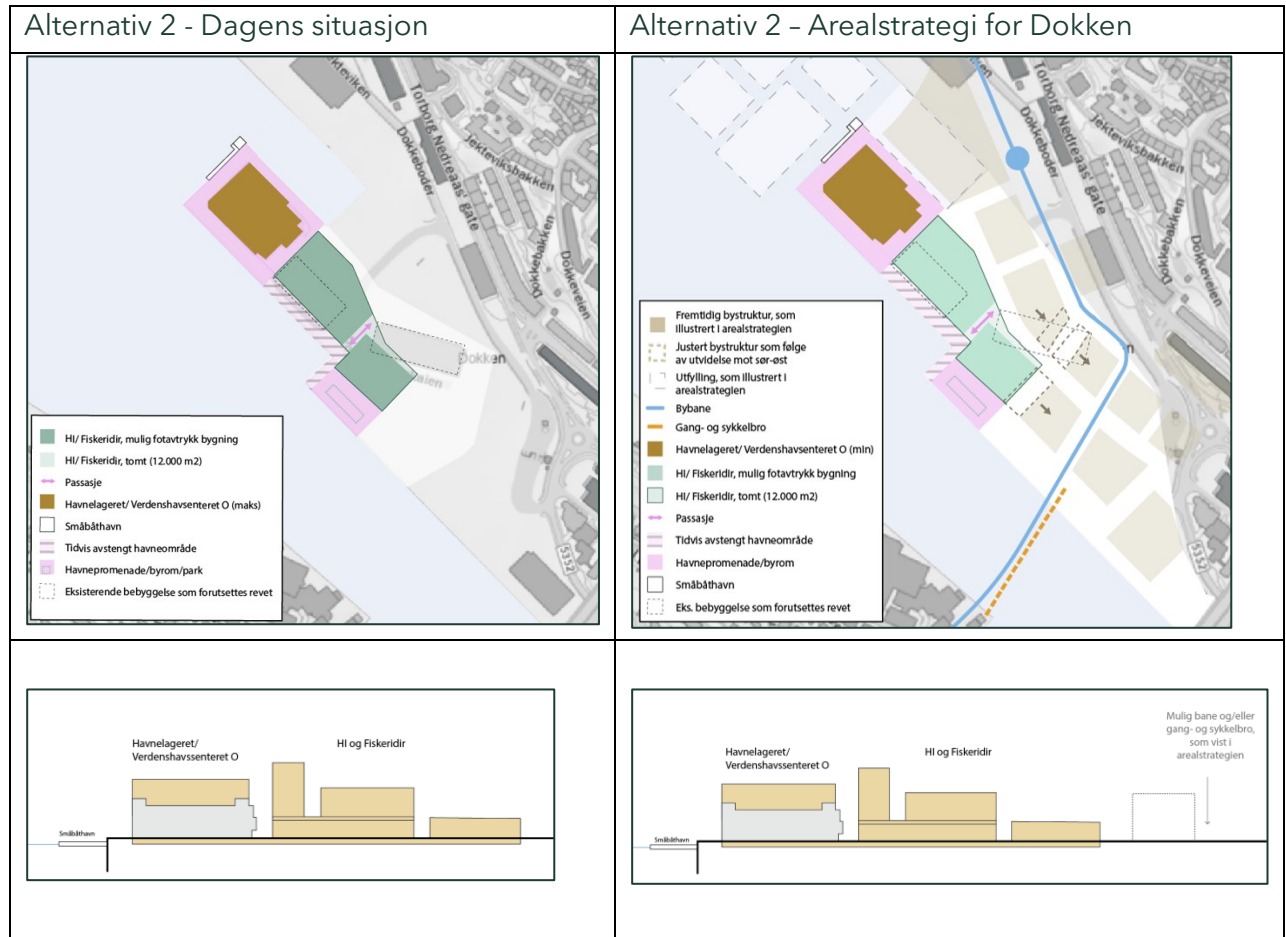
Alternativ 2 bygger på et konsept der nybygg for HI/Fdir. består av to større bygningskropper med en åpen og allment tilgjengelig passasje mellom bygningene.

Tomten og bygget utvides sørøstover, og trekkes lenger vekk fra kaikanten med plass til offentlig park/byrom mot sjøen, iht. arealstrategien. Dette alternativet har en mer variert høydeprofil og høyere totalhøyde enn alternativ 1.

Småbåthavnen er i dette alternativet plassert nordvest for Havnelageret.

I alternativ 2 er Havnelageret med Verdenshavsenteret vist i en variant som i hovedsak beholder eksisterende bebyggelse, med større utvidelse på tak enn alternativ 1, med

utvidelse under bakken, men uten utvidelse i sjøen. Tilleggsareal utgjør ca. 45.000 m<sup>2</sup> BRA, totalt ca. 68 500 m<sup>2</sup> BRA.



Figur 1-6 Alternativ 2

## 2. Undersøkelse av tema

### 2.1. Grunnlag for tema

Hvordan Dokken gradvis kan åpnes og tilrettelegges for friluftsliv og byliv vil hovedsakelig være et tema for arbeidet med områdereguleringsplanen. I detaljplanen skal det drøftes hvordan etableringen av Nybygget og Verdenshavsenteret, som de første etableringene i området, kan være med å bidra til denne utviklingen, og hvordan foreslåtte tiltak mer spesifikt ivaretar barn og unges interesser. Det vil bli undersøkt på hvilken måte en gradvis allmenn tilgjengelighet og eventuelle midlertidige tilbud skal kunne skje innenfor området, langs sjøen og evt. på sjøen.

### 2.2. Avgrensning av tema

Fagtema avgrenses mot mobilitet. Sykkel- og gangforbindelser til Dokken fra sentrum og tilgrensende bydeler vil være en felles interesse for de to fagtemaene.

Fagtema avgrenses mot funn fra tema forurensing. utfordringer knyttet til tilrettelegging for allmennhetens friluftsliv og byliv nær sjø og dagens vannkvalitet vil være felles interesse for disse fagtemaene.

**Tiltaksområdet** omfatter alle områder som blir direkte påvirket av arealbeslag fra den planlagte utbyggingen som er kjent på dette tidspunktet. Tiltaksområdet er mindre enn planområdet, som vist i kapittel 1.

**Influensområdet** utgjør det området som vil bli berørt av tiltaket utenfor planområdet. Med berørt menes påvirkning som i vesentlig grad gir endringer knyttet friluftsliv og byliv inkludert barn og unges interesser i de nærmeste bydelene og sentrum. Endringer i omkringliggende bystruktur og gang- og sykkelforbindelser utredes ikke.

### 2.3. Usikkerhet

Det knytter seg usikkerhet til detaljeringsnivået for alternativene på dette stadiet i planprosessen. Både bygninger, forbindelser og aktivitetstilbud kan bli justert og endret slik at bruken og attraktiviteten blir påvirket.

Vannkvaliteten i Puddefjorden kan over tid bli endret. Eventuell påvirkning i anleggsfasen må ryddes opp slik at det ikke blir negative konsekvenser for framtidig bruk.

## 2.4. Relevante føringer for temaet

### 2.4.1. Planprogram vedtatt 14.06.24

Kapittelhenvisningene i tabellen referer til kapitler i planprogrammet, og hvordan disse skal svares ut ift. hva som skal utredes.

| <b>Tema: Friluftsliv og byliv inkl. barn og unges interesser - mot dagens situasjon</b> |  |   |
|---|--|---|
| <b>Undertema</b>  | <b>Hva skal utredes</b>  | <b>Metode</b>                           |
| Adkomst til området og til sjø  | Hvordan planen tilrettelegger for ferdsel og gangakser, og mulighet for å orientere seg mot området og inne i området. Vurdere om alternative gangforbindelser er attraktive, logiske og lett lesbare, og om kaien vil oppleves som del av offentlig sjøfront. | Beskrivelse og temakart/<br>Diagrammer  |
| Tilrettelegging for uteopphold og aktiviteter   | Hvordan det legges opp til opphold og rekreasjon i gaterommene, langs kaiene og ev adkomst for sjørelaterte aktiviteter. Undersøke om det er utfordringer knyttet til tilrettelegging for publikumsaktivitet nær sjø og dagens vannkvalitet                    | Vurderes mot funn fra tema Forurensning |
| Barn og unges interesser  | Hvorvidt tiltakene ivaretar, eller begrenser, barn og unges interesser   |   |

| <b>Tema: Friluftsliv og byliv inkl. barn og unges interesser - mot scenario/arealstrategi</b> |  |  |
|---|--|--|
| <b>Undertema</b>  | <b>Hva skal utredes</b>  | <b>Metode</b>                          |
| Adkomst til området og til sjø  | Hvordan planen tilrettelegger for ferdsel og gangakser og hvorvidt alternative gangforbindelser blir attraktive, logiske og lett lesbare, og at kaien oppleves som del av offentlig sjøfront. Alternative gangakser når kaien benyttes til havneaktivitet. Det vil redegjøres nærmere for hvor ofte og lenge stengning vil skje, hvilke arealer som vil være tidvis avstengt og alternative ruter for ulike trafikantgrupper | Beskrivelse og temakart/<br>diagrammer |
| Tilrettelegging for uteopphold og aktiviteter   | Hvordan det legges opp til opphold og rekreasjon i gaterommene, langs kaiene og ev adkomst for sjørelaterte aktiviteter. Hvordan bruk av småbåthavn og testbasseng vil påvirke allmenhetens bruk av kaiområdet.  |  |
| Nærhet til skole  | Hvordan tiltakene vil fungere som nabo til barneskole  |  |

Det foreligger en rekke føringer som har betydning for friluftsliv og byliv på tomten. De viktigste er omtalt her.

#### 2.4.2. Kommuneplanens samfunnsdel. Bergen 2030

Kommuneplanens arealdel og samfunnsdel gir mange viktige føringer på tomten. Visjonen for fremtiden er en AKTIV og ATTRAKTIV by der Bergen sentrum utvides betraktelig, og kan i fremtiden strekke seg fra Kristianborg til Sandviken som en velfungerende by hvor innbyggerne beveger seg mer i hverdagen. I den aktive byen er det å gå den vanligste transportformen. Dette gir en miljøvennlig byutvikling, og bidrar til bedre folkehelse. Det er en målsetting å utjevne sosiale og geografiske forskjeller som har betydning for levekår og folkehelse.

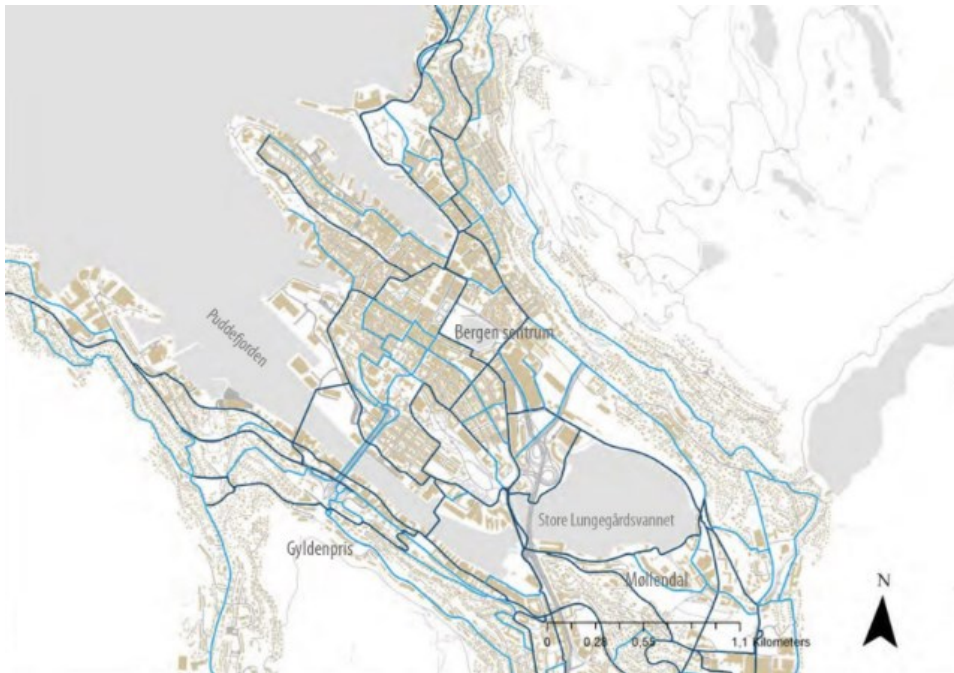
#### 2.4.3. Gåstrategi for Bergen 2020- 2030

Gåstrategi for Bergen 2020-2030 sitt hovedmål er å øke antallet gående i byen ved å legge til rette for gode gangforhold og trygge kryssingspunkter. Bergens første gåstrategi er et styringsverktøy for å lykkes med en ambisiøs gangesatsing

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, syklist og kollektivtrafikk.

#### 2.4.4. Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030

Sykkelstrategien for Bergen 2019-2030 har som mål å fremme en ambisiøs satsing på sykling i Bergen. Hovedmålet er å øke andelen syklist i byen, med en ambisjon om en sykkelandel på 10%. En av hovedrutene for sykkel går langs Torborg Nedreaas gate mot Møhlenpris. Det er og hovedrute på planlagt gang- og sykkelbru over Puddefjorden til Laksevåg



Figur 2.1 Utsnitt fra vedtatt sykkelnett i Bergenhuss bydel. De mørkeblå traseene er prioriterte sykkelruter for offentlig utbygging.

#### 2.4.5. Strategi for sjøfronten i Bergens sentrale deler, vedtatt april 2021

«Sjøfrontstrategien skal sikre at verdiene og kvalitetene i sjøfronten videreføres og utvikles. Utvikling av sjøfronten skal komme hele byen til gode». Hensikten er å

- Styrke byens kontakt med sjøen
- Skape gode rammebetingelser for byutvikling langs sjøfronten
- Bidra til god sammenheng og kvalitet i byrommene mot sjøen
- Bidra til å sikre allmenn tilgang til sjøfronten

#### 2.4.6. Kommunedelplan for blågrønn infrastruktur. Grøntmiljøplan 2012- 2030

KDP for blågrønn infrastruktur fremhever viktigheten av turveier, parker, byrom samt leke- og badeplasser,

### 2.5. Metode for vurderinger

Tiltaket utredes iht. Tema Friluftsliv og byliv inkl. barn og unges interesser i vedtatt planprogram. Tiltakets (Havnelageret og HI/Fdir-bygningene) påvirkning på friluftsliv og

byliv både i dagens situasjon/0-situasjonen og fremtidig situasjon (Arealstrategien) vurderes.

Alternativene vurderes også i ht. plan- og influensområdets bruk og verdi og virkninger på områdene. Det tas utgangspunkt i gjeldene veiledere, men på en forenklet måte.

Metoden som legges til grunn for vurderingene er en kombinasjon av Miljødirektoratets håndbok M-1941 og Vegvesenets håndbok V-712. Dette begrunnes med at Vegvesenets håndbok omfatter både friluftsområder i naturpregedes områder og i by- og tettsteder.

Friluftsliv er i Miljødirektoratets håndbok M-1941 definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Fagtemaet omfatter:

- alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv
- områder for ferdsel og opphold i grøntområder inne i byer og tettsteder, som for eksempel parker og andre grønne strukturer
- områder i byen som gatealleer og grønne sjøpromenader.

Vesentlige endringer (positive og negative) av støyforhold og luftkvalitet kan påvirke menneskers bruk og opplevelse av friluftsområder, og vurderes der det er aktuelt.

Vegvesenets håndbok V-712 har en bredere definisjon av tema friluftsliv, by- og bygdeliv. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder.

Supplerende temaer er:

- Forbindelseslinjer for myke trafikanter
- Nett for tursykling
- Leke- og rekreasjonsområder

## 3. Beskrivelse av dagens situasjon

### 3.1. Beskrivelse av plan- og influensområdet

Planområdet ligger på Dokken som har en sentral plassering langs Puddefjorden og mellom bydelene Damsgård/Laksevåg, Møhlenpris og Nygårdshøyden. Området er i dag et inngjerdet areal med havneformål/containere, og er ikke tilgjengelig for ferdsel for allmennheten. Det nærmeste tilgjengelige friområdet er en liten park like utenfor gjerdet i Torborg Nedreaas gate, som i dag er en trafikkert vei. Langs den trafikerte gaten ligger flere boligblokker med utsikt mot containerhavnen. Dette er de nærmeste boligene til havnen.

På Nygårdshøyde øst for Dokken er det flere nærmiljøfunksjoner knyttet til Universitetet i Bergen, barnehage og boliger. Det går flere forbindelser både for myke trafikkanter og kjørende fra Nygårdshøyden og ned til Dokken.

Nærliggende boligområde er på Møhlenpris ca. 0,5 km sørøst for Dokken. Det er begrenset visuell kontakt mellom Dokken og Møhlenpris, og forbindelsen for myke trafikkanter går under Puddefjordsbroen og den trafikerte riksveg 555.

Puddefjorden er registrert som et svært viktig friluftsområde da sjøområdene i byen brukes aktivt til kajakkpadling og annen ikke-motorisert ferdsel på sjø (naturbase.no).

Bergen sentrum ca. 0,5 nordvest for Dokken er adskilt av Nygårdshøyden. Det er ingen visuell kontakt mellom Dokken og sentrum. Forbindelsene for gående og syklende går over Nygårdshøyden, mens det meste av biltrafikken går rundt Sydnes.

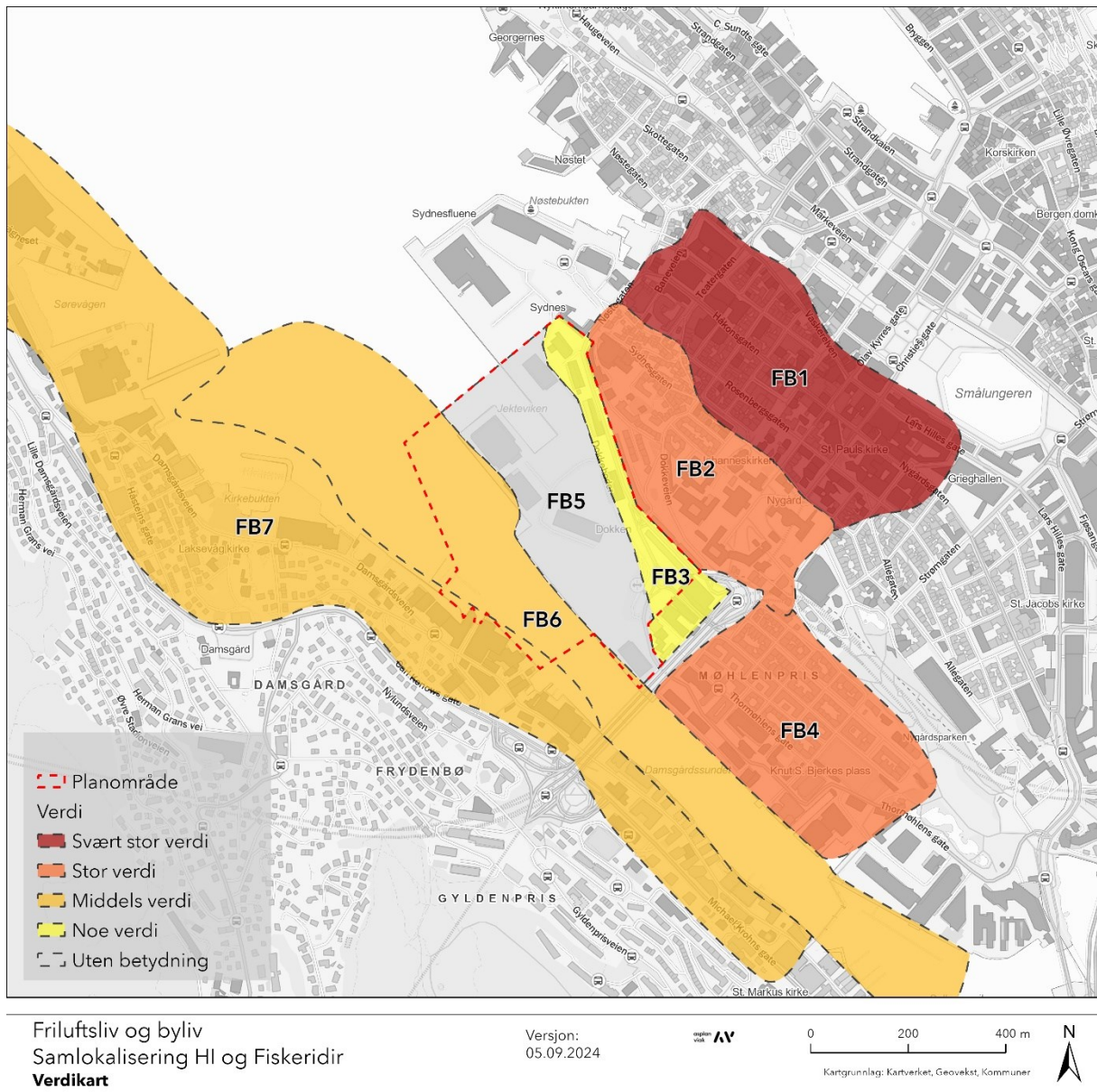
### 3.2. Beskrivelse og vurdering av verdi for delområdene

Influensområdet er inndelt i 7 delområder som gis verdi og der virkning av alternativene vurderes. Det er utarbeidet illustrasjoner som viser påvirkning av tiltaket sett fra flere av delområdene (se konsekvensutredning for landskap). Verdien i delområdene vurderes iht. kriteriene i verditabell i M-1941.

Tabell 3.1 Verditabell i hht. M-1941

| Verdikriterier         | Ubetydelig  | Noe  | Middels   | Stor  | Svært stor  |
|------------------------|---|--|---|---|---|
| <b>Bruker-frekvens</b> | Ikke nevneverdig bruk   | Brukes av noen   | Brukes av flere, ofte med innslag av regionale brukere  | Brukes av mange<br>Flere regionale brukere  | Brukes av svært mange<br>Nasjonale brukere  |
| <b>Kvalitet</b>        | Få eller ingen <b>opplevelses-kvaliteter</b><br><br>Har i liten grad en <b>funksjon som</b> adkomst-sone eller sammenheng | Noen natur- eller kultur-historiske <b>opplevelses-kvaliteter</b><br><br>Har begrenset <b>funksjon</b> som adkomst-sone/ sammenheng<br><br>Begrenset <b>størrelse/ utstrekning</b> | Flere natur- eller kultur-historiske <b>opplevelses-kvaliteter</b><br><br>Har i noen grad en <b>funksjon som</b> adkomst-sone eller sammenheng<br><br><b>Noe tilrettelagt</b> for spesielle aktiviteter eller grupper<br><br>Godt <b>lydmiljø</b><br><br>Tilstrekkelig <b>utstrekning</b> for å utøve de ønskede aktivitetene | Mange natur- eller kultur-historiske <b>opplevelses-kvaliteter</b><br><br>Har en viktig <b>funksjon</b> (sammenheng/ad-komst/parkering)<br><br><b>Godt egnet</b> for en eller flere enkelt-aktiviteter som det ikke finnes like gode alternative områder til<br><br><b>Godt tilrettelagt</b> for spesielle aktiviteter eller grupper<br><br>Godt <b>lydmiljø</b><br><br>Stor nok <b>utstrekning</b> for å utøve de ønskede aktivitetene | Svært mange natur- eller kulturhistoriske <b>opplevelses-kvaliteter</b><br><br>Har en svært viktig <b>funksjon</b> (sammenheng/ad-komst/parkering)<br><br><b>Spesielt godt egnet</b> for en eller flere enkelt-aktiviteter som det ikke finnes like gode alternative områder til<br><br><b>Svært godt tilrettelagt</b> for spesielle aktiviteter eller grupper<br><br>Godt <b>lydmiljø</b><br><br>Svært stor <b>utstrekning</b> |
| <b>Betydning</b>       | Har ikke <b>symbolverdi</b><br><br>Ikke brukt/egnet i <b>undervisnings-sammenheng</b>                                     | Har noe <b>symbolverdi</b> i lokal sammenheng<br><br>I liten grad brukt/egnet i <b>undervisnings-sammenheng</b><br><br>Brukes av personer i nærområdet/-bydelen                    | Har en spesiell <b>symbolverdi</b> i regional sammenheng<br><br>Egnet/noe brukt i <b>undervisnings-sammenheng</b><br><br>Brukes av personer fra hele kommunen   | Har en spesiell <b>symbolverdi</b> i regional/nasjonal sammenheng<br><br>Godt egnet/mye brukt i <b>undervisnings-sammenheng</b><br><br>Brukes av personer fra regionen  | Har en spesiell <b>symbolverdi</b> i nasjonal sammenheng<br><br>Svært godt egnet/svært mye brukt i <b>undervisnings-sammenheng</b><br><br>Brukes av personer fra hele Norge   |
| <b>Bymarker</b>        |   |  |   |   | Alltid svært stor verdi   |

Tabellen viser delområdene med verdi. Bergen sentrum har svært stor verdi, Nygårds-høyden og Møhlenpris har stor verdi, Damsgård/Laksevåg og Puddefjorden har middels verdi, Torborg Nedreaas gate har liten verdi og planområdet har ubetydelig verdi.



Figur 3.1 Influensområdet er inndelt i 7 delområder som gis verdi og der virkning av utbyggingsalternativene vurderes

Planområdet og Dokken i sin helhet er i dagens situasjon avstengt for allmennhetens ferdsel og opphold, og er slik ikke et målpoint for myke trafikanter fra tilgrensende delområder. Under beskrives verddivurderes dagens omkringliggende situasjon, men med utgangspunkt i at Dokkens areal i dag er avstengt.

|  | Beskrivelse   | Verdivurdering   |
|--|---|------------------|
| <b>Delområde 1<br/>Bergen sentrum</b>        | Bysentrum har et bredt spekter av tilbud for sine innbyggere og tilreisende innen kultur, service, rekreasjon, park og grønnsstruktur, bolig etc. Sentrum har ingen direkte kontakt med Dokken, og ferdsselsforbindelsene går over Nygårdshøyden eller rundt Sydnes der trafikkerte veger preger strekningen. For myke trafikanter er forbindelsene over «høyden» de naturlige selv om avstanden setter begrensninger for hvor mange som benytter dem.  | Svært stor verdi |
| <b>Delområde 2<br/>Nygårdshøyden</b>         | På Nygårdshøyden preger Universitetet i Bergen og boligkvartaler nærmiljøet. «Høyden» er bo- og arbeidsmiljø for mange, men har også besøkende til f.eks. universitetets aula og botanisk hage. Her finnes parker, offentlige byrom som Magnus Lagabøtes plass, Johanneskirken, museer og spisesteder i en levende og variert bydel.<br><br>I Dokkebakken ned mot Dokken ligger Jekteviken barnehage og to lekeparker, og det er i skråningen flere gang- og sykkelforbindelser ned til kaiene. Forbindelsene over «Høyden» er viktige for tilgjengeligheten til Dokken for myke trafikanter og vises i figur 3-1 og 3-2. | Stor verdi       |
| <b>Delområde 3<br/>Torborg Nedreaas gate</b> | I Torborg Nedreaas gate ligger flere boligblokker med hage og utsikt mot Dokken. Det er også en park mellom bygningene som grenser inn til containerhavnen, et tilskudd til beboerne. Gaten er sterkt trafikkert og preget av støy og støv. Det går smale fortau på begge sider.<br>Oversiktskart over parken og boligene langs Torborg Nedreaas gate vises i figur 3-3   | Liten verdi      |
| <b>Delområde 4 Møhlenpris</b>                | Bydelen rommer først og fremst mange boligkvartaler. Møhlenpris grenser i øst til den store Nygårdsparken som benyttes av hele byens befolkning. I bydelen ligger i tillegg til boliger BI, Møhlenpris skole, idrettsbane, lokalt teater, kaffebrenneri, kafeer og offentlig strand kalt Bystrand Slippen Marineholmen<br><br>Det lokale teateret og den lokale offentlige bystranden på Møhlenpris vises i figur 3-4   | Stor             |
| <b>Delområde 5 Dokken<br/>(planområdet)</b>  | Containerhavnen er inngjerdet og avstengt for befolkningen og har ingen funksjon for aktiviteter i nærmiljøet. Området er ikke tilgjengelig og har derfor   | Ubetydelig       |

|  |  |         |
|--|--|---------|
|  | ingen verdi for friluftsliv, byliv og barn og unge i dagens situasjon. Dagens containerhavn vises i figur 3-5  |         |
| <b>Delområde 6<br/>Puddefjorden</b>      | <p>Puddefjorden starter i Store Lungegårdsvannet og går gjennom bydelene Solheimsviken, Kronviken og Damsgård ut til Dokken der fjorden blir bredere. Fjorden brukes aktivt til kajakkpadling og annen ikke-motorisert ferdsel i sjø (naturbase.no). Puddefjorden er renset i regi av Prosjekt Renere havn slik at tilstanden i sjøbunnen ikke er til hinder for bruk av sjø- og havneområder til nærings- og fritidsaktiviteter.</p> <p>Fjordarealet er tatt mer aktivt i bruk med nye bade- og saunamuligheter på henholdsvis Marineholmen og Laksevågsiden av fjorden. Planområdet inngår i ISPS havn slik at dette ikke kan benyttes som utfartssted for padling. Puddefjorden sett innover mot Solheimsviken vises i figur 3-6</p>  | Middels |
| <b>Delområde 7<br/>Damsgård/Laksevåg</b> | <p>Bydelen preges av service- og næringsaktiviteter langs Puddefjorden og boligbebyggelse i fjellsiden. Langs fjorden er det også småbåthavner og park i Kirkebukten. Kirkebukten er et sentrum på Laksevåg og her er det museum i de gamle husene, butikker, spisesteder og forbindelse opp til Damsgård hovedgård. Lenger ute i fjorden ligger gamle verftsområder som er i transformasjon. Sørøst for Puddefjordsbroen er det utviklet nye boligområder i samvirke med gamle bygninger langs kaiene, og her er det flere spisesteder og butikker. Høyere oppe i fjellsiden går Nye Løvtien, en populær turvei fra Øvre Kråkenes i sør til Melkeplassen i nord. Gang- og sykkelbroen «Småpudden» krysser fjorden mellom Damsgård til Møhlenpris og tilgjengeliggjør fjordareal på begge sider av Puddefjorden.</p> <p>Utsikt mot Laksevåg med Dokken i forgrunnen vises i figur 38</p> | Middels |

### 3.3. Foto av de tilgrensende delområdene i dagens situasjon

Som grunnlag for verdivurdering av delområdene i dagens situasjon er det utført befarings- og fots av utreder Nina Rieck mai 2024



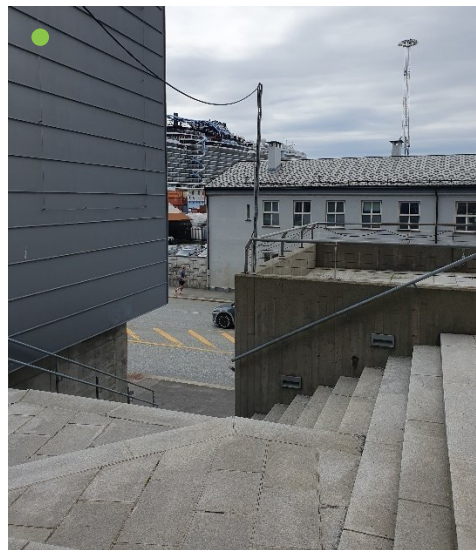
Oversiktskart over forbindelser i øst i Nygårdshøyden . Forbindelse i Dokkeveien



Forbindelse i Møhlenprisbakken og sykkelbroen over Puddefjordsbroen sett fra Torborg Nedreaas gate



Figur 3-1 Oversiktskart over forbindelser i midtre del av Nygårdshøyden, Dokkebakken er opparbeidet med brostein og natursteins-mur, krysset med Torborg Nedreaas gate



Oversiktskart over forbindelser i vestre del av Nygårdshøyden og trapp ned til Torborg Nedreaas gate nedenfor Dragefjellet skole.



Jekteviksbakken opp til Dragefjellet skole



Sydneshakken opp til Dragefjellet skole



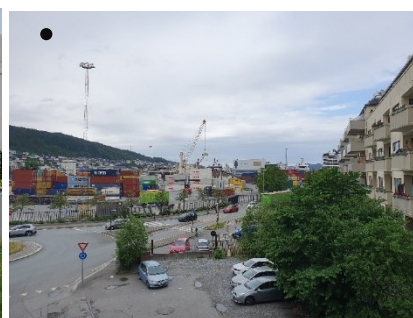
Jekteviken barnehage



Trapp ned til Torborg Nedreaas gate ved barnehagen.

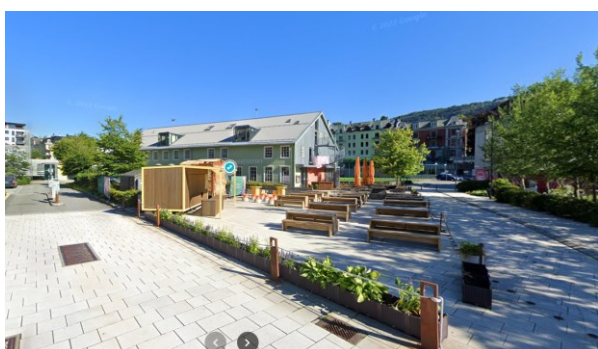
Figur 3.2 viser de ulike forbindelsesmulighetene fra Nygårdshøyden til Dokken.

### Delområde 3 Torborg Nedreaas gate



Figur 3.3 Oversiktskart over parken og boligene langs Torborg Nedreaas gate. Fra parken er det utsikt mot Dokken med containere og store skip som ligger til kai. Langs boligene er det hager på arealet ut mot Dokken.

### Delområde 4 Møhlenpris



Figur 3- 4 Til venstre det lokale teateret og uteservering (google maps). Til høyre offentlig badestrand der det tidligere lå et skipsverft (Mjellem og Karlsen). I venstre bildekant sees BI (foto: Bergen kommune).

### Delområde 5 Dokken (planområdet)



Figur 3.5 Containerhavnen med skur 23 til venstre.

### Delområde 6 Puddefjorden



Figur 3.6 Puddefjorden sett innover mot Solheimsviken. Puddefjordsbroen krysser fjorden like sørøst for Dokken.

### Delområde 7 Damsgård/Laksevåg



*Figur 3.7 Utsikt mot Laksevåg med Dokken i forgrunnen. Boligbebyggelsen i fjellsiden er fremtredende. Langs Puddefjorden ligger større næringsbygg.*

## 4. Beskrivelse av fremtidig situasjon

Iht. planprogrammet av juni 2024 skal de to utbyggingsalternativene vurderes både i en fremtidig situasjon med et byutviklet havneområde (scenario/arealstrategi) og uten (0-alternativet).

### 4.1. Arealstrategiens tilrettelegging for friluftsliv og byliv

Dokken planlegge transformert til en bydel med bolig, service- og kulturtilbud og tilbud innen lek, aktiviteter og rekreasjon. Tilbudene vil gagne hele byen, men først og fremst innbyggerne i de nærmeste bydelene som Møhlenpris, Nygård og Damsgård/Laksevåg. En tilgjengelig kaifront med sjøpromenade mot Møhlenpris og videre til Store Lungegårdsvannet, vil gi en stor forbedring for trygg ferdsel langs Puddefjorden og binde sammen nye og gamle bydeler.

Arealstrategien legger opp til sammenheng med andre bydeler, gjennom en styrking og utvikling av den fysiske og visuelle forbindelsen mellom Nygårdshøyden og Dokken gjennom forbindelsen Jekteviksbakken. Det er en visjon om en sammenhengende gangakse fra Korskirkeallmenningen via Christian Michelsensgate til Nøstebukten. Viktige gangforbindelser skal knyttes på aksene. Forbindelsesaksen/spredt grønnstruktur som er vist over Høyden, skal ende på Sydnesfluen. Her skal forbindelsen mellom Høyden og Dokken fremheves, men også den visuelle kontakten mot Fløyfjellsiden.

Mobilitetsstrategien for Dokken viser blant annet gjennomgående sykkelruter og sjøpromenade, allmenninger, park osv. Strategien nevner også:

- satsing på Bybane
- sykkelbro til Laksevåg
- en bredere Torborg Nedreaas gate

Offentlig tilgjengelig sjøpromenade vil kunne bli et attraktivt turmål dersom denne også kopler seg mot Møhlenpris og Store Lungegårdsvannet.

Den sosiale infrastrukturen som skal utvikles på Dokken med barnehage, skole, kultur, idrett, samfunnshus og delesenter, kafeer og spisesteder vil også bli et tilskudd for Nygårdshøyden. Torborg Nedreaas gate og Møhlenpris vil inngå i en ny bydel med kulturtilbud og attraksjoner som f.eks. det ønskede Akvariet. Det skal innarbeides en allmenning som kobler sammen Møhlenpris, Nøstet og Nygårdshøyden.

Aktiviteter på Puddefjorden som f.eks. padling, vil kunne bli lettere tilgjengelig når Dokken åpnes opp og kaifronten bli offentlig tilgjengelig. Plassering av gang- og sykkelbro over Puddefjorden vil påvirke den offentlige tilgjengeligheten og bruken på begge sider av fjorden

## 4.2. Tiltakenes påvirkning på tema friluftsliv og byliv

Det er få ulikheter mellom alternativene, se kap. 1.5, men følgende vil bli vurdert i kapittel 5:

### Offentlig park/byrom på kaien ved HIFI-bygget

Nybygget for HI/Fdir. er i alternativ 2 trukket noe tilbake fra kaifronten slik at det er plass til en park ved den søndre bygningen. Alternativ 1 vises uten park, der tiltaket ligger nær kaikant slik at det ikke avsettes areal til park/byrom iht. arealstrategien, utover sjøpromenade. Begge alternativer vil bidra til en sammenhengende sjøpromenade, og gradvis tilgjengeliggjøring av areal på Dokken.

### Plassering av småbåthavn

I alternativ 1 er småbåthavnen plassert like sør for det søndre HI/Fdir. I alternativ 2 er småbåthavnen plassert nordvest for Havnelageret. Småbåthavnen er tiltenkt HI/Fdir's egne småbåter og vil inngå som publikumskai med restriksjoner. Allmenn ferdsel og bruk må tilpasses dette.

### Passasjer mellom bygningene

I alternativ 1 er det tre passasjer mellom bygningene i HI/Fdir. der det nordligste er mest åpen og tilgjengelig for allmenheten. De to andre passasjene er overdekkete og delvis tilgjengelige. I alternativ 2 er det kun en passasje gjennom HI/Fdir. som er delvis tilgjengelig. Denne passasjen møter et større areal mot sjøfronten fordi bebyggelsen er trukket mer tilbake fra kaikanten

Tidvis avstengt havneområde/restriksjoner langs HI/Fdir. er likt i alternativ 1 og 2 med kaistrekning som er forbeholdt bruk av HI og FDIR i perioder.

## 5. Vurdering av tiltaket og råd til videre arbeid

Iht. planprogrammet av juni 2024 skal følgende vurderes med utgangspunkt i Arealstrategien og temaene beskrevet i kapittel 2.4.1. For tema Friluftsliv og byliv inkl. barn og unges interesser - mot scenario/arealstrategi skal følgende vurderes:

- Adkomst til området og til sjø
- Tilrettelegging for uteopphold og aktiviteter
- Barn og unges interesser / plassering av skole



Figur 5.1 Skisse for arealstrategien (kilde: Planprogrammet juni -24).

I tillegg til en vurdering av punktene i planprogrammet skal flere av kriteriene i håndbøkene (se kapittel 2.3) vurderes.

Vurderingen av tiltaket (alternativ 1 og 2) opp mot realisering av Arealstrategien vurderes i kapittel 5.2. og oppsummeres i en samlet vurdering.



Figur 5.2 Illustrasjonen viser Dokken-området med Sydnesfluene til venstre og planområdet med Havnelageret til høyre.

## 5.1. Virkninger av tiltaket for delområdene

Her vurderes undertemaene **adkomst til området og til sjø**, samt **tilrettelegging for uteopphold og aktiviteter** iht. planprogrammet.

|                                      | Vurdering av tiltaket mot dagens situasjon  |
|--------------------------------------|---|
| Delområde 1<br>Sentrum               | Etablering av tiltakene vil kunne gi enkelte positive muligheter for sentrum ifm. med nye arbeidsplasser, nye attraksjoner og tilgjengelig havnefront. I alternativ 2 kan ny offentlig park også trekke folk til Dokken.  |
| Delområde 2<br>Nygårdshøyden         | Som over.   |
| Delområde 3 Torborg<br>Nedreaas gate | Tilgjengeliggjøring av havnefront kan gi nye positive muligheter for beboerne langs Torborg Nedreaas gate. Offentlig park i alternativ 2 vil bli et nytt tilbud i nærmiljøet. Passasjer/forbindelser mellom bygningene ut til kaien og fremtidige byrom er i så måte viktig, og alternativ 1 har flest passasjer. Utforming av passasjer og hvordan disse visuelt og fysisk knytter nåværende og fremtidige beboere tettere på ferdsel og aktivitet langs Dokkens havnefront vil påvirke den fremtidige tilgjengeligheten og opplevelseskvaliteten. |
| Delområde 4<br>Møhlenpris            | Boligbebyggelsen på Møhlenpris ligger forholdsvis nær Dokken, og trinnvis etablering av en tilgjengelig sammenhengende havnefront kan gi nye positive muligheter for beboerne i bydelen. Offentlig park i alternativ 2 vil bli et nytt tilbud, som kan supplere områdets park- og byromsstruktur.   |
| Delområde 5                          | Plassering av småbåthavnen for HI/Fdir kan gi noe forskjellig tilgjengelighet til Puddefjorden hvis denne blir et avstengt område.  |
| Delområde 6<br>Dokken                | Utbyggingsalternativene vil gi nye rekreasjons- og aktivitetstilbud, og da særlig Verdenshavsenteret i Havnelageret. Avvikling av dagens havneaktiviteter vil gi positivt ringvirkninger ift. tungtrafikk, lasting og lossing av skip og lagring av   |

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
|                                  | containere på kaien (støv og støy). Endret arealbruk vil gi Dokken et helt nytt preg sett fra omgivelsene (viser til visuelle vurderinger i KU for bylandskap). I korte perioder kan deler av kaien være avstengt ifm. aktivitetene til HI/Fdir. |
| Delområde 7<br>Laksevåg/Damsgård | Tiltaket har mindre betydning for beboere på Laksevågsiden før det evt etableres en bedre gang/sykkelforbindelse over Puddefjorden.  |

### Barn og unges interesser mot dagens situasjon:

I dagens situasjon er containerhavnen inngjerdet og avstengt for befolkningen og har ingen verdi for friluftsliv, byliv og barn og unge. Tiltaket vil bidra til en trinnsvis tilgjengeliggjøring av sjøfronten som på lengre sikt vil gi styrkede opplevelseskvaliteter også for barn og unge. Økt tilgjengelighet til sjøfront innebærer at sikkerhet må ivaretas særlig med tanke på barn og unge. Vurdering av tiltaket i fremtidig scenario utdypes i neste kapittel 5.2

## 5.2. Vurdering av tiltaket i fremtidig scenario og råd til videre arbeid

I kapittel 5.1 ble tiltakets virkning mot tilgrensende delområder vurdert med utgangspunkt i dagens situasjon. I vurderingen av tiltakets påvirkning i et fremtidig scenario er det Arealstrategiens ambisjoner som legges til grunn. Arealstrategiens visjon for Dokken viser et fremtidsbilde for 2050 der transformasjonen skjer over lang tid og området utvikles trinnsvis.

I håndbok V712 - Konsekvensanalyser beskrives at det noen ganger kan være hensiktsmessig å etablere et scenario som «inkluderer relevante tiltak som det er realistisk å anta vil bli gjennomført uavhengig av det tiltaket en skal analysere.». Arealstrategien Dokken 2050 legges her til grunn som scenario for fremtidig friluftsliv og byliv. Undertemaene **adkomst til området og til sjø, tilrettelegging for uteopphold og aktiviteter** og **nærhet til skole** vurderes i henhold til planprogram

### 5.2.1. Adkomst til området og til sjø

Begge alternativer bidrar til en trinnsvis tilgjengeliggjøring av Dokkens sjøfront mot Puddefjorden. I Arealstrategien er det satt av kailengder og areal som skal dekke HI/Fdirs behov, og tiltaket fremmer i hovedsak strategiens ambisjoner i et fremtidig scenario. I begge alternativene er kaifronten gjort tilgjengelig for allmennheten, bortsett fra i kortere perioder der deler av kaien kan måtte stenges av for ankomst av skip, samt sikker lasting

og lossing. Tilgjengeligheten er i tråd med arealstrategien som legger opp til 4 ulike kaiarealer der HI/Fdirs kaifront utvikles som «Publikumskai med restriksjoner: Kaistreking som er forbeholdt bruk av HI og FDIR i perioder.» Det er enda ikke mulig å gjøre antagelser knyttet hyppighet og varighet av stengt kai, men dette vil påvirke allmenhetens tilgjengelighet.

Råd for videre arbeid: Trygghet må sikres med tanke på nærhet til sjø og fremtidige aktiviteter. Det anbefales at allmenn adkomst og tilgjengelighet til sjø vurderes opp mot funn blant annet i lokalklimautredning slik at sjøpromenaden utvikles som allment tilgjengelig gjennom store deler av døgnet og året.

Vurdere evt bruk av midlertidige tiltak som del av gradvis aktivisering og bruk av sjøfronten. Midlertidige bygninger, konstruksjoner og anlegg må ikke plasseres slik at de hindrer allmenn ferdsel eller friluftsliv, eller fører til vesentlig ulempe for omgivelsene

### 5.2.2. Tilrettelegging for uteopphold og aktiviteter

Det vurderes at alternativ 1 i mindre grad tilrettelegger for friluftsliv, i form av økte muligheter for uteopphold og aktivitet, i tråd med arealstrategien fordi alternativet ikke inneholder park. I alternativ 2 vurderes den planlagte parken på kaien ved HI/Fdir å være et positivt tilskudd, både i seg selv og som del av en overordnet parkstrategi iht. Arealstrategien. Det er positivt at alternativ 2 legger til rette for park og bred sjøpromenade i sørvest slik som foreslått i arealstrategien.

Råd for videre arbeid: For alternativ 1 bør parken bli vurdert erstattet et annet sted om alternativet ikke lar seg forene med parken. Plassering av park/byrom bør vurderes opp mot funn blant annet i lokalklimautredning, slik også fagutredning D15 Arkitektur og byform anbefaler. HI/FDIRs behov må vurderes nærmere i sammenheng med allmenhetens tilgjengelighet og fremtidige friluftsliv slik at begge hensyn ivaretas.

Småbåthavnen med tilhørende testbasseng vil først og fremst være tilgjengelig for HI/Fdirs bruk, der allmenn ferdsel og aktivitet må tilpasses dette på likt vis som «Publikumskai med restriksjoner» som beskrevet over (5.2.1) Ulik plassering i alternativene vil i mindre grad påvirke intensjonen i Arealstrategien, med unntak av at plassering nord for Havnelageret i alternativ 2 som vil gjøre det krevende å etablere foreslått gangbro over til fremtidig, ny øy. Det vil også bli noe mer trafikk forbi Havnelageret mellom småbåthavn og HI/Fdir i alternativ 2. Småbåthavnens plassering i alternativ 2 vil videre påvirkes av videre ombruk av Havnelageret som kultur- og bylivsattraksjon.

Råd for videre arbeid : Graden av allmenn tilgjengelighet til småbåthavnen og testbassenget, vil kunne gi en positiv opplevelsesverdi for opphold og ferdsel, der det i videre utvikling kan vurderes potensialet for formidlingsarbeid. Dette for å ytterligere svare ut arealstrategiens mål om at de tidlige prosjektene (pionerne) på Dokken må fungere som katalysatorer for byliv, med mulighet for å visualisere forskning og kunnskap mot de offentlige byrom. Midlertidige aktiviteter som del av gradvis allmenn tilgjengeliggjøring og bruk av sjøfronten anbefales. Eventuell påvirkning av vannkvalitet som følge av tiltaket må unngås.

### 5.2.3. Nærhet til skole

Fremtidig skole og plassering av denne er ikke del av tiltaket, og forslått plassering og utforming av HI/Fdir vil i liten grad påvirke fremtidig valg av skoleplassering. Arealstrategien har som mål at fremtidig skole og sosial infrastruktur skal etableres innenfor samme delområde som HI/Fdir og skolen forventes etablert i en senere fase (fase 2 2035- 2045) der tiltaket antas ferdigstilt.

Arealstrategien legger opp til plassering av skoler og idrett sentralt i området tett ved bybanestopp, sykkelnettverk, HI/ Fdir og andre kulturattraksjoner. Detaljreguleringsplanen for HI/Fdir. vurderes å ikke påvirke fremtidig valg av skoleplassering negativt og slik være i tråd med arealstrategien, der skole framheves som en nødvendig oppfølgingsoppgave. Strategien angir at arealbehovet for ulike type offentlige funksjoner avklares nærmere i koordinering med utarbeidelse av områdeplaner.

Råd for videre arbeid: Det anbefales at tiltakets tilhørende byrom, kantsoner og gangforbindelser mot fremtidig skole utformes med tanke på barns trygghet. Plassering av byrom bør vurderes opp mot funn blant annet i lokalklimautredning mv. slik at disse utformes med byromskvaliteter og varierte opplevelser langs fremtidig skolevei. Det anbefales at skolens lekeareal utformes som lokal og trygg møteplass som innlemmes godt i den nye bystrukturen og fremtidige nabolag. Skolen anlegges med nærhet til sjøarealer der sikkerhet må hensyntas.

### 5.2.4. Hensyn til barn og ungdom

Utbyggingsalternativene vil gi nye rekreasjons- og aktivitetstilbud også for barn og unge. og da særlig utviklingen av Verdenshavsenteret som vil kunne gi barn og unge et spennende opplevelses- og læringssted. Offentlig park i alternativ 2 vil bli et nytt tilbud, som kan supplere områdets eksisterende park- og byromsstruktur til glede for ulike aldersgrupper, herunder også barn og unge. Aktiviteten på kai utenfor HI/Fdir kan være et spennende sted å besøke, så lenge sikkerhet og trygghet blir tilstrekkelig ivaretatt.

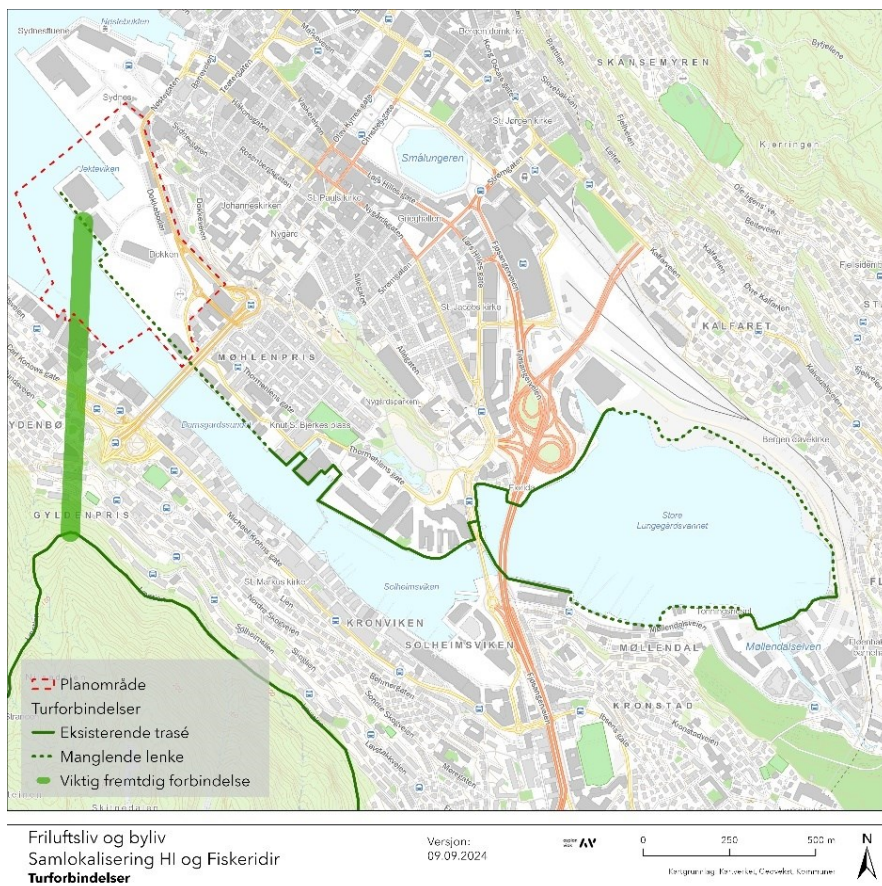
Kvalitetskrav til støy og luft må ivaretas særlig med tanke på barn og unges interesser, samt tiltakets nærhet til skole.

Råd for videre arbeid: Trygghet må sikres med tanke på nærhet til sjø og fremtidige aktiviteter knyttet friluftsliv (eks. rekreasjon, lek, bading, padling) og tiltakets bruk. Programmeringen av et fremtidig verdenshavsenter bør hensynta formidling av kunnskap, historie og opplevelser til barn og unge og bruke nærhet til HI/Fdir og fremtidig skole som en fordel.

### 5.3. Øvrige vurderinger knyttet fremtidig friluftsliv og byliv

#### Forbindelser til turveger

Endringer i omkringliggende bystruktur i fremtidig scenario er ikke utredet. Tiltaket (alternativ 1 og 2) ikke vil være til hinder for fremtidige forbindelser til eksisterende og fremtidige turveger i det omkringliggende byområdet og slik bidra til å svare ut relevante føringer for tema Friluftsliv og byliv inkl. barn og unges interesser ( kap. 2.4.2- 2.4.6). Promenaden forbi HI/Fdir kan i perioder bli stengt ifm. lasting og lossing av skip, men vil stort sett være tilgjengelig for alle, og fremme arealstrategiens mål om en trinnvis tilgjengeliggjøring av en sammenhengende fremtidig sjøpromenade som kobler Dokken til byomgivelsene.



Figur 5.3 Viser forbindelser til viktige turområder på Laksevåg og mot Store Lungegårdsvannet.

### Ivaretagelse og styrking av naturmangfold

Arealstrategien har mål om å koble Dokken til omverdenen og å opparbeide byrom og natur på land og i vann. Tiltaket anbefales derfor utformet med naturbaserte løsninger for klimatilpassing, for å øke rekreasjonsverdien i byrom og bidra til styrket naturmangfold. Det henvises til fagutredning B4 Naturmangfold og marint naturmangfold med tilhørende Byøkologisk programmering.

Forurensning. Gjennom prosjektet Renere Puddefjord (2018) ble fjordbunnen ryddet og forurenset sjøbunn fjernet og tildekket. Puddefjorden har ny sjøbunn ned til -25 m dyp utenfor Dokken. Kvaliteten på sjøbunnen vurderes fremdeles som god i 2022 (Bergen kommune og Cowi AS, 2022). En renere Puddefjord har forbedret betingelsene for badeliv og Marineholmen sandstrand der Møhlenpris har blitt opparbeidet som et populært møtested på varme sommerdager. Ifølge Bergen Vann renner urensset kloakk ut i fjorden via et overløp i Jekteviken ved større regnhendelser. Dette påvirker i perioder vannkvaliteten. Eventuell påvirkning av vannkvalitet som følge av tiltaket må unngås.

## 6. Samlet vurdering

### Vurdering av tiltaket opp mot dagens situasjon 0-alternativet

I dagens situasjon er containerhavnen inngjerdet og avstengt for befolkningen og har ingen verdi for friluftsliv, byliv og barn og unge. Tiltaket vil bidra til en trinnvis tilgjengeliggjøring av sjøfronten som på lengre sikt vil gi styrkede opplevelseskvaliteter også for barn og unge.

Både alternativ 1 og 2 bidrar til en positiv forbedring av nærmiljøet i tilgrensende bydeler; Dagens aktiviteter knyttet til containerhavnen vil utvikles over tid, og dette vil redusere støy og støv.

### Vurdering av tiltaket opp mot Arealstrategien

Tiltaket vil bidra til en trinnvis tilgjengeliggjøring av Dokken og Puddefjorden, og bidra til en framtidig sammenhengende sjøpromenade med og økt friluftsliv og byliv. Planlagt småbåthavn er tiltenkt HI/Fdirs egne båter og vil, avhengig av om den er avstengt eller åpen for publikum, bidra til å øke eller redusere tilgjengeligheten til Puddefjorden.

Både alternativ 1 og 2 svarer i all hovedsak ut intensjonene i Arealstrategien. Tiltaket hindrer ikke målet om bedre forbindelser for myke trafikanter, økt tilgjengelighet til Puddefjorden med økt friluftsliv og byliv for alle aldersgrupper inkludert barn og unge. Kvalitetskrav til støy og luft må ivaretas særlig med tanke på barn og unges interesser. Sikkerhet må særlig hensyntas langs sjøpromenaden med hensyn til tiltakets nærhet til skole og sjøfront

### Forskjellen på alternativ 1 og 2 er:

Parken som er planlagt anlagt på kaien utenfor HI/Fdir er vist i alternativ 2. Alternativet har derfor et bedre tilbud til voksne, barn og unge enn alternativ 1.

Plassering av småbåthavnen som er tiltenkt HI/Fdir's egne båter og ansatte, er forskjellig plassering i alternativ 1 og 2 med begrenset betydning for tilgjengeligheten til Puddefjorden for allmennheten. Plasseringen nord for Havnelageret, alternativ 2, kan ha en negativ virkning for promenaden nordover fordi vist gangbro over til en fremtidig, kunstig, øy ikke kan etableres pga. småbåthavnen, samt at det vil være behov for en del transport mellom HI/Fdir og båthavnen på kaien.

### Konklusjon for utbyggingsalternativene både mot 0-alternativet og mot Arealstrategien:

Med begrunnelse i parken i alternativ 2 vurderes dette utbyggingsalternativet som bedre enn alternativ 1 på med tanke på styrking av friluftsliv og byliv samt barn og unges

interesser i dette området, samtidig som alternativ 2 slår noe mer negativt ut pga. småbåthavnens plassering.

## 7. Avbøtende tiltak og anbefalinger til videre arbeid

Med tanke på å fremme økt friluftsliv og byliv, i tråd med Arealstrategien er det som sentralt at den videre prosjektutviklingen må utformes slik at tiltaket blir godt integrert i den nye bystrukturen med en sammenhengende offentlig tilgjengelig sjøfront. Det henvises til fagutredning D15; Arkitektur og byform og herunder kap.4.4 som drøfter utforming av byrom og byggenes møte med gaterom og kantsoner.

Her anbefales det at det vurderes hvordan rommene kan tilrettelegge for byliv, aktivitet tilpasses ulike brukergrupper. Plassering av park/byrom bør videre vurderes opp mot funn blant annet i lokalklimautredning mv. slik at disse utformes med byromskvaliteter og varierte opplevelser. Det er viktig at kvalitetskravene til støy og luftforurensning ivaretas i felles byrom særlig med tanke på barn- og unges interesser.

Arealstrategien har mål om å koble Dokken til omverdenen, og å opparbeide byrom og natur på land og i vann. Tiltaket anbefales derfor utformet med naturbaserte løsninger for klimatilpasning, for å øke rekreasjonsverdien i byrom og bidra til styrket naturmangfold. Det henvises til fagutredning B4 Naturmangfold og marint naturmangfold med tilhørende Byøkologisk programmering.

### Anleggsfasen:

Anleggsfasen er i liten grad drøftet som del av fagutredningen for Friluftsliv og byliv. Med tanke på tema anbefales det at

- Ryddige og definerte riggområder trukket bort fra boligbebyggelsen i Torborg Nedreaas gate.
- Informasjon til beboerne i nabolaget om tider for anleggsarbeidene, ikke arbeid på kvelds- og nattestid eller i helger som hovedregel.
- Utearealene bør fortløpende settes i stand etter som bygningene ferdigstilles.
- Som del av anleggsfasen anbefales det å vurdere bruk av frigjort areal til gradvis tilgjengeliggjøring for økt friluftsliv og byliv.
- Vurdere evt bruk av midlertidige tiltak som del av gradvis aktivisering og bruk av sjøfronten. Midlertidige bygninger, konstruksjoner og anlegg må ikke plasseres slik at de hindrer allmenn ferdsel eller friluftsliv, eller fører til vesentlig ulempe for omgivelsene,



asplan viak