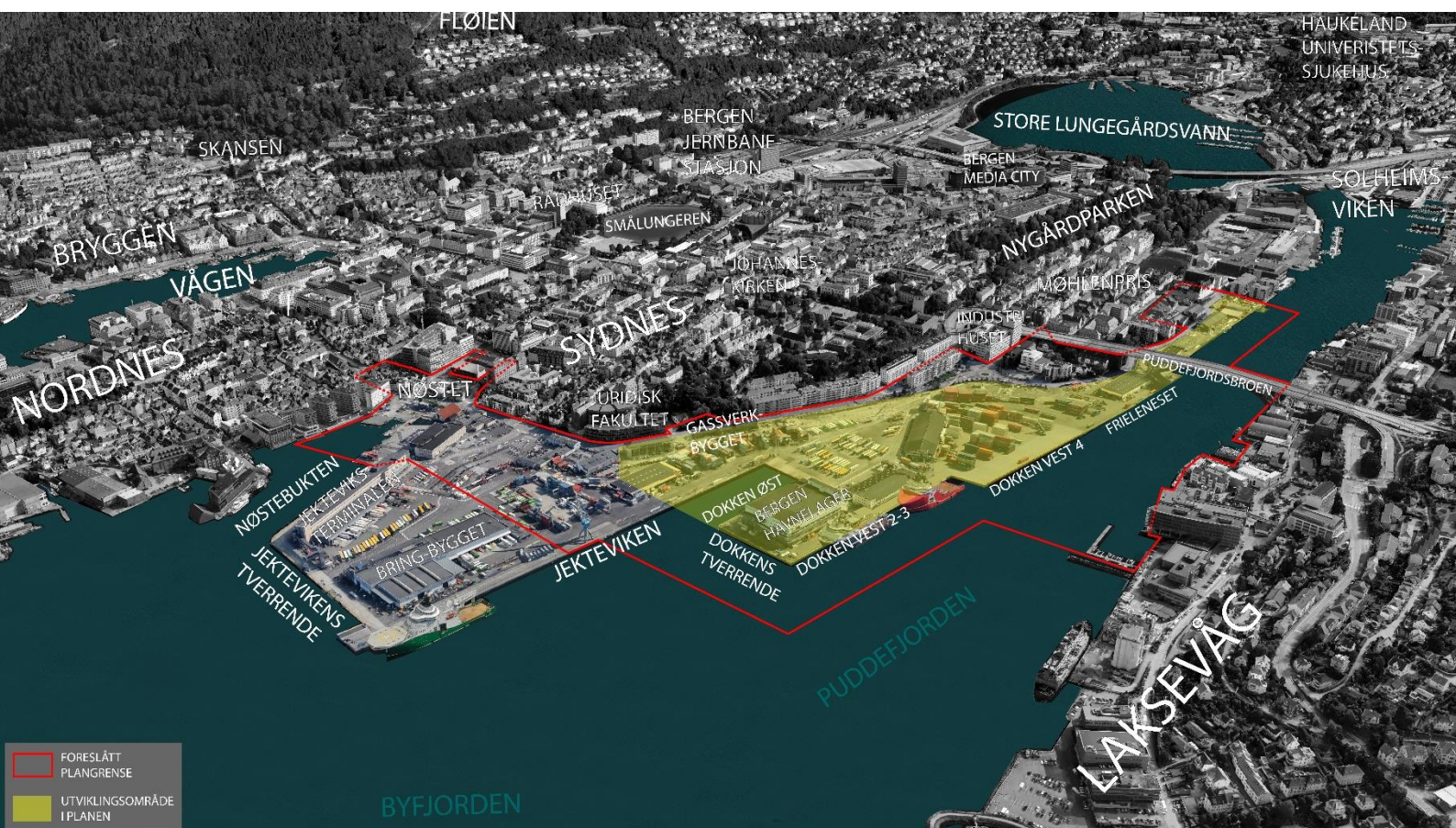




BERGEN
KOMMUNE

OMRÅDEREGULERINGPLAN FOR DOKKEN SØR

71460000 Bergenhus. Gnr. 164, bnr. 421 m.fl., Dokken sør
FORSLAG PLANPROGRAM TIL FASTSETTING



Innhold

Forord	3
1 Bakgrunn	4
1.1 Formålet med planprogram.....	4
1.2 Forslagsstiller	4
1.3 Hensikten med planarbeidet	4
1.4 Historikk i saken	4
1.5 Avgrensning av planområdet.....	5
1.5.1 Influensområdet	6
1.6 Krav om konsekvensutredning.....	6
2 Overordnede mål og mål for områdereguleringsplanen	8
2.1 Mål fra Dokken 2050 Overordnet strategi.....	8
2.2 Mål for områdereguleringsplanen Dokken sør	9
2.2.1 Effektmål.....	9
2.2.2 Prosessmål	9
2.2.3 Resultatmål.....	9
3 Planer, retningslinjer og føringer	11
3.1 Dokken 2050.....	11
3.1.1 Overordnet strategi	11
3.1.2 Arealstrategi.....	11
3.2 Kommuneplanens arealdel (KPA2018).....	13
3.3 Kommunedelplan Sentrum	14
3.4 Andre overordnede føringer	15
3.5 Gjeldende reguleringsplaner	16
3.6 Pågående parallelle planprosesser	19
3.6.1 Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest	20
3.6.2 Detaljregulering Havforskningsinstituttet og Fiskeridepartementet	22
3.6.3 Havneflytting	22
4 Beskrivelse av planområdet – dagens situasjon	24
4.1 Beliggenhet	24
4.2 Eksisterende kunnskap om miljø og samfunn	24
4.2.1 Grunnforhold og grunnforurensing	24
4.2.2 Bølgehøyde, stormflo og havnivåstigning	25
4.2.3 Støy- og luftforurensing	26
4.2.4 Kulturmiljø	28
4.2.5 Landskap	29
4.2.6 Bebyggelse	30
4.2.7 Friluftsliv.....	31
4.2.8 Naturmangfold og vannmiljø.....	32
4.2.9 Teknisk infrastruktur	32
4.2.10 Øvrig kunnskapsgrunnlag fra Dokken 2050 Arealstrategi	33
5 Forutsetninger for planarbeidet	35
5.1 Planen som styringsverktøy	35

5.2 Bestilling av områderegeringsplan Dokken sør	36
6 Utredningsprogram.....	37
6.1 Metode.....	37
6.2 Nullalternativet.....	38
6.3 Utredningsalternativ	39
6.3.1 Alternativ 1	43
6.3.2 Alternativ 2.....	44
6.3.3 Alternativ 3.....	45
6.3.4 Alternativ 4.....	46
6.3.5 Sammenstilling av utredningsalternativ	47
6.4 Foreslått forkastet alternativ og variant som ikke skal konsekvensutredes	48
6.4.1 Alternativ 5 – Kollektivtraséer nordvest for HI/Fdir og Havnelageret	48
6.4.2 Variant av utredningsalternativ 4 – høringsutkast arealstrategien	49
6.5 Vurdering av tema som skal konsekvensutredes eller beskrives i plandokument ...	50
6.5.1 Nasjonalt eller internasjonalt fastsatte miljømål, prosjektmål	50
6.5.2 Naturmangfold og vannmiljø.....	50
6.5.3 Landskap	51
6.5.4 Kulturmiljø.....	51
6.5.5 Friluftsliv og byliv, inkludert barn og unges interesser.....	51
6.5.6 Klimagassutslipp, klima- og energiløsninger	52
6.5.7 Støy- og luftforurensning	52
6.5.8 Grunnforhold og grunnforurensning	53
6.5.9 Økosystemtjenester	53
6.5.10 Transport og mobilitet	53
6.5.11 Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen.....	54
6.5.12 Kriminalitetsforebygging	54
6.5.13 Byform og arkitektur	54
6.5.14 Endring i arealbruk	55
6.5.15 Beredskap og ulykkesrisiko (Risiko og sårbarhetsanalyse/ROS-analyse)	55
6.5.16 Oppsummering tema som skal konsekvensutredes eller beskrives i plandokument	56
6.6 Reguleringsrisiko og gjennomførbarhet.....	57
6.6.1 Bybane og midlertidige tiltak.....	58
6.6.2 Havneflytting	58
6.6.3 Utnyttelse og finansiering	59
6.6.4 Offentlige funksjoner.....	59
6.6.5 Rekkefølgekrav og offentlig støtte	59
7 Medvirkning og framdrift.....	60
7.1 Informasjon og medvirkning.....	60
7.1.1 Medvirkning områderegeringsplan Dokken sør	60
7.1.2 Utført medvirkning i prosessen med arealstrategien	61
7.2 Framdriftsplan.....	62
Kilder	63

Forord

Dette planprogrammet skal sette rammene for utredningsarbeidet spesielt og planarbeidet generelt. Det skal fortelle noe om hvordan planprosessen skal foregå og hva det er viktig å vurdere, slik at befolkningen og berørte myndigheter kan komme med innspill og råd tidlig i prosessen. Det ble varslet oppstart av planarbeid i BT, BA og på nett 16.12.23. Høring og offentlig ettersyn av oppstartsvarselet og planprogrammet lå ute i perioden 16.12.23 – 06.02.24.

Oppstartsmelding med planprogram er den innledende fasen av planarbeidet, og det er her muligheten for å påvirke planinnholdet er størst. Alle som hadde synspunkter i saken, ble bedt om å melde dette skriftlig til kommunen.

Bergen kommune ønsket særlig innspill og tilbakemelding på følgende forhold:

1. Er kunnskapsgrunnlag om dagens situasjon tilstrekkelig?
2. Er utredningsalternativene relevante og realistiske?
3. Er det riktige tema som er opplistet under konsekvensutredning og eller vurdering i plandokument? Har du innspill til andre beslutningsrelevante tema?
4. Er planprosessen og medvirkningsopplegget tilstrekkelig beskrevet?
5. Er det noe annet som er viktig for deg?

Det er mottatt 40 merknader, hvorav 15 er fra private og 25 er fra offentlige og andre høringsinstanser. Plan- og bygningsetaten har oppsummert og vurdert innkomne merknader, som ligger til grunn for revidert forslag av planprogram som fremmes til politisk behandling.



Figur 1 - Dokkenområdet i dag

1 Bakgrunn

1.1 Formålet med planprogram

For alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet. Dette planprogrammet skal dermed sette rammene for utredningsarbeidet spesielt og planarbeidet generelt. Det skal fortelle noe om hvordan planprosessen skal foregå og hva det er viktig å vurdere slik at befolkningen og berørte myndigheter kan komme med innspill og råd tidlig i prosessen. Planprogrammet, i tråd med pbl. § 4-1 beskriver:

- formålet med planarbeidet
- alternativer som vil bli vurdert
- behov for utredninger
- medvirkningsopplegget
- planprosessen med frister og deltagere

Planarbeidet med områdereguleringsplan for Dokken sør (ORP Dokken sør) ble startet opp med bakgrunn i [bestilling fra Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling 11.05.23](#) (saksnr. 2023/12694, dok.2 og 4). Bestillingen er også oppsummert i kap. 5.2.

Forslag til planprogram ble behandlet i byrådet 7.12.23 (sak 1314/23). Planprogrammet har vært til offentlig ettersyn og vurdering av innkomne merknader er oppsummert i vedlagt merknadsskjema. Noen merknader har blitt innarbeidet i planprogram til fastsetting. Endelig planprogram blir fastsatt i bystyret iht. fremdriftsplan presentert i kapittel 7. Planforslag med konsekvensutredning skal utarbeides på grunnlag av fastsatt planprogram.

1.2 Forslagsstiller

Bergen kommune er forslagsstiller og grunneier av majoritet av eiendommene innenfor foreslått planområde. Bergen kommune ved Plan- og bygningsetaten (PBE) har utarbeidet planprogrammet, og har ansvar for å utarbeide planforslaget i samarbeid med Dokken Utvikling AS (DUAS).

1.3 Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for helhetlig og framtidsrettet byutvikling sentralt i Bergen og sikre gjennomførbare av dette. Det skal planlegges for urban, bærekraftig transformasjon av dagens havneområde til et levende byområde for alle med boliger, gode byrom, næring, sosial infrastruktur, effektiv mobilitet og energi- og miljøløsninger som gir bærekraft og nullutslipp.

1.4 Historikk i saken

Bystyret vedtok 19.06.2019, [sak 209/19](#), å starte opp offentlig plan- og programarbeid for transformasjon og utvikling av Dokken og Jekteviken. Dette resulterte i [Dokken 2050 Overordnet](#)

[strategi som angir de overordnede målene](#), og [Dokken 2050 Arealstrategi som er en konkretisering av disse målene](#). Disse strategiene er ikke juridiske bindende planer, men gir viktige føringer med blant annet en overordnet bystruktur som områdereguleringsplan baserer seg på.

DOKKEN 2050 Overordnet strategi som gir mål for utvikling og transformasjon ble vedtatt i bystyret 28.04.21, [sak 116/21](#).

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



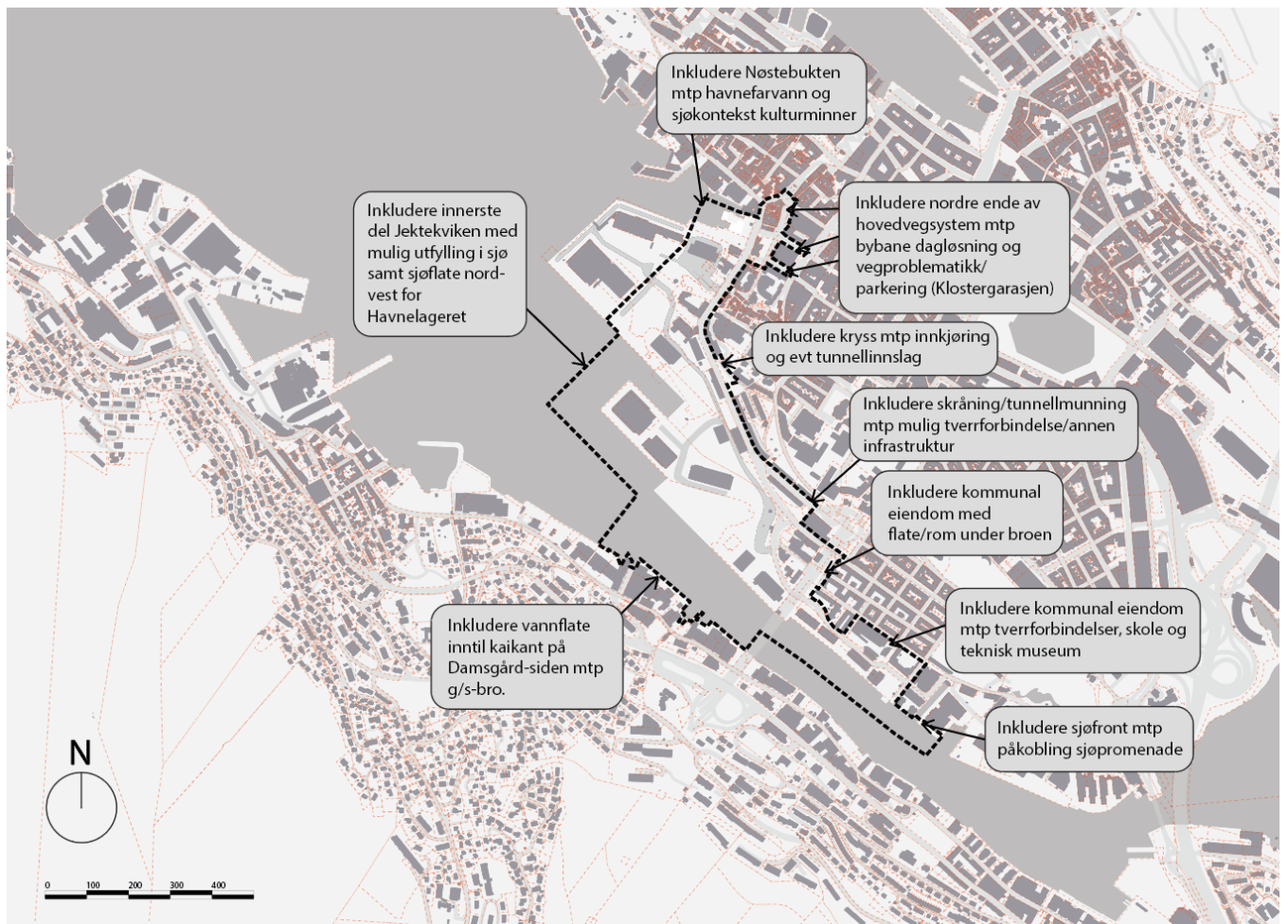
Figur 2 – Arealstrategi for Dokken

1.5 Avgrensning av planområdet

Planområdet ved oppstart er ca. 400 daa stort. Planområdets utstrekning skal sikre handlingsrom til å planlegge for byutvikling og transformasjon av Dokken sør. Planområdets utstrekning skal også gi rom for å løse grensesnitt og overganger til omkringliggende områder på en god måte. I nord er areal rundt Nøstegaten inkludert for sikre hensyn til kulturminner og løsninger for transport- og mobilitetssystem. I sør er Puddefjorden inkludert for å sikre løsninger for nye krysningspunkt. I vest tar areal høyde for å sikre løsninger for bybane og i øst er areal under Puddefjordsbroen og på Møhlenpris inkludert for å sikre areal til sosial infrastruktur og kobling til den bygde byen.

Plangrensen i nordvest omfatter en del av havneområdet som ikke skal transformeres som del av dette planarbeidet, samt det ligger utenfor delområde A/B/C omtalt i arealstrategien og planbestillingen fra byrådsavdelingen. Planbestillingen fra byrådsavdelingen åpner derimot opp for at nødvendige og hensiktsmessige tilpassinger må vurderes. Årsaken til at plangrensen omfatter en del av havneområdet i nordvest er for å kunne ta høyde for fremtidig kollektivtrasé/bybane dagløsning samt hovedvegssystem.

Ved 1. gangs behandling/ etter offentlig ettersyn av planforslag eller til 2. gangs behandling kan planavgrensning bli noe endret/ redusert for å tilpasses løsninger i planforslaget.



Figur 3 - Planavgrensning med forklaring til avgrensingen

1.5.1 Influensområdet

Influensområdet er det området der virkninger forventes å kunne oppstå, uavhengig av planområdets avgrensning. Utredningene skal omfatte virkningene av planen eller tiltaket i hele influensområdet. Hvordan influensområdet avgrenses geografisk vil i utredningene variere med hvilket fagtema som blir vurdert.

1.6 Krav om konsekvensutredning

Denne planen er en områdereguleringsplan som etter forskrift om konsekvensutredning (KU-forskriften) § 6, bokstav a alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram når planene fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II. Områdereguleringsplan for Dokken sør er den første juridiske arealplanen for ny arealdisponering av havneområdet, og planen skal fastsette rammer for utviklingen av de sørlige deler av Dokken. I området skal det blant annet planlegges for bolig, skole, barnehager, arbeidsplasser, offentlige byrom/offentlige og private uteoppholdsareal med mer. Planarbeidet er derfor ventet å være omfattet av følgende tiltak i vedlegg I og II:

- **Vedlegg I, pkt. 24: Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjengelige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m²**
 - Foreløpige tall fra arealstrategien tilser at samlet bruksareal av bygg til aktuelle funksjoner vil overstige 15 000m².
- **Vedlegg I, pkt. 25: Nye bolig- og fritidsboligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan**
 - Hoveddel av planområdet er i gjeldende kommuneplanens arealdel avsatt til havn, mens det i områdereguleringsplanen skal planlegges for transformasjon der bolig utgjør sentralt formål.
- **Vedlegg II, pkt. 10b: Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg.**
 - Dokken områdereguleringsplan vil transformere dagens havneområde til et helhetlig byområde, der det i tillegg til bolig skal planlegges for andre viktige sentrumsfunksjoner som skole, barnehager, arbeidsplasser, næringslokaler, mobilitetshub/parkeringsløsninger, offentlige byrom, private uteoppholdsareal m.m.

2 Overordnede mål og mål for områdereguleringsplanen

2.1 Mål fra Dokken 2050 Overordnet strategi

Til Dokken 2050 er det i [Overordnet strategi](#) fastsatt en visjon for den framtidige utviklingen som er «Dokken for Bergen og alle i verden». Til dette er det også utviklet 4 overordnede mål med 10 underordnede veivisere som på ulikt vis skal bidra til identitet, bærekraft, innovasjon og bystruktur, samt en siste og 11 veivisere som skal være åpen for det uventede. Veiviserne skal vise retning og sette ambisjonsnivå for utviklingen. Målene med de strategiske veiviserne er forankret i overordnede mål og rammer.

Mål 1: Dokken er en mangfoldig bydel - **IDENTITET**

Mål 2: Dokken er et forbilde for bærekraftig byliv - **BÆREKRAFT**

Mål 3: På Dokken skyver vi grensene - **INNOVASJON**

Mål 4: Dokken har en fleksibel og robust bystruktur med plass for det uventede - **BYSTRUKTUR**



Figur 4 - Visjon, mål og strategiske veivisere for Dokken 2050 Overordnet strategi

2.2 Mål for områdereguleringsplanen Dokken sør

Visjon, mål og veivisere fra Dokken 2050 overordnet strategi setter de ytre rammene for den helhetlige utviklingen av Dokken. For den kommende områdereguleringsplanen er det likevel behov for å konkretisere betydning av målene og hva som skal oppnås ved realisering av planen.

2.2.1 Effektmål

- Bidra til transformasjon og bærekraftig byutvikling av Dokken.

2.2.2 Prosessmål

- Sikre gode og transparente medvirkningsprosesser med alle relevante interessenter, og bidra til sterkt lokalt eierskap.
- Sørge for god koordinering opp mot andre tilliggende og overlappende planer og prosesser.
- Ha god balanse mellom framdrift, kvalitet og ressursbruk i prosjektgjennomføringen.
- Legge til rette for at endelig planforslag som sendes over til politisk behandling er omforent mellom PBE og Dokken Utvikling AS.

2.2.3 Resultatmål

- Utarbeide en realiserbar områdereguleringsplan for Dokken som er miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig, og som setter rammer for utvikling av Dokken til en ny del av byen.

For å oppnå resultatmålet vil vi med områdereguleringsplanen:

- Sikre en miks av formål som imøtekommer hverdagslivets behov og reduserer transportbehov.
- Legge opp til en finmasket bystruktur på myke trafikanter premisser med god kobling til eksisterende by.
- Sikre gode offentlige byrom og gjennomføringen av disse. Gjennomføring sikres ved rekkefølgekrav basert på forutsigbare fordelingsnøkler.
- Legge til rette for ny bynatur som gir grunnlag for livskraftige økosystemer i sjø og på land.
- Sikre areal til høyfrekvent kollektivtilbud og god kobling til eksisterende overordnet vegnett.
- Sette av areal til fremtidsrettet teknisk infrastruktur under og over bakken.

- Sikre en gjennomgående, variert og tilgjengelig sjøfront for ferdsel og opphold.
- Legge opp til fremtidsrettede løsninger, herunder energiløsninger, energieffektivitet og utslippsreducerende tiltak som imøtekommer krav til klimanøytralitet.
- Sette krav til minimumshøyder innomhus som sikrer fleksibel bruk av førsteetasje og et godt fungerende bygulv.
- Sikre variasjon i utforming og størrelse av offentlige og private byrom, samt gode kantsoner mellom disse.
- Sette krav til lav parkeringsdekning i tråd med nullvekstmålet. Parkeringen legges i fellesanlegg med unntak av HC-parkering som sikres nært sentrale målpunkt.
- Sette krav til en miks av boligstørrelser og boligtyper, samt legge til rette for variasjon i boformer.
- Legge opp til en trinnvis utvikling og bystruktur som er økonomisk gjennomførbar og skaper rom for midlertidig bruk av areal.
- Tilrettelegge mulighetene for sosial boligbygging som sørger for en mangfoldig beboersammensetning i et langtidsperspektiv. Eierrollen skal brukes som verktøy for å styre planleggingen av gode og varierte nabolag.
- Bidra til at Dokken får en tydelig havbyidentitet, blant annet ved å tilrettelegge for videreutvikling av Havbyen Bergen på Dokken gjennom samarbeid mellom nærings- kunnskaps- og forvaltningsmiljøer knyttet til hav i Bergensregionen.

3 Planer, retningslinjer og føringer

Planarbeidet vil forholde seg til nasjonale og regionale føringer i tillegg til kommunens egne planer og utredninger. Et utvalg av sentrale dokument som vil være relevante for planarbeidet er gjengitt under.

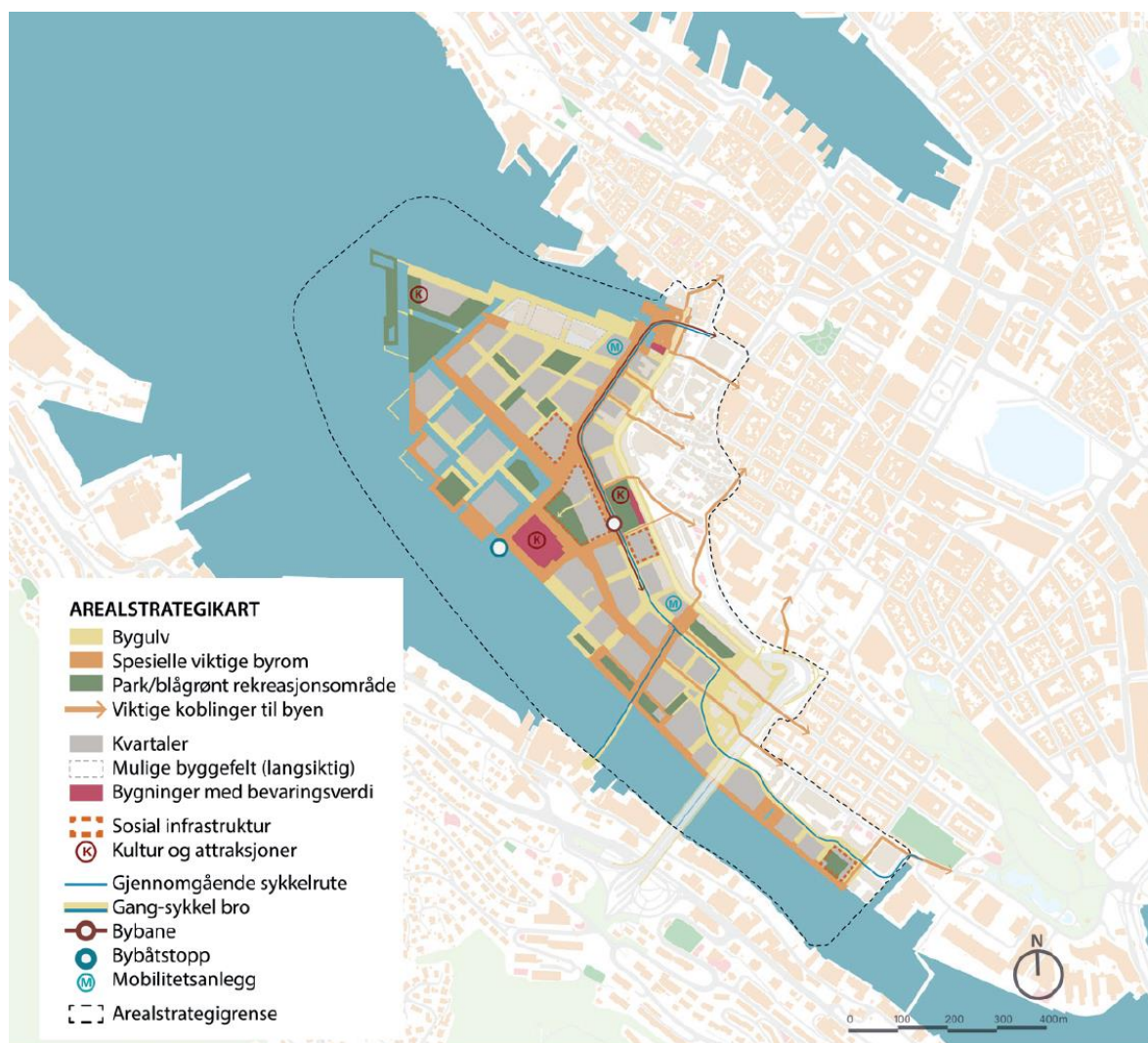
3.1 Dokken 2050

3.1.1 Overordnet strategi

Strategien har gitt visjon og mål, for utviklingsarbeidet på Dokken i et framtidsperspektiv til 2050. Se kapittel 2 - Overordnede mål og mål for områdereguleringsplanen for mer informasjon om dette.

3.1.2 Arealstrategi

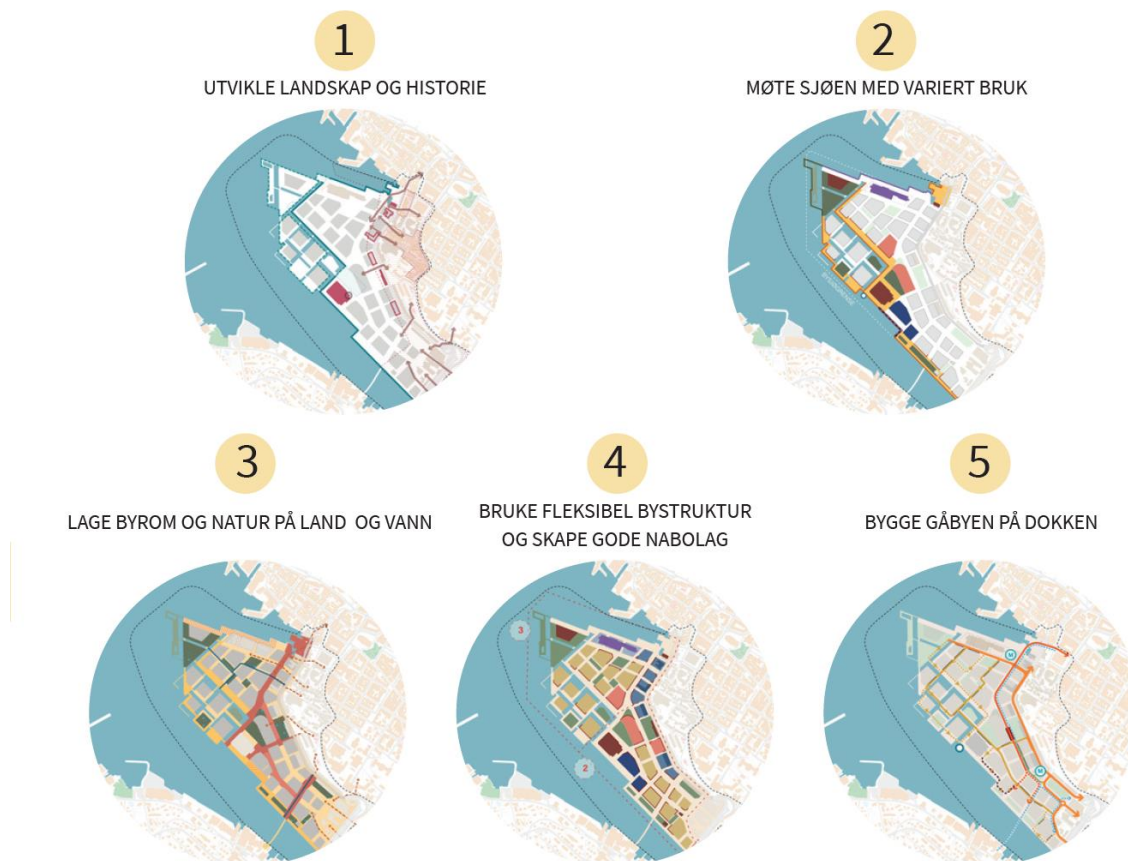
Arealstrategien for Dokken bygger videre på visjonen fra Overordnet strategi, og viser en mulig disponering for området. Arealstrategien er ikke juridisk bindende, men er besluttet førende for arealplaner innenfor området.



Figur 5 - Vedtatt arealstrategi for Dokken

Hovedgrepet i arealstrategien bygger på det historiske Bergen sentrum, hvor det er satt av rikelig med byrom til allmennheten. Det legges opp til en finmasket kvartalsstruktur og gode byrom i form av allmenninger, gater, parker og en offentlig tilgjengelig sjøpromenade. Grepet kan sikre gode lokalklimatiske forhold på både private, felles og offentlige uteoppholdsareal. To hovedkoblinger – ved Nøstet og Møhlenpris, krysser hverandre midt på Dokken og legger grunnlag for et nytt hjerte i området.

5 hovedprinsipper er lagt til grunn for transformasjonen i arealstrategien:



Figur 6 - Hovedprinsipper for transformasjon på Dokken som vist i arealstrategien.

Arealstrategien deler Dokkenområdet inn i nabolag, delområder og kvartal/byggefelt for å muliggjøre en trinnvis utvikling med minst mulig avhengigheter. Arealstrategien er derfor, som vist i illustrasjon under delt inn i fem geografiske delområder. Det er i hovedsak delområde A, B og C det nå skal utarbeides offentlig områdereguleringsplan for. Parallelt med oppstart for områdereguleringsplan Dokken sør startes det arbeid med detaljreguleringsplan for tomt til Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, som ligger innenfor delområde C.



Figur 7 - Oversikt delområder i Arealstrategi Dokken

- A. Møhlenpriskaien** - er i arealstrategien vurdert å kunne frigjøres tidlig for utvikling. Området grenser til eksisterende bebyggelse som har behov for utvidet sosial infrastruktur som blant annet barnehage.
- B. Frielenesområdet** – er i arealstrategien vurdert å kunne frigjøres for utvikling når godshavnen har flyttet. Her vil det sentralt i området ligge en viktig ny forbindelse til Bergen sentrum via Dokkenveien som foreslås videreført mot Laksevåg med gang- og sykkelbro over Puddefjorden. Her skal det også undersøkes muligheten for en mobilitetshub (nav) med parkering for sykkel, bildeling og besøkende. Dette blir en viktig funksjon for å legge til rette for minst mulig kjøring inne på Dokken-området.
- C. Dokkeskjæret til Jekteviken** - har som vist i arealstrategien potensial til å bli hjertet på Dokken. Omfavner ny tomt for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, barneskole (ungdomsskole?), idrettshall/fysak, kulturminner på Gassverktomten og havnelageret med potensial for ombruk til kultur, næring eller annen bylivsattraksjon. Det er også satt av plass til bybanestopp i dette feltet ved Gassverksbygget.
- D. Urban øygaard** - består av nytt byggeland hovedsakelig til boligformål og rekreasjon. Dette delområdet inngår ikke i transformasjonsområdet for områderegeringsplan Dokken sør.
- E. Sydnes og Nøstet** - rommer flere eksisterende funksjoner som kan bestå mens Dokken utvikles. Delområdet vil være en fungerende havn i flere år fremover. Dette delområdet inngår ikke i transformasjonsområdet for områderegeringsplan Dokken sør.

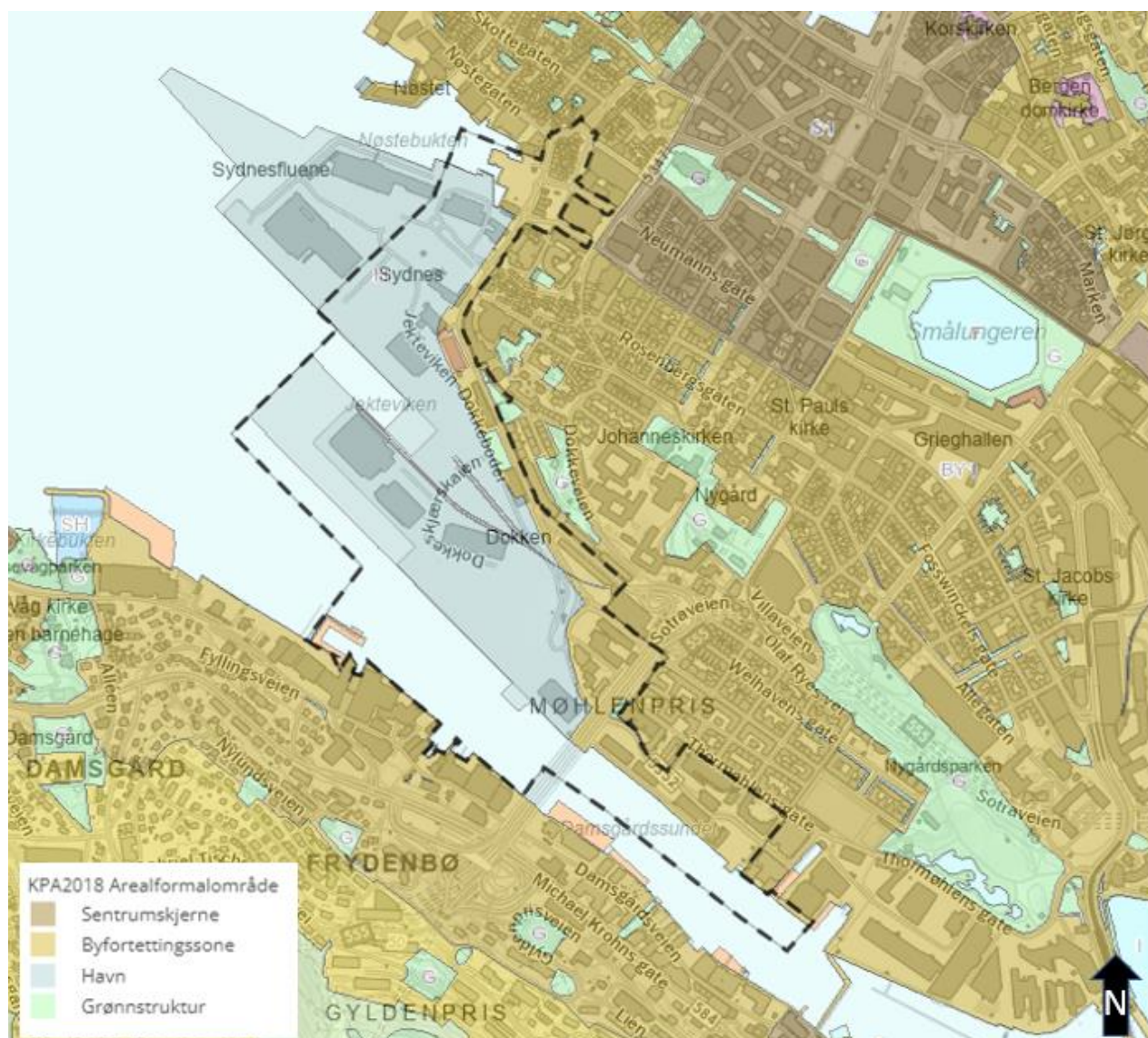
3.2 Kommuneplanens arealdel (KPA2018)

Planområdet er i hovedsak avsatt til havneformål (H) i tråd med KDP Bergen havn (2012), mens deler av området er avsatt til byfortettingssone (BY1). Dokken er underlagt hensynssone H820 for områder under omforming/transformasjon der det forutsettes helhetlig planlegging, og det er spesifikt satt krav om offentlig plan for Dokken (H820_2).

Ved utarbeidelse av områdereguleringsplanen vil det være nærliggende å se til bestemmelser til sentrumskerne og byfortettingssone. Disse områdene skal utvikles med høy tetthet og kvalitet, basert på stedets særpreg med varierte og sammenhengende byrom.

Konsesjonsområde for fjernvarme

Området er underlagt tilknytningsplikt for fjernvarme. Tilknytningsplikten omfatter nybygg, hovedombygging og feltutbygging med samlet areal over 500 m² BRA. Det kan gis unntak fra tilknytningsplikten dersom en kan dokumentere at bygg har energiløsninger som er bedre ut fra et miljømessig, energimessig og samfunnsøkonomisk synspunkt.



Figur 8 - Utklipp av arealformål KPA 2018, med avmerket planområde til oppstart for Dokken sør.

3.3 Kommunedelplan Sentrum

Deler av plangrensen til områdereguleringsplanen overlapper med sentrumsplanen (KDP Sentrum, vedtatt 2001). Dette gjelder bebyggelsen langs Torborg Nedreaas gate mot Dokken,

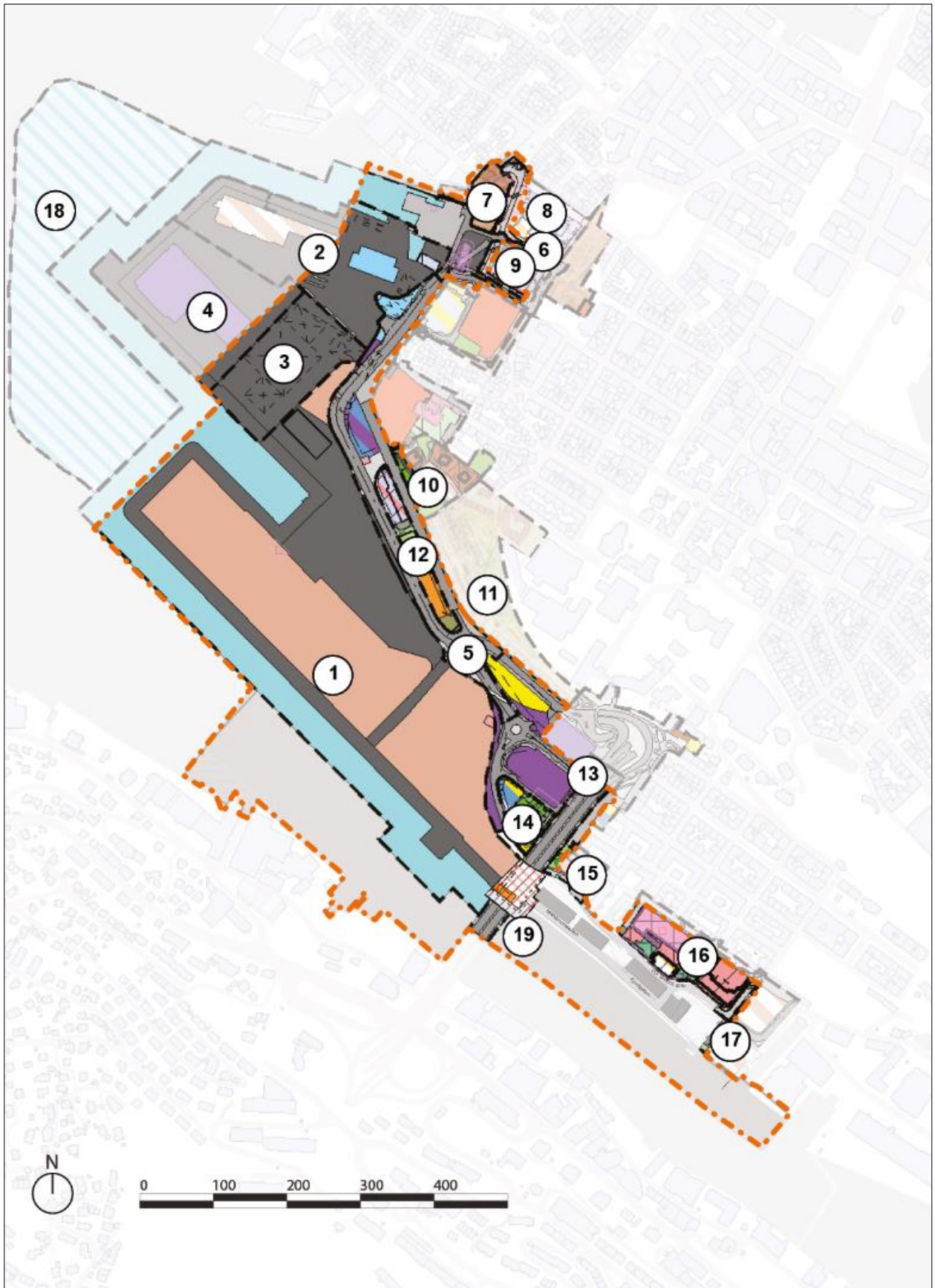
som er avsatt til blandet sentrumsformål. Områdereguleringen vil være i tråd med arealformål og intensjoner i sentrumsplanen, men vil trolig oppdatere bestemmelser for å møte dagens krav.

3.4 Andre overordnede føringer

Utover rammene som er fastsatt i KPA og arealstrategien skal områdereguleringen håndtere føringer som er fastsatt i relevante temaplaner og strategier samt nasjonale og regionale føringer. Påfølgende detaljreguleringsplaner forventes å sikre en mer konkret og detaljert oppfølging av tema i til enhver tid gjeldende nasjonale, regionale og kommunale planer og føringer som omfatter areal- og transportplanlegging og samfunnsutvikling generelt, herunder:

1. Statlige krav og retningslinjer
 1. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
 2. RPR for barn og planlegging
 3. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
 4. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging.
2. Regionale føringer
 1. Regional areal- og transportplan for bergensområdet 2017-2028
 2. Regional plan for folkehelse 2014-2025
 3. Regional transportplan 2018-2029
 4. Regional plan for klima og energi 2014-2030
 5. Regional plan for vassregion Hordaland 2022-2027
3. Kommunale føringer
 1. Kommuneplanens samfunnsdel - BERGEN2030
 2. Grønn strategi – Klimastrategi for Bergen 2022-2030
 3. Gåstrategi for Bergen 2020 - 2030
 4. Sykkelstrategi for Bergen 2019 - 2030
 5. Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler
 6. Identitet med særpreg - kulturminnestrategi for Bergen
 7. Arkitektur- og byformingsstrategi – Arkitektur +
 8. Naturstrategi for Bergen
 9. Kulturminnestrategi for Bergen
 10. Kulturmiljøplan for Bergen
 11. Bærekraftig boligforsyning mot 2030
 12. Kulturstrategi for Bergen kommune 2015-2025
 13. Eiendomsstrategi for Bergen kommune (høringsutkast per oktober 2023)
 14. Hovedplan for vannforsyning 2019 - 2028
 15. Hovedplan for avløp og vannmiljø 2019 - 2028
 16. Kommunedelplan for overvann 2019 - 2029.
 17. Kunstplan for Bergen 2018-2028
 18. Kulturarenaplan for Bergen 2019-2030

3.5 Gjeldende reguleringsplaner



Figur 9 - Oversikt over gjeldende planer innenfor planområdet

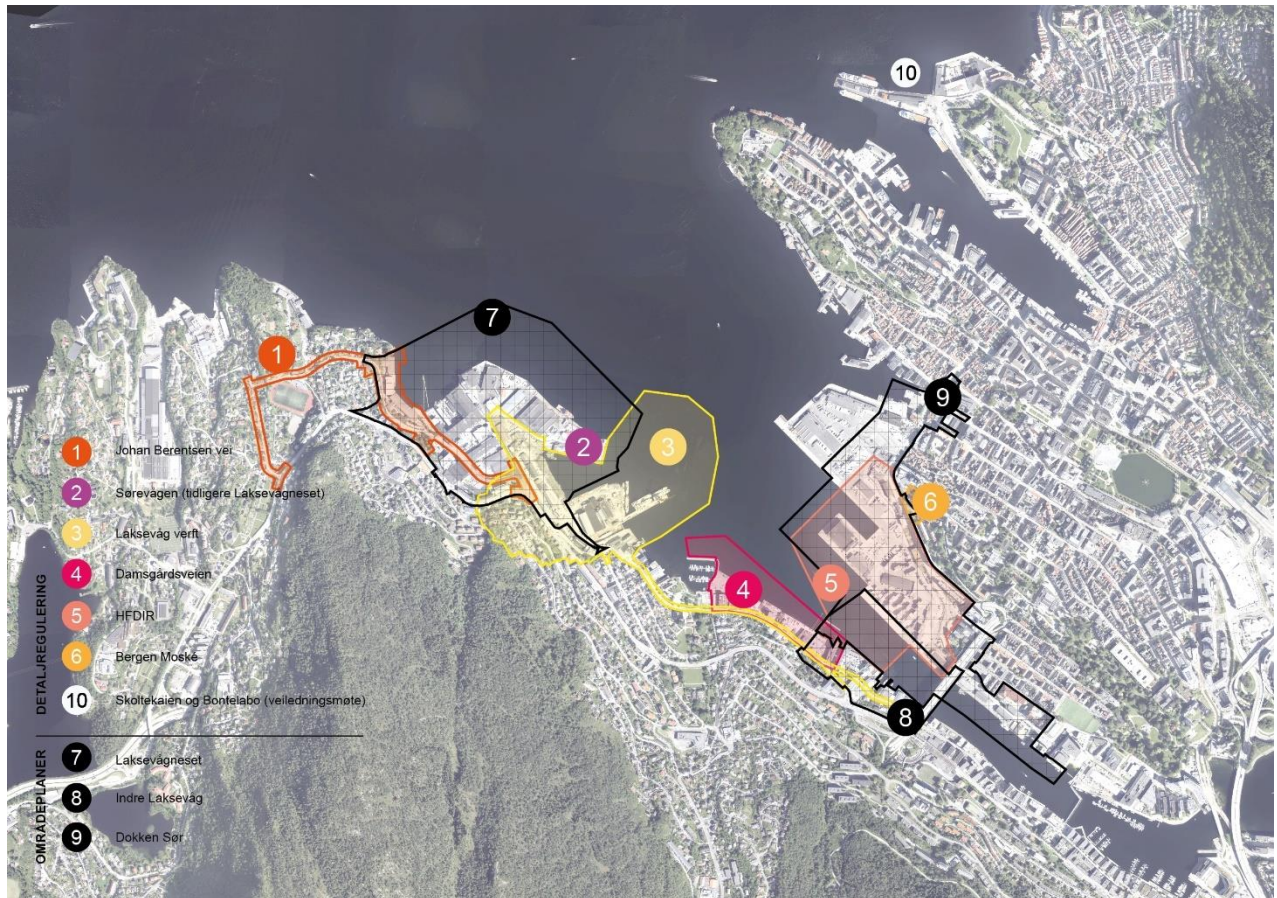
Tabell 1 Oversikt over gjeldende planer innenfor planområdet

Nr.	Plan ID	Plannavn	Vedtatt	Hensikt med planen	Kommentar
1	15290000	Bergenus. Gnr. 164 og 165, Dokken - Nøstebukten	28.9.1998	Modernisere og utvide havneavsnitt Dokken og Nøstebukten, og etablering av terminal for hurtigruten	Blir erstattet av områdereguleringsplan Dokken sør i sin helhet.
2	1529500	Bergenus. Dokken - Nøstebukten del 1	01.11.2001	Bebyggelsesplan som omhandler Hurtigruteterminal med mer, på Jektevikstikkeren.	Blir delvis overlappet og kan til dels bli erstattet av områdereguleringsplan Dokken sør. Resterende del vil i så fall fortsatt være gjeldende.
3	15295100	Bergenus. Dokken- Nøstebukten del 2	24.10.2002	Bebyggelsesplan som omhandler ny godsterminal	Blir helt overlappet av områdereguleringsplan Dokken sør i sin helhet pga. vurdering av samferdsel, men områdereguleringsplan for Dokken sør skal ikke legge opp til å utvikle denne del av området. Gjeldende formål i resterende del vil i så fall fortsatt være gjeldende.
4	15295101	Bergenus. Gnr. 164, Dokken - Nøstebukten del 2	23.06.2003	Endret forslag til bebyggelsesplan for ny godsterminal	Planavgrensning til områdereguleringsplan Dokken sør overlapper en liten del av havneområdet og eksisterende kai i reguleringsplanen som ikke skal utvikles i denne omgang. Resterende del vil fortsatt være gjeldende.
5	15290200	Bergenus. Gnr. 164 Dokken – Nøstebukten	23.04.2007	Tilrettelegge for firefelts veg mellom Dokken og Nøstet og bygge ned Torborg Nedreaas gate fra hovedvei til lokalgate.	Ligger i sin helhet innenfor plangrensen til områdereguleringsplan Dokken sør og vil bli erstattet av ny plan.
6	9910000	Bergenus. Klosteret, Parkeringsanlegg	27.03.1995	Reguleringsplan for parkeringsanlegg og veitunnel under Klosteret	Blir delvis overlappet og kan bli erstattet av områdereguleringsplan Dokken sør. Resterende del vil fortsatt være gjeldende.
7	10330000	Bergenus. Nøstet- Vestre Nordnes	18.08.1948	Omfatter bestemmelser for boligbebyggelse, ervervsbebyggelse og industribebyggelse.	Områdereguleringsplan Dokken sør overlapper med plangrensen, men denne gamle reguleringsplanen ligger utenfor området som skal utvikles i denne omgang. Resterende del utover samferdselsformål vil derfor fortsatt være gjeldende.
8	60370000	Bergenus. Gnr. 165 bnr. 1000 mfl., Jonsvollskvartalet	18.06.2012	Etablering av nytt finanshus og opparbeiding av tiliggende gaterom	Deler av veganlegget i planen kan bli foreslått regulert på nytt i områdereguleringen Dokken. Resterende del av planen kan fortsatt være gjeldende.
9	62240000	Bergenus. Gnr. 164 bnr. 983 mfl., Sentralbadet	23.04.2014	Endret bruk av sentralbadet fra offentlig bad til forretning/ næring/ tjenesteyting	Deler av veganlegget i planen kan bli foreslått regulert på nytt i områdereguleringsplan Dokken sør

					sør. Resterende del av planen vil fortsatt være gjeldende.
10	8900100	Bergenhus. Gnr. 164 bnr. 7, 133 mfl., Jektevikbakken, barnehage og studentboliger	24.04.2013	Etablering av studentboliger og utvidelse av eksisterende barnehage	Grenser til planavgrensningen til områdereguleringen Dokken. Avkjørsel til planområdet kan bli berørt. Resterende del av planen vil fortsatt være gjeldende.
11	10780000	Bergenhus. Jekteviken Dokken, lekeplass	13.03.1954	Regulering av lekeplass/ friområde	Grenser til planavgrensningen til områdereguleringsplan Dokken sør. Avkjørsel til planområdet kan bli berørt. Resterende del av planen vil fortsatt være gjeldende. Planen er gammel, men fungerer fortsatt som styringsverktøy.
12	15290300	Bergenhus. Gnr. 164, bnr. 4, 5 og 225 mfl., Gassverktomten	19.09.2012	Legge til rette for bossterminal, etablering av offentlig park og bevaring av Gassverkbygget	Regulering på grunnen (vn2) blir overlappet og erstattet av områdereguleringsplan Dokken sør. Resterende del under grunnen (vn1) kan ev. fortsatt være gjeldende.
13	7490004	Bergenhus. Vestre innfartsåre Møhlenpriskrysset	18.06.2002	Omhandler vestre innfartsåre	I tråd med utbygget situasjon. Deler av planen blir overlappet og erstattet av områderegulering Dokken. Resterende del kan fortsatt være gjeldende.
14	7490300	Bergenhus. Gnr. 164 bnr. 355, O.J. Brochs Gate 20	26.04.2004	Etablere forretning/ bolig/ kontor	Regulering på grunnen (vn2) blir overlappet og erstattet av områdereguleringen Dokken. Resterende del under grunnen (vn1) kan ev. fortsatt være gjeldende.
15	63550000	Bergenhus. Gnr. 164 bnr. 336, Thormøhlens Gate 5	23.09.2015	Bygge om og bygge på eksisterende alders- og sykehjem	Deler av veganlegget i planen kan bli foreslått regulert på nytt i områdereguleringen Dokken. Resterende del av planen vil fortsatt være gjeldende.
16	63090000	Bergenhus. Gnr. 164, bnr. 346 mfl., Møhlenpris skole	28.05.2015	Legge til rette for oppveksttun med skole og barnehage i gamle Møhlenpris skole	Store deler av planen ligger innenfor planavgrensningen til områdereguleringsplan Dokken sør, men ligger utenfor området som skal utvikles. Utover samferdsel og nye eller utbedrede eksisterende tverrforbindelser kan derfor gjeldende plan fortsatt være gjeldende.
17	1579000	Bergenhus. Gnr. 164 bnr. 420 OG 1392 mfl., Møhlenpris Vitalitetssenteret mm, Wolffs Gate 12	22.10.2001	Etablere vitalitetssenter med bydelsfunksjoner som idrettshall og kulturformål	Deler av veganlegget i planen er foreslått regulert på nytt i områdereguleringsplan Dokken sør. Resterende del av planen kan fortsatt være gjeldende.
18	70970000	Bergenhus. Gnr. 164 bnr. 1396 mfl., Dokken - forberedende utfylling i sjø	27.09.2023	Legger til rette for utfylling i sjø opp til kote -13.	Deler av planen ligger innenfor planavgrensningen til områdereguleringsplan Dokken sør. Planen kan fortsatt være gjeldende.
19	70130000	Bergenhus. Gnr. 164 bnr. 360, Frielenes pumpehus	18.10.2023	Pumpestasjon som leverer sjøvann til energianlegg og forskningsaktiviteter	Hele planen ligger innenfor planavgrensningen til områdereguleringsplan Dokken sør. Planen kan fortsatt være gjeldende.

3.6 Pågående parallelle planprosesser

På begge sidene av Puddefjorden, samt ved Skolten pågår det eller det skal startes opp planarbeid for fremtidig byutvikling som må sees i sammenheng.



Figur 10 - Oversikt av område- og detaljreguleringsplaner i prosess på Dokken og Laksevågsiden

Område- og detaljreguleringsplaner i prosess på Dokken, Laksevågsiden og Skolten

1. Johan Berentsens vei, saksnr. 2020/10376, 2022/20654
2. Sørervågen, saksnr. 2023/16224
3. Laksevåg verftsområde, saksnr. 2014/29157, 2022/20462
4. Damsgårdsveien, saksnr. 2021/5432, 2022/20643
5. Dokken, nybygg Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, saksnr. 2023/11228
6. Bergen moské, saksnr. 2019/10516, 2022/20594
7. Laksevågneset, saksnr. 2019/1528, 2022/20582
8. Områdereguleringsplan for Indre Laksevåg, saksnr. 2020/2667, 2022/20623
9. Dokken sør, saksnr. 2023/12694
10. Gnr. 167, Bnr. 93, Skoltegrunnskaien/Bontelabo, Veiledningsmøte, saksnr. 2023/15535

Fellesnevneren for de fleste prosjektene er Bybane og nødvendig avklaring av arealbruk knyttet til denne. Pågående planprosess for dette er redegjort for i kapittel 3.6.1.

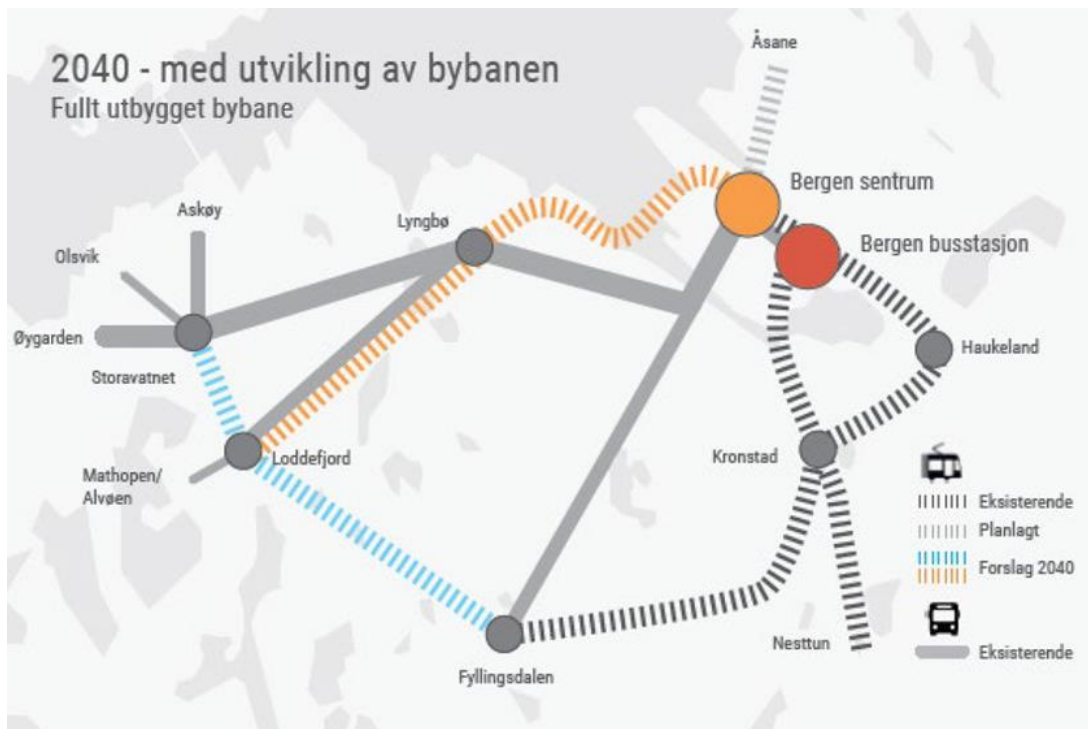
På Laksevågsiden er Plan- og bygningsetaten i gang med planarbeid for to områdereguleringsplaner, Indre Laksevåg og Laksevågneset. Som viktig kunnskapsgrunnlag til de offentlige planene og private detaljreguleringsplaner arbeider også Plan- og bygningsetaten med:

- **Trafikkanalyse Laksevåg**
 - Målet for arbeidet med Trafikkanalyse Laksevåg har vært å utforske tålegrensene for transportnettet, som dimensjonerende faktor for utviklingstakten. Analysearbeidet har resultert i en anbefaling for helhetlig trafikkplan for området, med løsninger for alle trafikantgrupper. Etapper for iverksetting av trafikkplanen er vurdert ut fra tre scenarier. Trafikkanalysen kan leses på Bergen kommune sin nettside for [Byutvikling rundt Puddefjorden – Laksevåg og Dokken](#).
- **Mulighetsanalyse for teknisk infrastruktur i bakken på Laksevåg**
 - Har som mål å lage en helhetlig mulighetsanalyse for teknisk infrastruktur under bakken som vil være viktig kunnskapsgrunnlag til de ulike planene i området.
- **Modellering av vannutskifting i Puddefjorden (Cowi, 2023)**
 - Det er sett på den kumulative effekten av fire mulige utfyllinger i sjø med hensyn på strømningsforhold og vannutskifting i området.

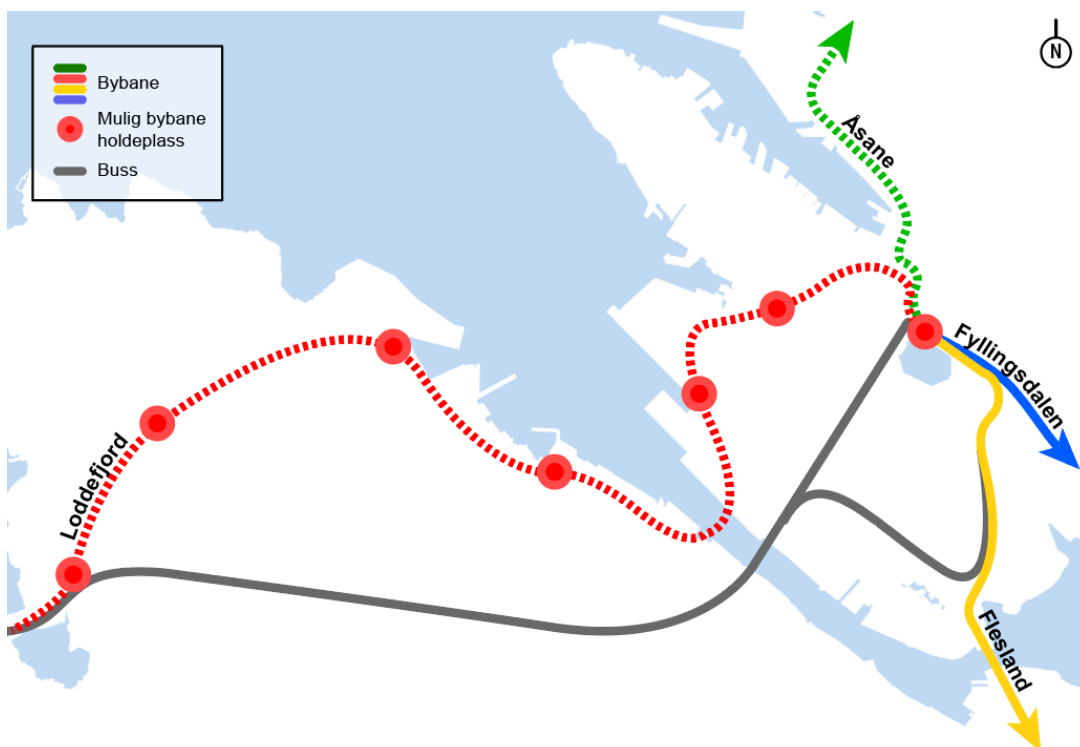
3.6.1 Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest

Bergen Bystyre vedtok 27.11.2014, å starte opp et kommunedelplanarbeid i Bergen vest som omhandler valg av kollektivsystem mellom Bergen sentrum og målpunkt i Bergen vest (planid 64090000). Planen vil være delt i to deler, en tematisk del (kollektivplan) og en arealdel. Bakgrunnen for planarbeidet er målet om nullvekst i personbiltrafikken, og at veksten i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Kollektivplanen setter overordnede mål og prinsipper, og vurderer hvor det bør satses på videreutvikling av buss og hvor det kan være aktuelt å bygge bybane.

Første del av kommunedelplanen, kollektivplanen, ble behandlet i byrådet 29.02.24 (sak 51/24), utvalg for byutvikling, UMBY 21.03.24 (sak 78/24), og i Bergen bystyre 10.04.24. Vedtaket i bystyret sier at det skal utarbeides arealdel for kommunedelplan med konsekvensutredning for bybane i korridor 5 fra Dokken til Laksevåg og Lyngbø så snart som mulig.



Figur 11 - Overordnet bybanesystem fra KDP kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest – tematisk plan; korridor 5 gjennom Dokken og Laksevåg (oransje linje) og korridor 1 fra Fyllingsdalen (blå linje)



Figur 12 - Skjematisk mulig løsning for bybane gjennom Dokken og Laksevåg

3.6.2 Detaljregulering Havforskningsinstituttet og Fiskeridepartementet

Havforskningsinstituttet og Fiskeridepartementet (HI/Fdir) skal samlokaliseres på Dokken. Nybygget vil være en pioner på Dokken og spille en viktig rolle både som pådriver av transformasjonen og som viktig identitetsmarkør for havneområdet. Det skal planlegges for et kombinert forsknings- og kontorbygg med bruttoareal på ca. 42 000 BTA. Statsbygg har varslet oppstart av detaljplanreguleringsprosess innenfor planområdet til Dokken sør. Planområdet ved oppstart inkluderer også Havnelageret, og som del av planarbeidet vil det utredes mulig fremtidig bruk av Havnelageret til Verdenshavsenteret O.

Planarbeidet vil starte opp samtidig med og gå parallelt med planprosessen for ORP Dokken sør. Planforslaget skal behandles som en privat detaljreguleringsplan, og det ble avholdt oppstartsmøte 16.05.2023. Det er krav om planprogram og konsekvensutredning for planarbeidet, og varsel om oppstart og høring av planprogram skal skje samtidig for begge planene, ORP Dokken sør og HI/Fdir.

Det skal være tett koordinering og dialog mellom partene i områderegulering Dokken sør og detaljplan HI/Fdir. Enkelte konsekvensutredningstema er sammenfallende for begge planene, og av denne grunn kan det være aktuelt at vurderinger inngår som kunnskapsgrunnlag i hverandres planer dersom utredningsfasen sammenfaller i tid.

3.6.3 Havneflytting

Havne- og farvannsloven setter krav til at havnevirksomheten på Dokken ikke kan opphøre uten at det er avklart hvor aktiviteten skal flytte. Bergen er en av tre beredskapshavner i Norge, i tillegg til Tromsø og Oslo. Beredskapshavn er avhengig av å være lokalisert i samme by som de nasjonale universitetssykehusene for å tilfredsstille krav til denne type status. Dagens havnevirksomhet er videre omfattet av flere typer skipstrafikk:

- Containerskip/prosjektlast
- Cruiseskip
- Passasjerferger (Danmarksbåt, Hurtigruten)
- Beredskapshavn
- Militærskip

Det pågår parallelle prosesser knyttet til flytting av havnevirksomhet, og det må som del av områdereguleringen gjøres løpende vurderinger av hvordan framdrift i flytteprosess påvirker gjennomførbarheten i prosjektet. Bergen Havn har i løpet av våren 2023 utarbeidet en rapport (vedtatt av havnens generalforsamling 21. juni 2023) som synliggjør hvor skipstrafikken kan flyttes og hvilken periode dette må skje for at byutvikling på Dokken kan realiseres. Med unntak av vedtatt reguleringsplan for BRING på Kokstad foreligger det ved fastsetting av planprogram for Dokken sør ingen reguleringsplaner som formaliserer Bergen Havn sine flytteplaner som skissert under. Punkter under er hentet fra Bergen havns utviklingsplan (Bergen havn, 2023).



Figur 13 - Oversikt av avhengigheter og hvilke havneaktiviteter som må flyttes for å kunne frigjøre område i Dokken sør for byutvikling (Illustrasjon PBE, 2024).

Planlagte aktiviteter og havnedrift i perioden 2023-2027 som påvirker når havneområdet kan frigis til byutvikling innenfor planområdet Dokken sør (Bergen Havn, 2023):

- BRING flytter ut fra Dokken til nye lokaler på Kokstad i 2026
- Regulering av utvidet kai, foreslått på Skolten
- Bygging av utvidet kai, foreslått på Skolten

Andre planlagte aktiviteter og havnedrift i perioden 2023-2027 (Bergen Havn, 2023):

- Regulering av ny godshavn på Ågotnes
- Første byggetrinn av ny kai på Ågotnes
- Utrede transitt-hub for utslippsfrie feederbåter
- Sikre arealer til transitt-hub på Dokken og/eller andre lokasjoner i regionen
- Gods- og passasjeraktiviteter drives som i dag

4 Beskrivelse av planområdet – dagens situasjon

4.1 Beliggenhet

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



Figur 14 - Dagens programmering av Dokken

4.2 Eksisterende kunnskap om miljø og samfunn

4.2.1 Grunnforhold og grunnforurensning

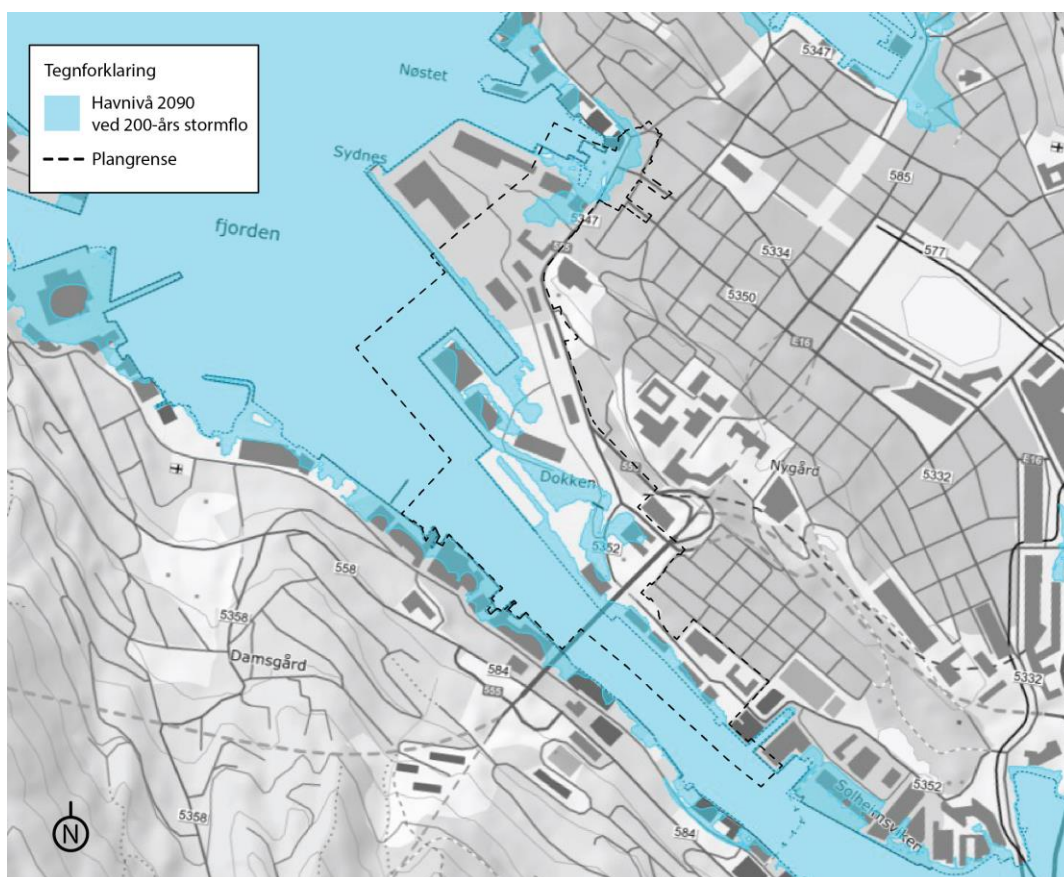
Planområdet ligger under marin grense og har dermed potensial for kvikkleire i grunnen. Området ellers er antatt å bestå av relativt stort omfang løsmasser/fyllmasser blant annet som følge tidligere utfylling knyttet til mangeårige havne- og industrivirksomhet.

Gjennom tidligere undersøkelser i området er det påvist forurensning på Dokkeskjærskaien, men ettersom store arealer ikke var kartlagt ble det som del av arealstrategien gjort innledende vurderinger av potensiale for grunnforurensning. Det ble gjennomført miljøprøver i utvalgte punkt

på områder godkjent for prøvetaking, og utgjorde i alt 13 posisjoner i intervaller på 1 meter. Totalt ble det analysert for 38 jordprøver, de fleste i intervall fra 0-4 meter per punkt. Resultatene viser variert forurensning fra tilstandsklasse 1 til 5. Prøvetetthet dekker imidlertid ikke kravene for miljøtekniske grunnundersøkelser iht. veileder og lovverk og det er behov for ytterligere undersøkelser i det videre arbeidet for å få kartlagt forurensningen mer i detalj og vurdert opp mot planlagt utbygging og arealbruk på de aktuelle områdene (Norconsult, 2021a).

4.2.2 Bølgehøyde, stormflo og havnivåstigning

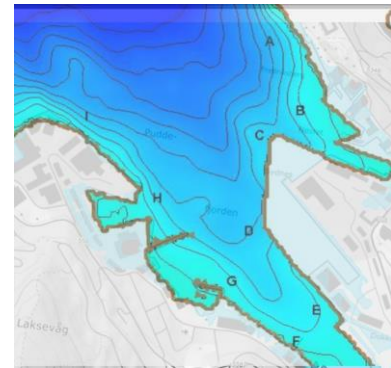
Til arealstrategien er det gjort beregninger av stormflo og bølgehøyde i tråd med framskrivningskriterium for temaene. Rapporten konkluderer med at ekstremverdien for stormflo ved 200-års returperiode forventes å stige fra 160 cm NN2000 i år 2020 til 193 cm NN2000 i år 2050, og til 232 cm NN2000 i år 2090 (Norconsult, 2021b). Dette er et beskjedent høyere estimat enn det som offisielt ligger i [sehavnivå](#).



Figur 15 - Utklipp fra [sehavnivå.no](#), framskrevet år 2090 +71cm, 200 års stormflo

Den største flomfaren oppstår når høye bølger og stormflo opptrer samtidig. Stormflo langs Vestlandet vil oppstå i situasjoner med lavt luft-trykk og pålandsvind, helst nær fullmåne. Dette er situasjoner som gir høye bølger fra vestlig sektor mot kysten. For Dokken kreves det imidlertid nordlig vind for å få høye bølger, og det er ikke mulig å kombinere med en (ekstrem) vestlig vind i åpent hav som kreves for å få ekstremt høy vannstand. I rapporten er det derfor antatt at siden bølger treffer kaiene på skrå vil bølgenes influensområde være ca. 10 m inn på land- og vil være spesielt merkbart i nordlig del av Dokkeskjærskaia som ligger utenfor planområdet (beregningssone C og D i utklipp under).

Sted	Situasjon	Grense for akseptable overskylling l/(sm)	Høyde m over NN2000
Sone innenfor 10 m fra kaikant, Sone C og D	Turstier, sykkelstier og promenader med alternative ruter	10	3.52
	Hovedinnganger, evakueringsruter, nødutganger	1	4.42
Generelt for området	Alle bygg	-	2.32

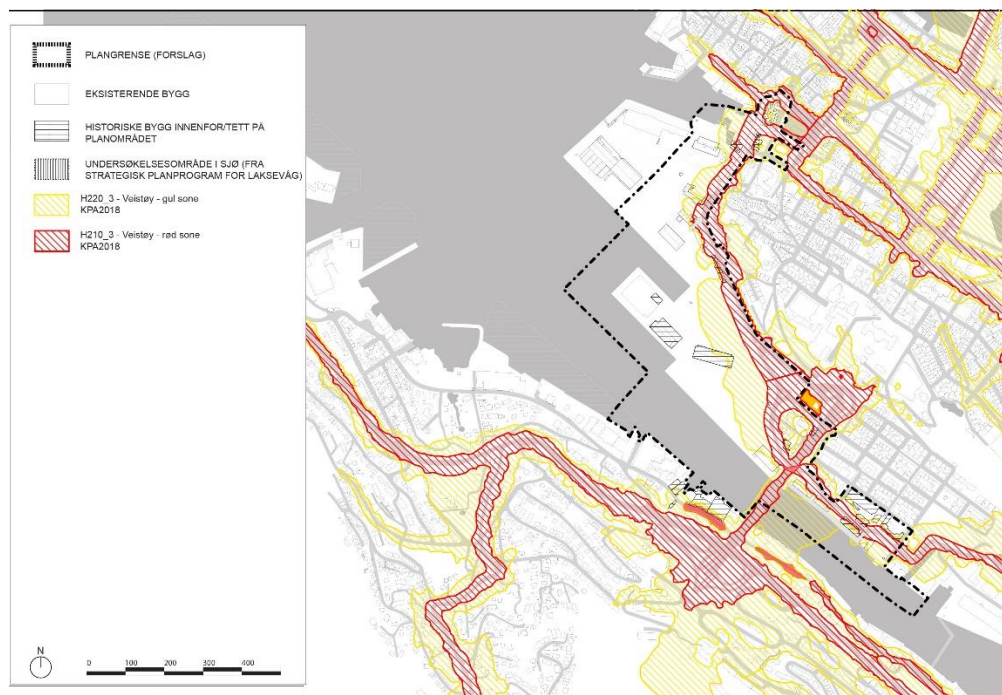


Figur 16 - Beregnet havnivåstigning fra Dokken arealstrategi basert på framskrivinger for stormflo og bølgehøyde. Norconsult, 2021b

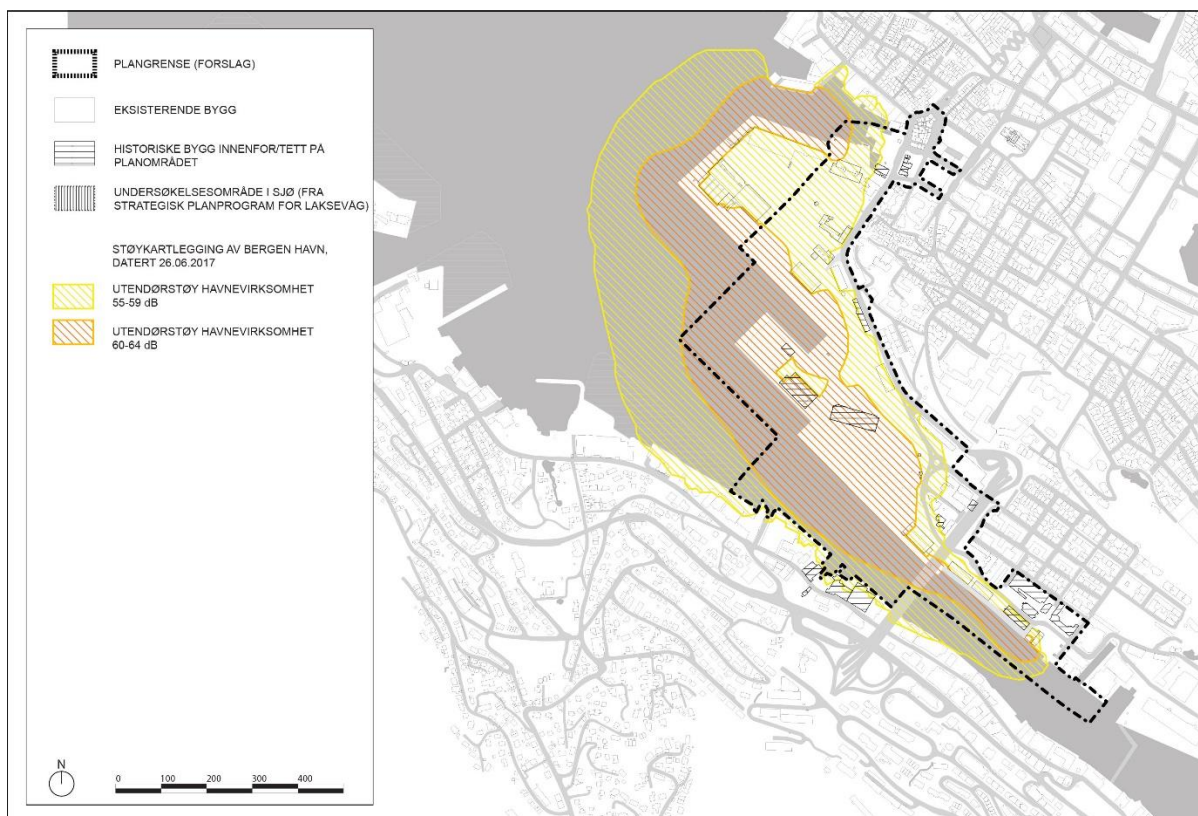
I henhold til TEK17 skal det forutsettes at middelvann i Bergen vil heves med 72 cm fram til 2090. Hvor mye middelvann faktisk vil stige, er avhengig av hvordan verdens utslipp av klimagasser utvikler seg. Stormflo på 232 cm NN2000 til flomklasse 2 anses som et konservativt estimat. Nivåer på kaifronter på Dokken varierer typisk fra +1,95 til +2,50 over middelvann (tilsvarende omtrent NN2000). Overkant fundament for ny bebyggelse bør ligge ca. 0,5 meter over dagens betongdekke. Overkant gulv for nye bygg er i arealstrategien beregnet til å måtte ligge på ca. kote +3 meter (Norconsult, 2021c)

4.2.3 Støy- og luftforurensing

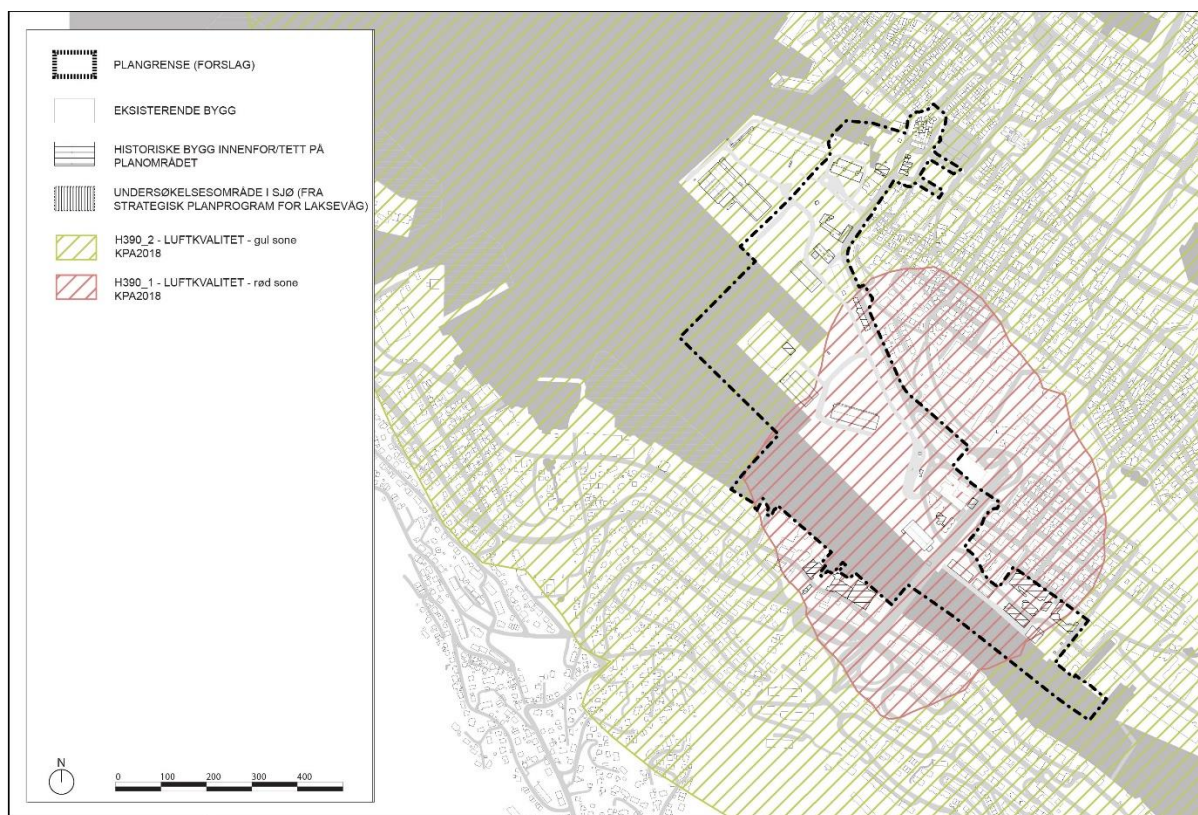
Planområdet er delvis omfattet av både rød- og gulsone for veistøy i KPA, se figur 17. Statens vegvesen har også gjennomført strategisk støykartlegging for veitrafikk år 2021 på riks- og fylkesveger, der utbredelse av røy og gul støysone er marginalt større enn veistøy som vist i KPA2018. I tillegg er planområdet omfattet av støy fra dagens havnevirksomhet, se figur 18. Hele område ligger innenfor gul sone for luftkvalitet (faresone H390_2) i KPA, se figur 19. Dette innebærer at tiltak innenfor faresonen må planlegges slik at luftkvaliteten inne og ute blir tilfredsstillende. Deler av området ligger innenfor rød sone for luftkvalitet (faresone H390_1). Ifølge føringer i KPA kan ikke skoler, barnehager og helseinstitusjoner lokaliseres innenfor denne sonen.



Figur 17 - Oversikt for gule og røde støysoner i KPA2018



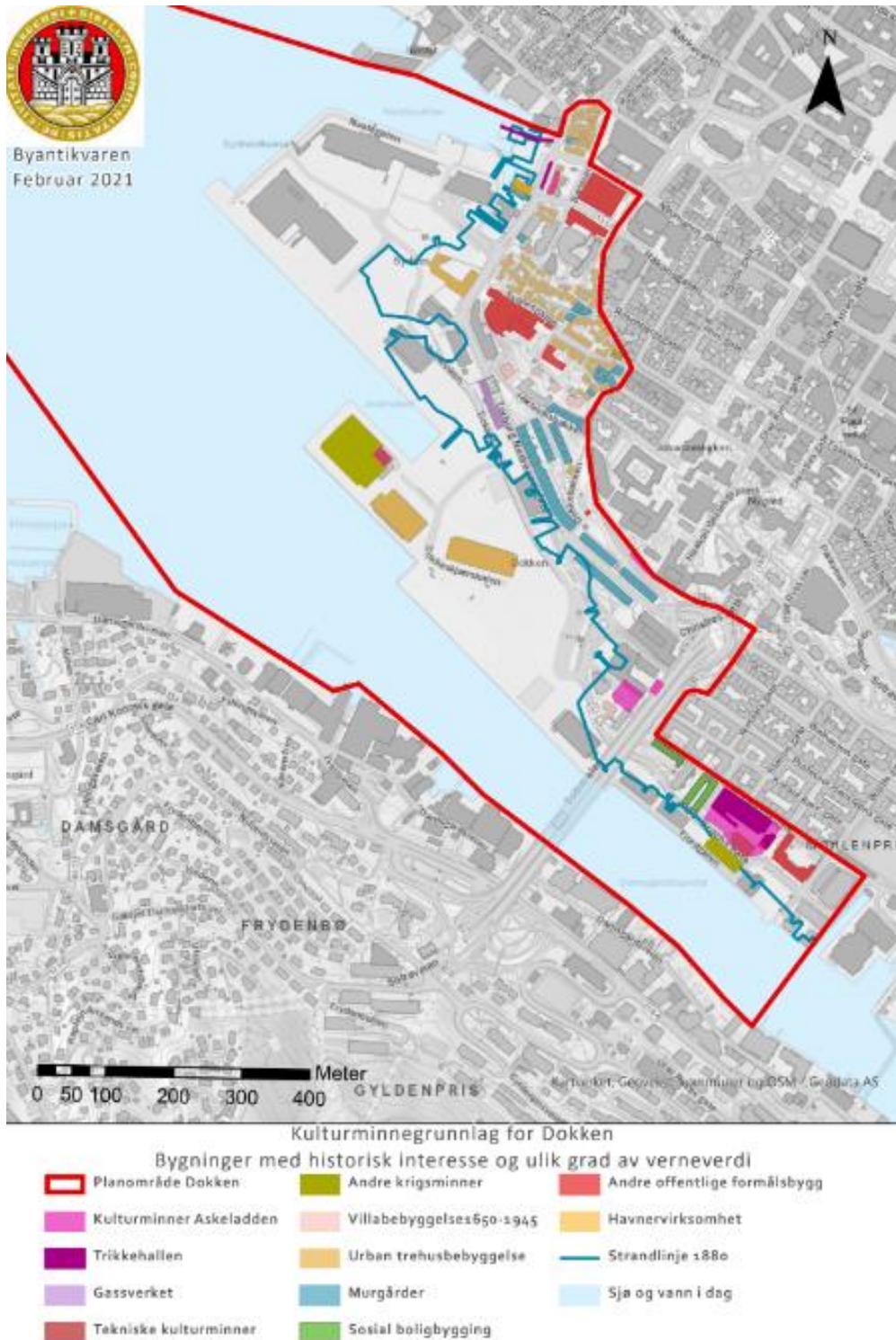
Figur 18 - Oversikt for utendørsstøy fra havnevirksomhet, Støykartlegging Bergen Havn, datert 26.06.2017



Figur 19 - Oversikt for faresoner for luftkvalitet i KPA2018

4.2.4 Kulturmiljø

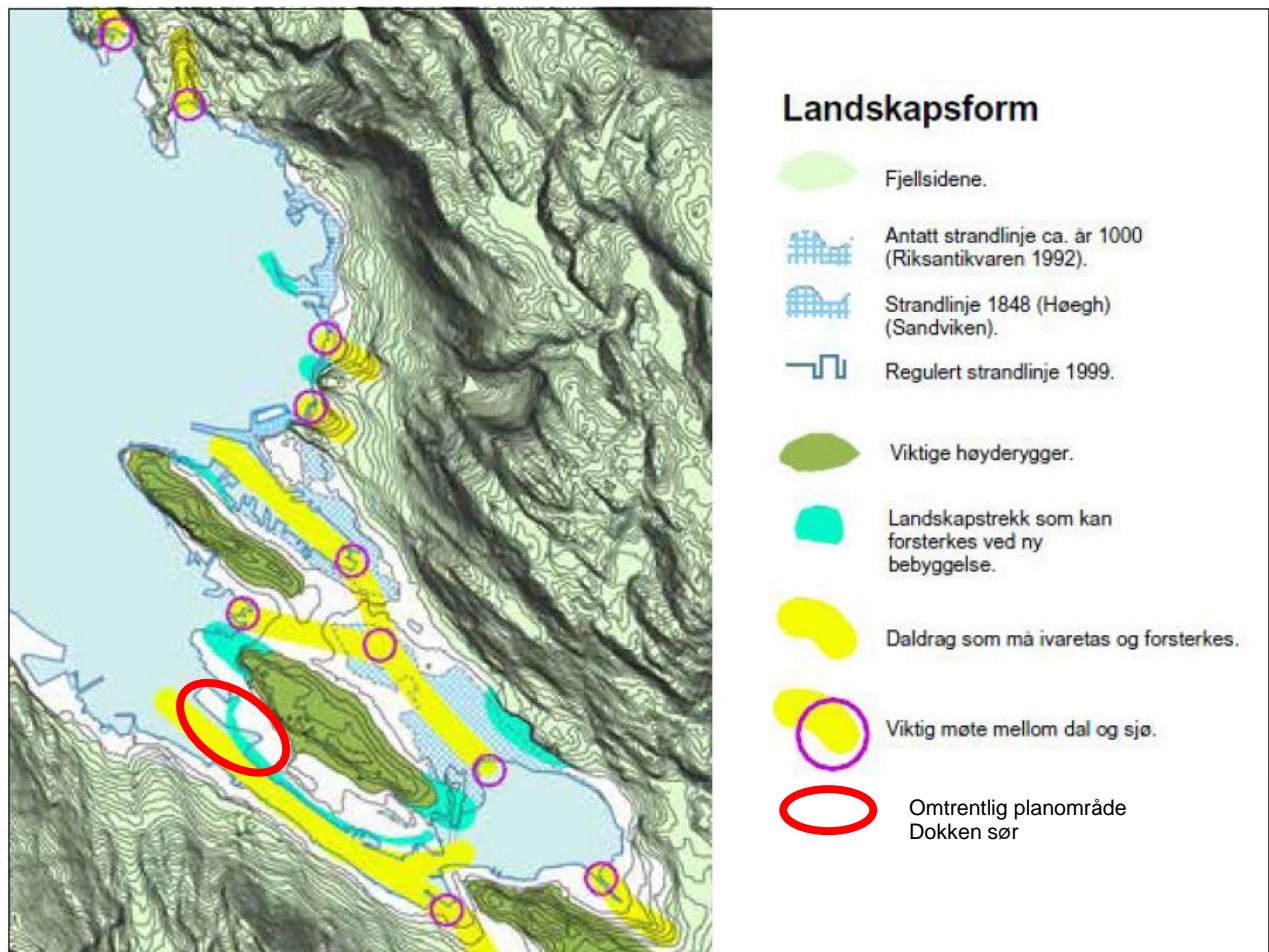
Det er utarbeidet et kulturminnegrunnlag til arealstrategien for Dokken (Bergen kommune, 2021). Dokumentasjonen slår fast at det er høye kulturminneverdier for deler av området, både som enkeltbygg, kulturmiljø og fjordlandskap. Kulturminnegrunnlaget understreker at det er behov for utfyllende analyser i forestående planarbeidet.



Figur 20 - Utlipp fra kulturminnegrunnlag for Dokken. Rødt planområdet i bildet henviser til avgrensning av arealstrategien (Byantikvaren, 2021a)

4.2.5 Landskap

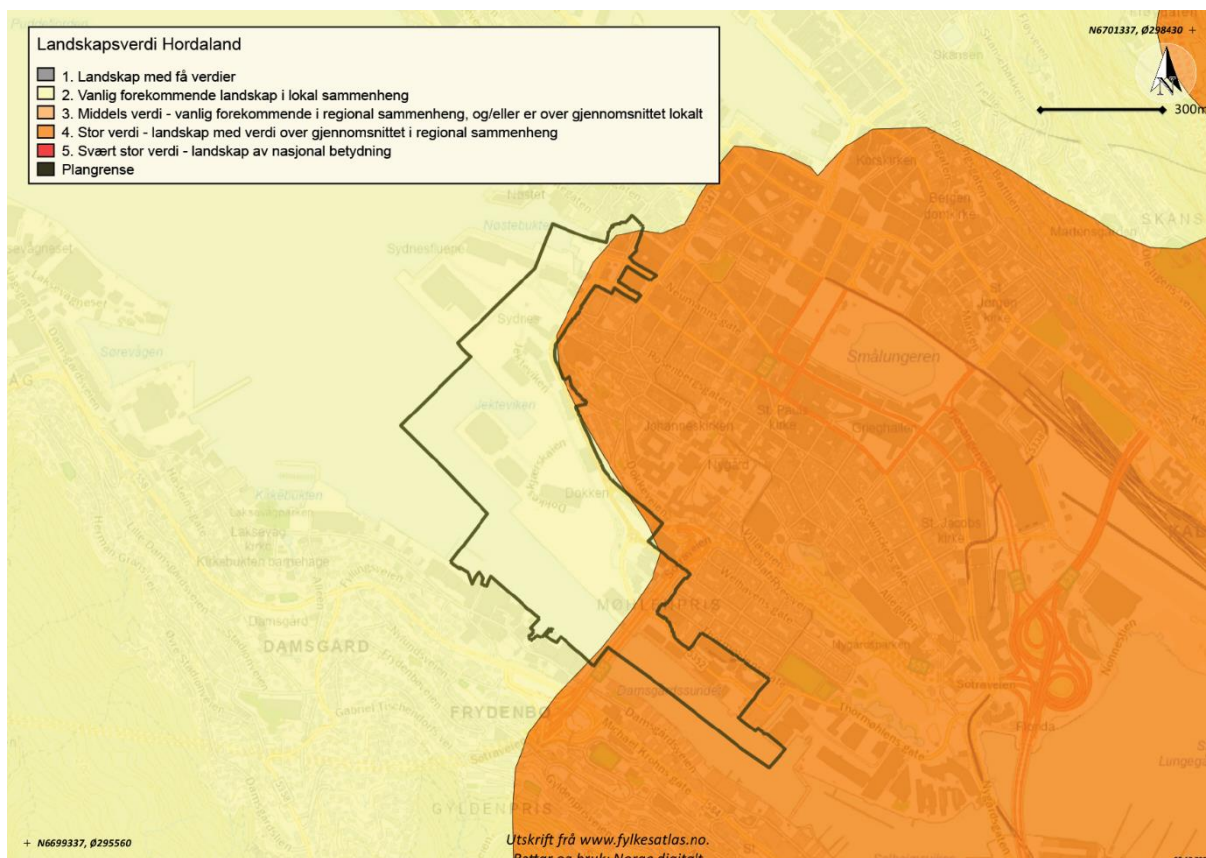
Planområdet er et utfyllt landskap sør og sørvest for de to høydetrage Sydneshaugen og Nordnes. Damsgård og Damsgårdsfjellet er dominerende høyder på motsatt side av Puddefjorden. Hele området har fysisk nærhet til Puddefjorden/Byfjorden. Området avgrenses av lav sentrumsbebyggelse mot øst, som vokser seg til en markant høydeforskjell mot og rundt Sydneshaugen og Nordnes. Mot vest avgrenses planområdet mot Løvestakken og Puddefjorden og i sør og mot sør mot Puddefjorden. Stedets funksjoner definerer områdets karakter med flate, åpne arealer hvor det er plass til manøvrering og lagring av containere. Vegetasjon er nærmest fraværende med unntak av noen få trær og lave buskfelter langs veien.



Figur 21 – Landskapsform som avgrenser planområdet hentet fra Bergensk Byskikk og byggehøyder. Bergen kommune, 2016.

Planområdet inngår i landskapstypen *KF13 Relativt åpent fjordlandskap med større by* som beskrives ved at den omfatter fjordlandskap der dalformen er relativt åpen og middels sterkt nedskåret fra omkringliggende åser, fjell og/eller slettelandskap. Landskapet er urbanisert med bykjerne i større by (artsdatabanken.no).

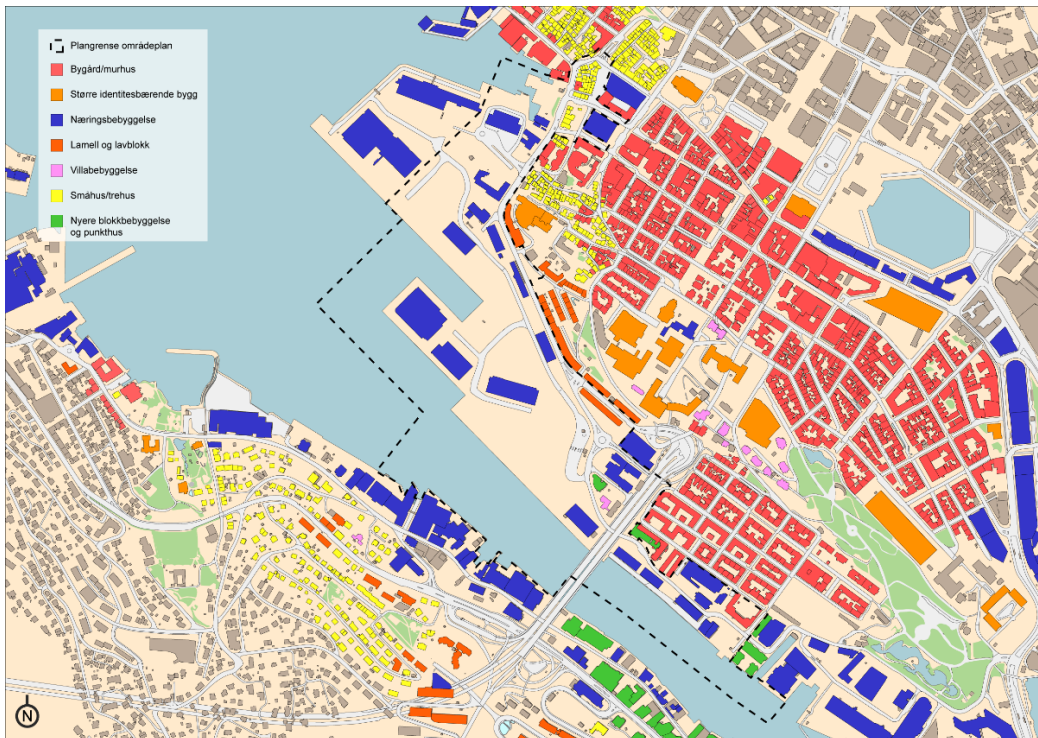
I verdivurdering av landskap i Hordaland fylke (Aurland naturverkstad 2011) er området på Nøstet/Sydnnes registrert med verdi 4, stor verdi, mens landskapsområdet på Dokken for øvrig samt Nordnes og Laksevåg er registrert som verdi 2, vanlig forekommende landskap. Møhlenpris kaien kommer inn under landskapsområdet med stor verdi (www.fylkesatlas.no).



Figur 22 - Utsnitt av landskapsverdi Hordaland innenfor planområdet (oransje farge avgrensers landskap med stor verdi gul farge avgrensers vanlig forekommende landskap). www.fylkesatlas.no

4.2.6 Bebyggelse

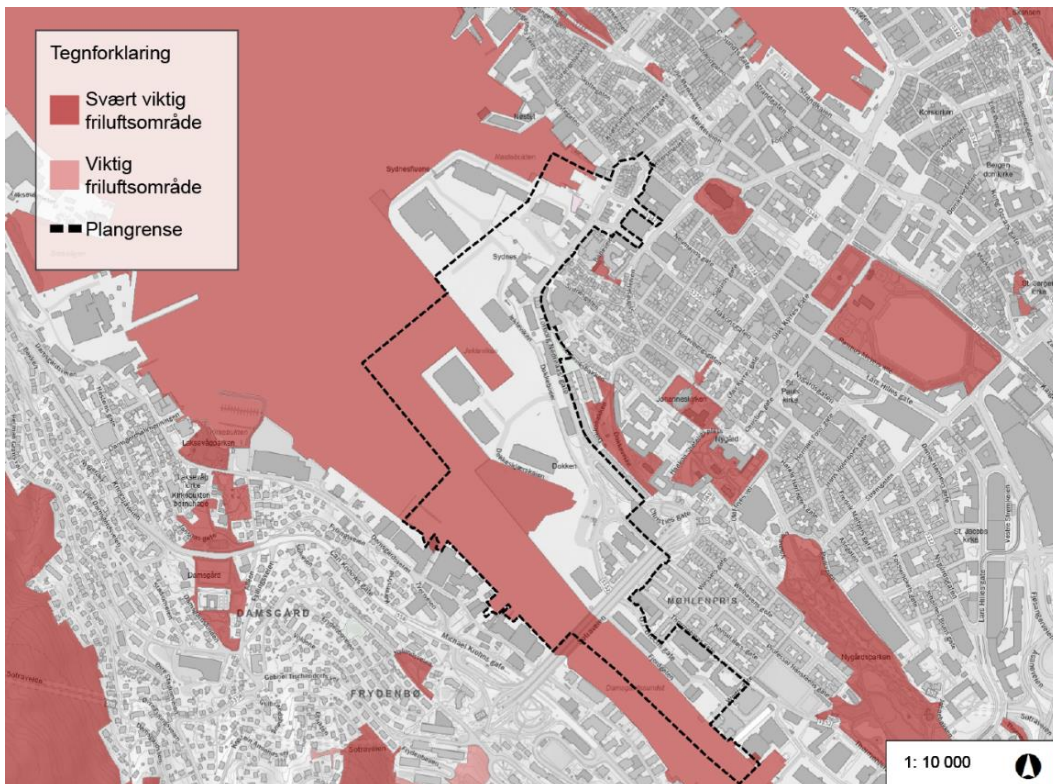
Dagens bebyggelse er knyttet til funksjoner på havnen, og består av store og lavere volum uten særlig sammenheng med hverandre eller omgivelsene rundt. Det ligger flere boliger tett på planområdet i Torborg Nederaas' gate og Bredalsmarken som lamellbebyggelse og karrébebyggelse på Møhlenpris. Lenger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



Figur 23 - Dagens bebyggelse innenfor planområdet og tilgrensende område

4.2.7 Friluftsliv

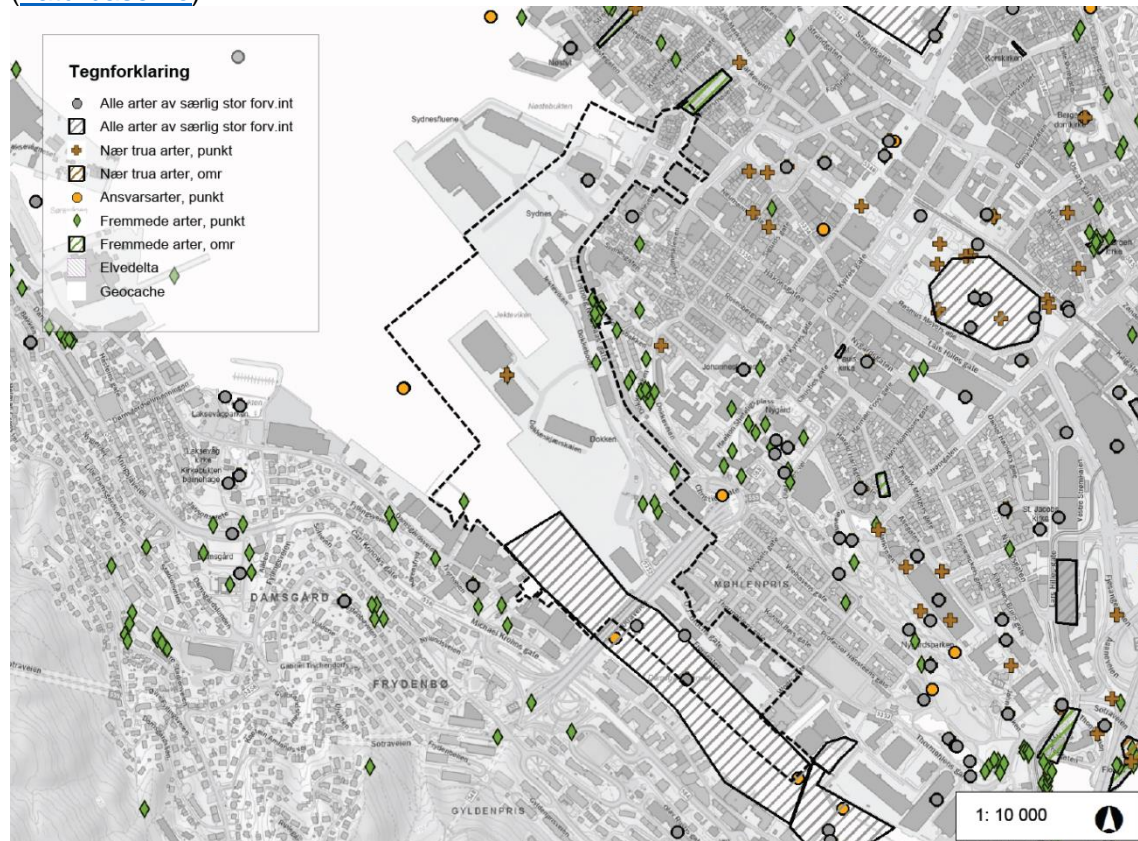
Puddefjorden er registrert som et svært viktig friluftsområde da sjøområdene i byen brukes aktivt til kajakkpadling og annen ikke-motorisert ferdsel til sjø (naturbase.no). Ettersom store deler av planområdet inngår i ISPS havn er ikke dette et mye benyttet utfartssted for padling, med unntak av deler av Møhlenpriskaien.



Figur 24 - Kartlagte friluftslivområder (naturbase.no)

4.2.8 Naturmangfold og vannmiljø

Store deler av planområdet er i dag et aktivt havneområde med grå flater som er utilgjengelig for folk flest. Dette kan være en medvirkende årsak til at det er relativt få registreringer innenfor området. Det er likevel enkelte registreringer innenfor planområdet på land, både arter av særlig stor og stor nasjonal interesse i tillegg til fremmede arter, som vist i illustrasjon under (naturbase.no).



Figur 25 - Registrering av arter med særlig forvaltningsinteresse, truet og nær truet arter samt fremmedarter (naturbase.no)

Deler av planområdet som inngår i Puddefjorden er en del av vannforekomsten Byfjorden – Indre del (id 0261010800-4-C) og er definert som beskyttet kyst/fjord (vann-nett.no). Forekomsten er registrert med moderat økologisk tilstand og dårlig kjemisk tilstand.

Planid 70970000 Bergenhus, Forberedende utfylling i sjø ble vedtatt 27.09.2023 og har som formål å forberede utfylling av vannflate mot Dokken opp til kote –13. Som del av kunnskapsgrunnlaget til denne er det gjort [undersøkelser av naturmangfold](#) i vann samt vurdering av virkning for miljøtema ift. utfylling i sjø (Cowi, 2022). November 2022 ble det gjennomført ROV-kartlegging av sjøbunnen, som dokumenterer en variert men ikke spesielt artsrik fauna både på bløtbunn og hardbunn. Med avbøtende tiltak ved realisering av utfyllingen er prosjektet vurdert å ha liten negativ konsekvens for naturmangfoldet.

4.2.9 Teknisk infrastruktur

Trafikk

Dokken er tilgjengelig fra Torborg Nedreaas' gate som knytter seg til overordnet veinett via Puddefjordsbroen og Nygårdstunnelen. Dokken har også tilkomst fra sentrumsgatenettet via Komediebakken og Håkongsgaten.

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

Tidligere har den overordnede strategien vært å avlaste sentrumskjernen (Vaskerelven, Håkonsgaten 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. For å begrense arealbehov og miljømessige ulemper av sentrumstrafikken, må det vurderes ulike tiltak og hovedgrep for gateutforming med prioritering av kollektivtransport, sykkel og gange.

Vann- og avløp

Innenfor området er det etablert kommunalt vann- og avløpssystem, med hovedavløpssystem, avløpsspumpestasjon, overløpsledninger etc. Tiltak innenfor området vil komme i konflikt med eksisterende system og noe omlegging må påregnes. Dagens avløpssystem er lavtliggende og er sårbart for havnivåstigning. Det er etablert overløp på hovedavløpssystemet med utslipp av fortennet avløpsvann på grunt vann ved Dokken og Jekteviken. Dette påvirker vannkvaliteten i ulik grad avhengig av nedbør og havnivå.

Renovasjon

Innenfor planområdet ligger BIR sin terminal bossug (blått nett). Terminalen er endestasjon for et nettverk av vakuumsuger som suger husholdningsavfall i Bergensområdet for å bli samlet i containere og transportert ut av byen.

El- og varmeanlegg

Innenfor planområdet har BKK anlagt trafostasjon og varmesentral for fjernvarme.

4.2.10 Øvrig kunnskapsgrunnlag fra Dokken 2050 Arealstrategi

Som omtalt kapittel 1.4 har det i perioden mellom 2020-2023 vært utarbeidet og vedtatt en arealstrategi for den framtidige utviklingen i havneområdet. Arealstrategien definerer et handlingsrom for det kommenende planarbeidet. Deler av [kunnskapsgrunnlaget](#) er oppsummert i kapitlene over og i tillegg har følgende blitt vurdert som del av arealstrategien:

- **Innledende stedsanalyse**
 - Det er utarbeidet en [innledende stedsanalyse](#) for Dokken 2050 Arealstrategi med alternative vurderinger av hovedgrep (Bergen kommune, 2021b). De alternative vurderingene tar utgangspunkt i byens eksisterende struktur og kartlegging av avhengigheter som kan være strukturerende for planområdet.
- **Mobilitet og sentralitetsanalyse**
 - Det skal være enkelt å ta seg rundt for gående og syklende i de tilnærmet bilfrie sentrale gatene, og ny sykkelkobling over Puddefjorden utløser et stort potensial for miljøvennlig mobilitet på Laksevåg og Dokken, som vist i sentralitetsanalysen for Dokken Arealstrategi (Bergen kommune, 2022).
- **Samfunnsnyttig massehåndtering**
 - Det er stort masseoverskudd i regionen som følge av flere store infrastrukturplaner og prosjekt. Utvidelse av Fløyfjellstunellen i forbindelse med byggetrinn 5 Bybanen til Åsane vil ha et stort masseoverskudd. Det er vedtatt en egen reguleringsplan

(planid 70970000) som tilrettelegger for deponering av disse massene under vannoverflaten på Dokken (opp til kote minus 13). Det kan også være andre større eller mindre prosjekter som vil kunne være aktuelle leverandør til Dokken-prosjektet.

5 Forutsetninger for planarbeidet

Planforslaget skal sikre løsninger for bystruktur, infrastruktur, arealbruk og utnyttelse. Strukturer, elementer og føringer i planen vil konkretiseres til et helhetlig planforslag som skal danne grunnlag for å utvikle en attraktiv og velfungerende ny del av byen – Dokken sør. Gjennom planarbeidets ulike faser vil det derfor være en aktiv dialog med beslutningstakere og berørte parter om helheten, prinsipper og avveininger.

5.1 Planen som styringsverktøy

Hensiktsmessig styringsverktøy. På grunn av områdets størrelse vil byutviklingen i området skje over lang tid. For at områderegeringsplanen også skal kunne være relevant over tid, må den utformes som et hensiktsmessig styringsverktøy, med tilstrekkelig fleksibilitet og med riktig detaljeringsnivå. Bystrukturen bør planlegges med robuste og fleksible rammer, i dette ligger fleksibilitet for de ulike funksjoner innenfor et grovt rammeverk og med føringer for de aktuelle formålene. Det er viktig å avklare hva som må besluttes tidlig og hva som kan avklares lengre frem i tid. For områder som vil utvikles frem i tid, vil det være mer aktuelt med mer grovmasket områderegering supplert med bestemmelser med krav til bebyggelse og anlegg. Det vil i hovedsak bli stilt krav til detaljreguleringsplan innenfor planområdet

Tilrettelegging for etappevis utbygging. Planområdet er så stort at det vil måtte bygges ut i flere etapper, og det bør være fleksibilitet for etappevis utvikling. Etappene må kunne fungere tilfredsstillende også før området er helt utbygd. Hvilke områder som kan utbygges tidlig er blant annet avhengig av når områdene kan frigis til byutvikling. Det må synliggjøres hvilke områder som kan utvikles tidlig og hvilke områder som trolig vil utvikles lengre frem i tid blant annet av hensyn til stabilisering av grunn, fortsatt havnedrift og ev. behov for ny sosial infrastruktur (som for eksempel skole og barnehage). Byutviklingsområdene må kunne fungere med de omgivelsene de har til enhver tid, enten det er logistikkområder, byggeplass eller ferdig utviklede byområder. Infrastrukturen må også utvikles i etapper. I tidlige faser vil det være aktuelt å bruke store deler av dagens infrastruktur, herunder veistruktur. Utbyggingen av infrastrukturen må skje suksessivt med byutviklingen, både for å gi økonomisk bærekraft/for at byutviklingen skal kunne bære infrastrukturkostnadene og for å kunne opprettholde funksjoner innenfor områder som skal utvikles lengre frem i tid. Tilrettelegging for etappevis utbygging både av delområder og infrastruktur vil derfor være viktige vurderingstema i planarbeidet.

Helhet i byplangrep

Dokken skal utformes som en integrert urban helhet og med urban karakter som legger til rette for byliv. For å få til dette, må trafikkavvikling, byform og bystruktur sees i sammenheng. Det skal legges vekt på god estetikk, arkitektur og byform, og klima- og miljøvennlige bærekraftige løsninger.

5.2 Bestilling av områdereguleringsplan Dokken sør

Byrådsavdelingens bestilling til Plan- og bygningsetaten av områdereguleringsplan (saksnr. 2023/12694, dok.2 og 4) peker på flere formål og funksjoner som skal vurderes i områdereguleringen.

Bestillingen viser også til politisk beslutning om samlokalisering av Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet på Dokken ([bystyresak 208/21](#) og [bystyresak 187/22](#)), et premiss som påvirker lokalisering av nye broer over Puddefjorden og som legges til grunn i det videre planarbeidet.

Planarbeidet til 1. gangs behandling skal danne et informativt beslutningsgrunnlag til bystyret knyttet til i hvilken grad bestillingen i sin helhet kan innarbeides i det kommende planforslaget og ev. målkonflikter.

Formål og funksjoner:

- Barneskole
- Barnehage
- Areal for organisert og egenorganisert idrett
- Livssynssenter
- Øvrig sosial infrastruktur (behov for sosial infrastruktur ut over det som er vist i arealstrategi må vurderes som del av arbeidet med områdereguleringsplan.

Andre funksjonskriterier:

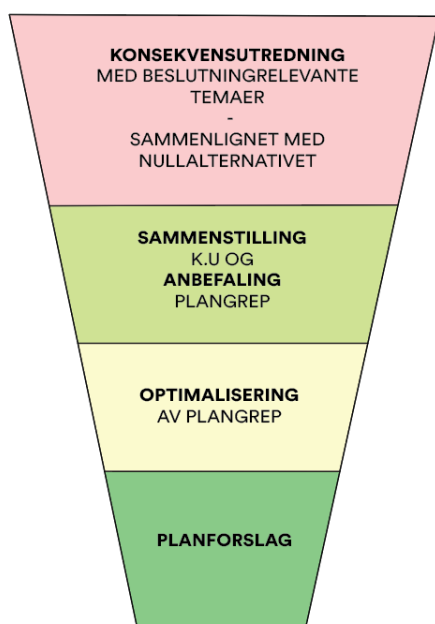
- Teknisk infrastruktur over og under bakken
- Arealer til rigg- og anleggsområder for massehåndtering
- Plan for rigg-, anlegg- og utbyggingsfasene
- God sameksistens mellom byliv, bolig og havneaktiviteter.
- Varelevering og midlertidig knutepunkt for redistribusjon av gods i sentrum.
- Tilrettelegge for ny bynatur på land og i sjø

6 Utredningsprogram

6.1 Metode

Konsekvensutredningene skal gjennomføres i henhold til anerkjente og etablerte metoder der dette finnes. For miljøtema som landskap, kulturmiljø/arv, støy/luftforurensing etc. skal konsekvensutredning følge metode fra [Veileder M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø](#) (Miljødirektoratet). Dette innebærer en vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens for flere av temaene i tråd med metoden. Utredningene skal baseres på eksisterende kunnskap, ev. framskaffe ny kunnskap ved befaring, registrering, beregning etc. dersom aktuelt. Ev. avbøtende tiltak skal omtales, og det skal også gjøres en vurdering av virkninger av det endelige planforslaget. For de andre tema vil det benyttes andre fagmerkente metoder der disse finnes, som for eksempel trafikkberegninger/analyser, gjennomgang av etablerte sjekklister m.m. Alle utredninger skal gjøres av fagkyndige.

I kapittel 6.3 presenteres utredningsalternativ som skal konsekvensutredes og sammenlignes med 0- alternativet. Konsekvensutredningene av beslutningsrelevante fagtema omtalt i kapittel 6.5 og 6.6 skal sammenstilles og ende opp i en samlet anbefaling. Konsekvensutredning av alternativene vil ikke nødvendigvis anbefale et rendyrket alternativ, men kan også være en kombinasjon av flere alternativ. Alternativene definerer dermed et spenn av utviklingspotensialets handlingsrom. Utredningene vil utgjøre et kunnskapsgrunnlag for utforming av områdereguleringen. Transformasjon og utbygging av eksisterende havneområde til en ny bystruktur vil kreve store investeringer, alternativene skal også vurderes med hensyn til gjennomføring.



Vurdering av tema som skal konsekvensutredes eller vurderes i planbeskrivelsen presenteres i kapittel 6.5. Konsekvensutredning av utredningsalternativ og sammenstilling av disse vil munne ut i et anbefalt plangrep og planforslag, som setter rammer for arealbruk, kvalitet og utnyttelse. Planforslaget vil sammenstille elementer fra de ulike alternativene som vurderes å være de mest hensiktsmessige, realistiske og gjennomførbare.

Reguleringsplanforslaget vil bl.a. inneholde formål for:

- Bolig
- Næring og arbeidsplasser
- Sosial infrastruktur
- Tjenesteyting
- Offentlige byrom
- Private/felles uteoppholdsareal m.m.
- Rekreasjon, lek og idrett
- Kollektivgate

PLANFORSLAGETS BESTANDDELER



Figur 26 - Arbeidsprosess fra konsekvensutredning til planforslag

6.2 Nullalternativet

Nullalternativet brukes som sammenlikningsgrunnlag når det vurderes hvilken påvirkning en plan eller et tiltak vil ha. Det skal også defineres et sammenligningsår for utredningene, og i dette planarbeidet settes det til 2050. Nullalternativet legger følgende til grunn:

1. Arealformål overordnet plan

Dagens arealstatus i kommuneplanens arealdel (KPA2018) med arealformål havn.

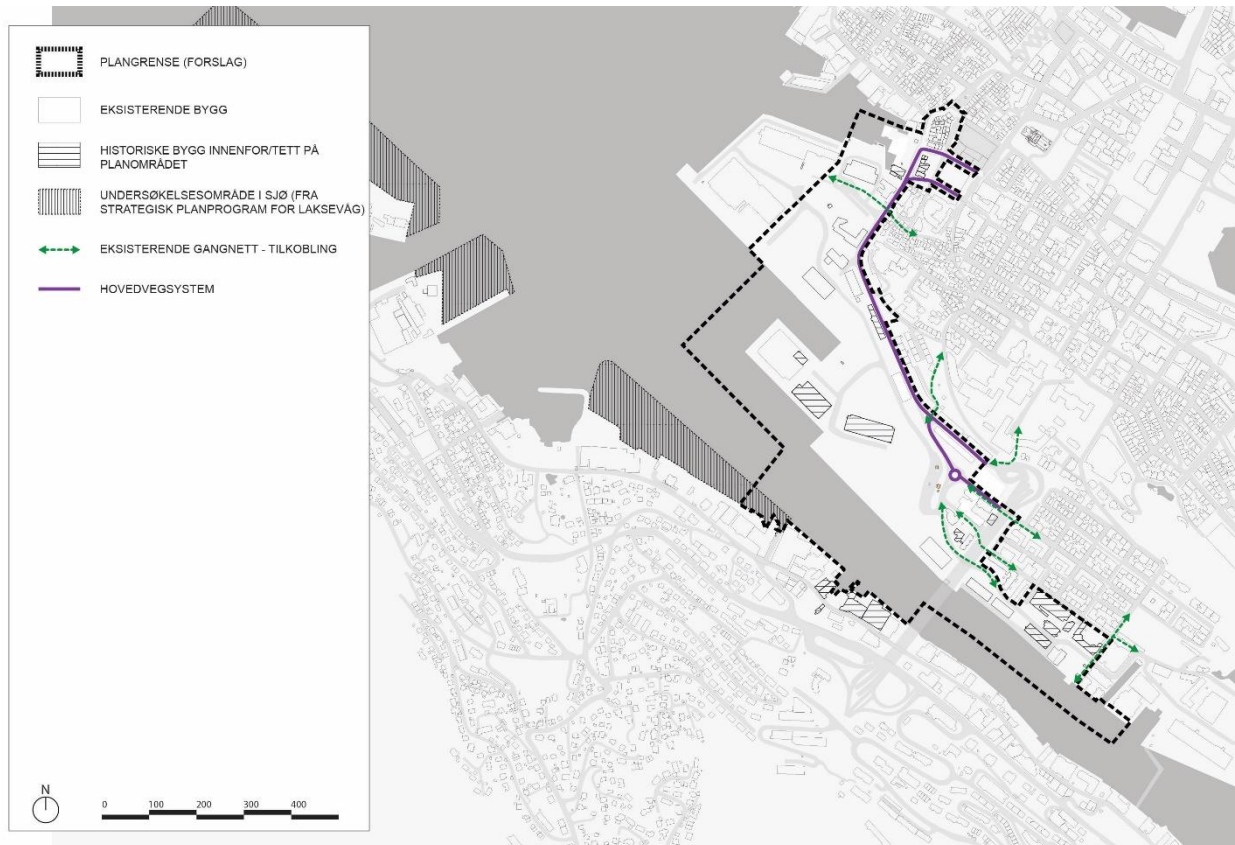
2. Reguleringsplaner som inngår

- Planid 70970000 Bergenhus Gnr. 164 bnr. 1396 mfl., Dokken - forberedende utfylling i sjø, Vedtatt 27.09.2023. Regulerer for ny steinfylling fra sjøbunn til kote -13 muh. Reguleringsplanen er første steg i byutvikling og transformasjon av Dokken.

3. Nåværende miljøtilstand

Eksisterende kunnskap er beskrevet i kapittel 4 og oppsummert under:

- Enkelte kulturmiljø og kulturminner med stor verdi
- Store sammenhengende grå flater som per i dag er et avstengt havneområde. Området er derfor utilgjengelig for folk flest og heller ikke et naturlig målpunkt/utfartsområde for friluftsliv.
- Få registreringer i naturbase på tema naturmangfold på, og variert men relativt artsfattig i sjø. Tiltaket i sjø, som ligger inne som egenskap for nullalternativet er vurdert ha liten negativ konsekvens for naturmangfoldet.
- Delvis ukjent omfang av forurenset grunn på land
- Planert område under marin grense
- Støy- og luftforurensing (rød og gul sone) innenfor planområdet
- Beregnet stormflokote i år 2050 og 2090



Figur 27 - Illustrasjon av 0-alternativet til konsekvensutredning

6.3 Utredningsalternativ


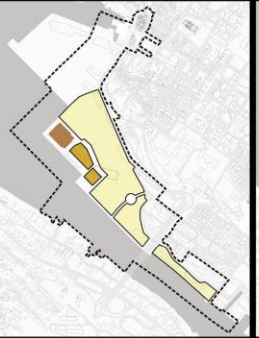


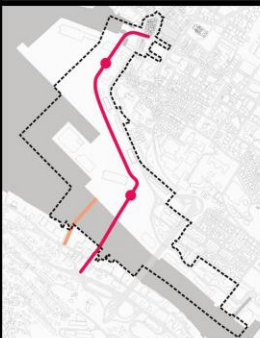
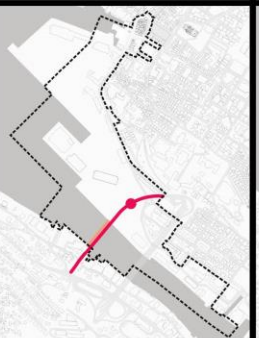
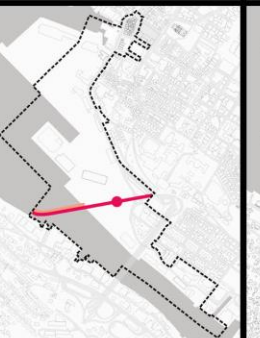

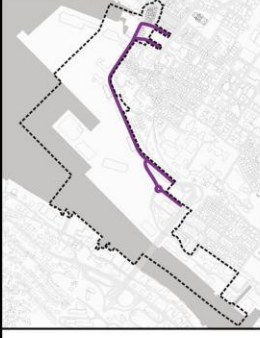
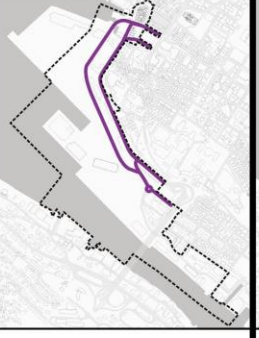
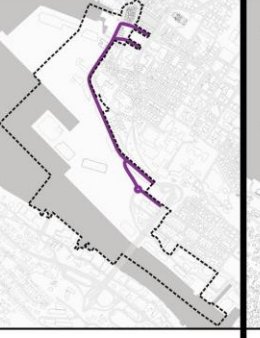
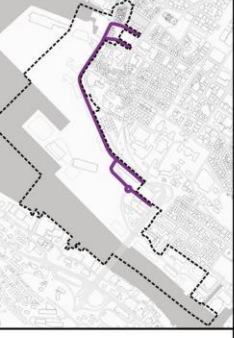
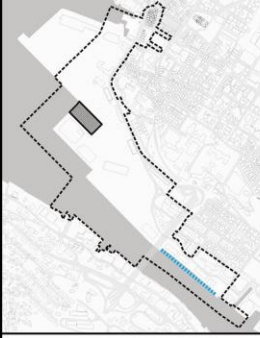
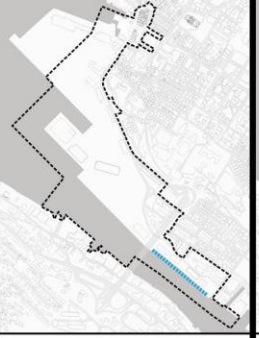

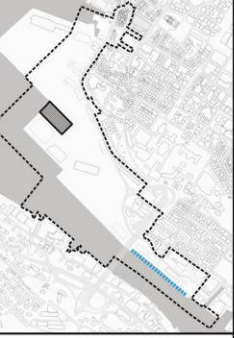
I kapittel 6.3.1 - 6.3.5 presenteres utredningsalternativ for konsekvensutredning.

Det skal som del av konsekvensutredning utredes et spenn i områdeutnyttelse i størrelsesorden 80% - 200%, der de ulike alternativene vil inneholde ulik fordeling mellom formål og tetthet. Før utredningsfase starter skal alternativene konkretiseres ytterligere med blant annet bygningsvolum (tetthet), funksjonsfordeling og prinsipp for lokalt gatenett.

Alternativene viser ulike plasseringer og kombinasjoner av seks egenskapsvariabler. Egenskapsvariablene er oppsummert i tabell 6.

- **Sonedeling for bolig og andre formål**
 - Innenfor utviklingsområdet skal det utforskes et spenn i områdeutnyttelse der det vil være ulik fordeling mellom hovedfunksjonskategoriene bolig og næring/annet. Forklaring på forskjell mellom områdeutnyttelse og feltutnyttelse er vist i figur 29 med tilhørende beskrivelse.
- **Kollektivtrasé (for bybane) og holdeplasser - med dagløsning eller tunnelløsning**
 - Alternativene viser ulike løsninger for kollektivtrasé (bybane), som enten er dagløsning med kobling mot sentrum via Nøstegaten eller tunnelløsning som tar utgangspunkt i eksisterende tog tunnel med kobling til sentrum.
- **Kryssing av Puddefjorden, med bybanebro og gang- og sykkelbro samlet eller separat**
 - Alternativene viser ulik kombinasjon av fjord kryssing av bybanebro gang- og sykkelbro sør for kommende nybygg HI/Fdir enten som separate eller samlet traseer.
- **Hovedvegssystem**
 - Alternativene viser to løsninger for hovedvegssystem, enten videreføring av dagens toveiskjøreveg eller splitting av system til enveiskjøreveg i tråd med alternativ løsning som ligger arealstrategien. Disse hovedprinsippene åpner også vurdering av alternative kryssløsninger.
- **Nytt byggeland i sjø i Jekteviken**
 - Utfylling i Jekteviken ble i arealstrategien vurdert som et godt grep for å gjennomføre ønsket byutvikling. Det er likevel ansett som nødvendig å vurdere konsekvenser av begge mulighetene; med og uten utfylling i Jekteviken.
- **Utkraging Møhlenpriskaien**
 - Møhlenpriskaien er relativt smal og i arealstrategien ble det vurdert som formålstjenlig å utvide Møhlenpriskaien med utkraging for å få tilstrekkelig areal til ønsket byutvikling, herunder nok byggeland innenfor eksisterende kai og areal til sjøpromenade for myke trafikanter. Alternativene skal derfor vurderes med- og uten utkraging Møhlenpriskaien.

Figur 28 under illustrerer forskjellen mellom de ulike egenskapsvariablene

	ALTERNATIV 1	ALTERNATIV 2	ALTERNATIV 3	ALTERNATIV 4
FUNKSJONSDELING				
	Høy andel boligbebyggelse. Lav andel annen bebyggelse.	Høyest andel boligbebyggelse. Lavest andel annen bebyggelse.	Lav andel boligbebyggelse. Høy andel annen bebyggelse.	Lav andel boligbebyggelse. Høy andel annen bebyggelse.
KOLLEKTIV OG FJORDKRYSSING				
	Dagløsning bybane med to holdeplasser. Separat g/s-bro.	Tunnelløsning bybane, én holdeplass. Kombinert bybane- og g/s-bro	Tunnelløsning bybane, én holdeplass. Kombinert bybane- og g/s-bro	Dagløsning bybane med én holdeplass. Separat g/s-bro.
HOVEDVEGSYSTEM				
	Dagens trasé.	Splitting av hovedveg med enveiskjørte gater.	Dagens trasé.	Dagens trasé.
UTFYLLING UTKRAGING				
	Utfylling i Jekteviken. Utkraging Møhlenpriskaien.	Utkraging Møhlenpriskaien.	Utfylling i Jekteviken.	Utfylling i Jekteviken. Utkraging Møhlenpriskaien.

Figur 28 – Illustrasjon som forklarer forskjellen av egenskaper mellom alternativene

Områdeutnyttelse i utredningsalternativene og feltutnyttelse i planforslaget

Områdeutnyttelse

Områdeutnyttelse brukes for å beregne bruksareal (BRA) i prosent av et større område – gjerne bestående av både bebygd og ubebygd areal. Planområdet til områdereguleringsplan for Dokken sør er ca. 400 daa ved planoppstart, men tar for seg et mye større areal enn det som skal utvikles innenfor denne planen. Områdeutnyttelse skal i dette tilfellet derfor kun benyttes for det som er det aktuelle utviklingsarealet, og det vil være et prosessuelt verktøy som grunnlag for å gjøre vurdering og avveining mellom kvalitet og økonomi. Dette vil videre være viktig for utforming av rekkefølgekrav til kommende planforslag.

Utviklingsområdet skal ha god funksjonsblanding som bl.a. inkluderer både boligbebyggelse, næring og andre formål. Det skal også romme en forholdsmessig andel av arealkrevende offentlige funksjoner som parker, næridrett, uterom, samferdselsanlegg og andre tjenester.

Begrepet *områdeutnyttelse* vil egne seg for å vise utbyggingspotensial innenfor utviklingsområdet. Ved å ta høyde for areal som må avsettes for både bebyggelse og byrom, vil dette tydeliggjøre funksjonene som de ulike feltene skal utvikles til slik at det gir rammer for å beregne og ivareta byens arealbehov.

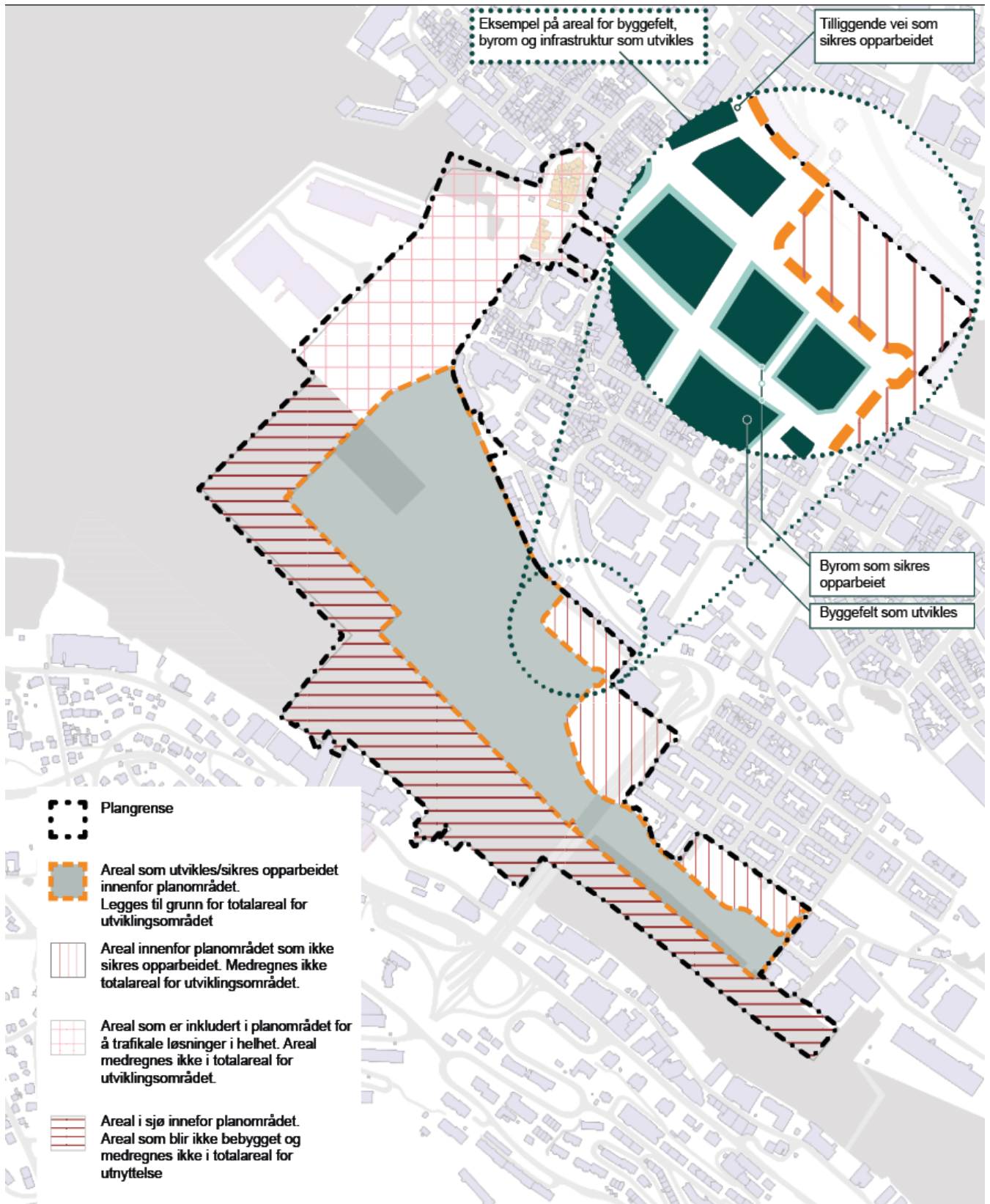
Områdeutnyttelse (%-OU) beregnes som bruksareal over terreng/bakkeplan i prosent av utviklingsområdets totalareal (total BRA m² / utviklingsområdets totalareal m²). For å beregne utviklingsområdets totalareal skal kun (blå)grønn og grå infrastruktur som betjener utbyggingen i området alene og/eller sikres opparbeidet, medregnes i totalarealet. Areal utenfor utviklingsområdet skal ikke medregnes.

For de ulike utredningsalternativene vil områdeutnyttelsen variere. Dette både på grunn av varierende størrelse av utviklingsområdets totalareal (med og uten nytt byggeland), samt ulik fordeling mellom bolig og andel annen bebyggelse i hvert alternativ.

Alternativer med stor andel annen bebyggelse og mindre andel boligbebyggelse, vil kunne ha høyere områdeutnyttelse enn alternativer med stor andel boligbebyggelse og lav andel annen bebyggelse. Dette på grunn av krav til størrelse og kvalitet på uteareal.

Feltutnyttelse

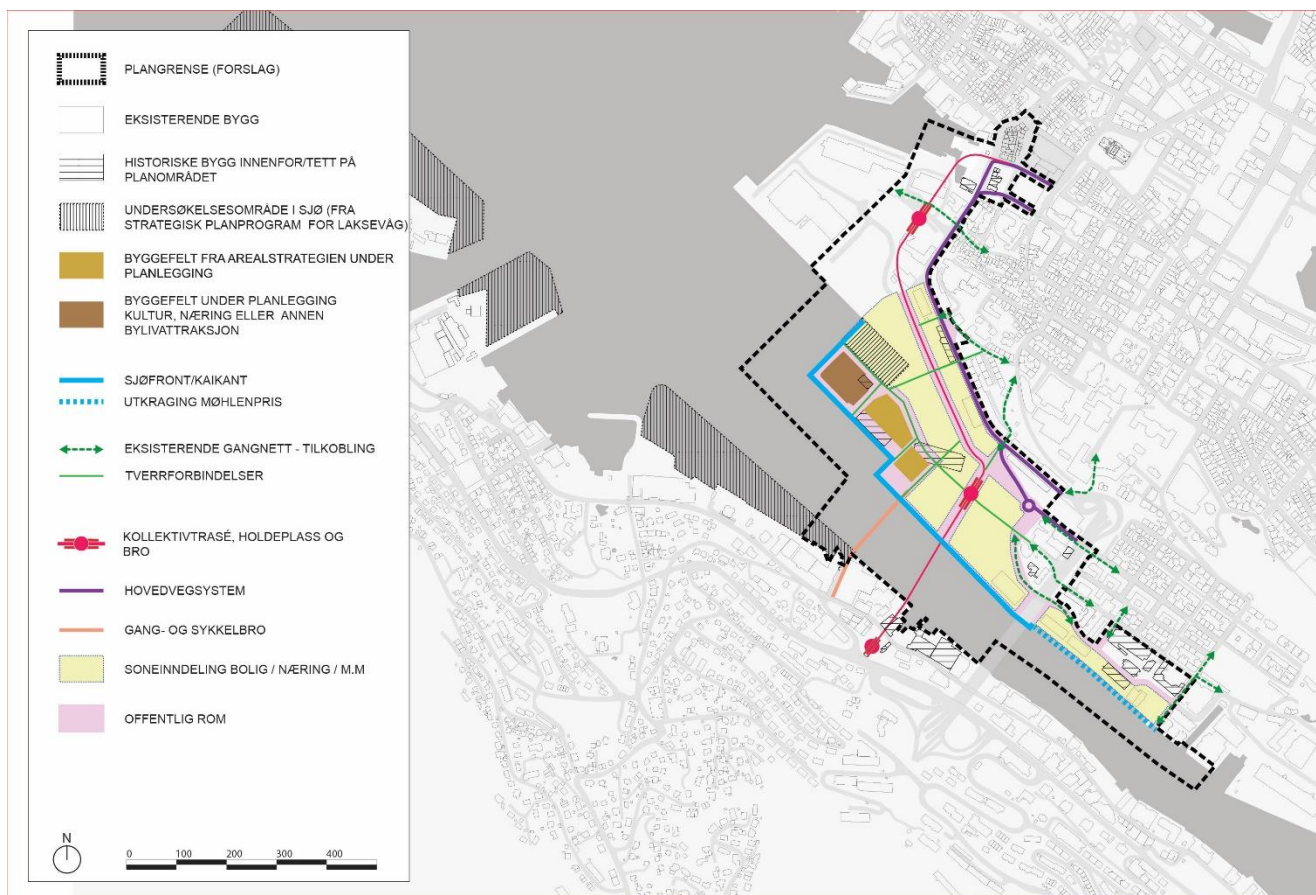
I kommende planforslag vil det reguleres ulike byggefelt innenfor utviklingsområdet. Disse vil ha varierende størrelse og formål i plankartet. Feltene vil ha oppgitt en utnyttelsesgrad som tilsier hvor mye bruksareal (BRA) kan bygges innenfor feltets areal. Feltutnyttelse i plankart vil derfor oppgis i %-BRA og beregnes ved å dele bygningens bruksareal med feltets areal (bygg BRA m² / felt areal m²).



Figur 29 - Eksempel av areal som legges til grunn for beregning av områdeutnyttelse

6.3.1

Alternativ 1



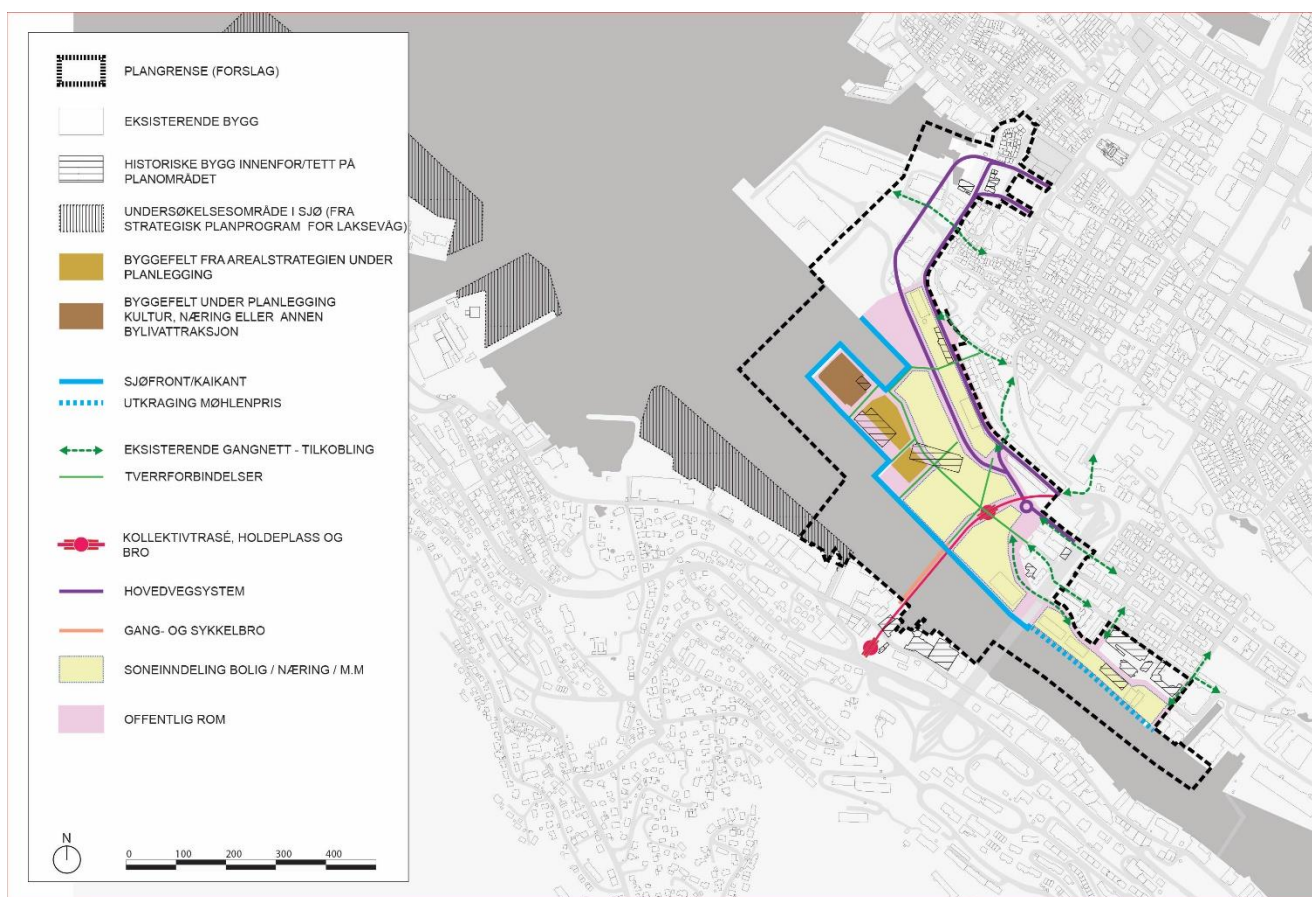
Figur 30 - Illustrasjon av alternativ 1. Nordvestre del av planområdet er tatt med av hensyn til kollektivtrasé og hovedvegssystem. Dette området inngår ellers ikke som en del av områdeutviklingen for de fasene denne planen gjelder for.

Alternativ 1 viser en overordnet strukturering av utbyggingsområder og innehar videre følgende egenskaper:

Tabell 2 - Oppsummering av overordnede egenskaper i alternativ 1

Egenskaper	Beskrivelse
Funksjonsfordeling	Høy andel boligbebyggelse Lav andel annen bebyggelse
Kollektiv	Dagløsning bybane med to stopp
Fjordkryssing	Bybanebro og g/s-bro separat med bybane i sørøst og g/s-bro i nordvest utenfor HI/Fdir
Hovedvegssystem	Videreføring av dagens trasé for hovedvegssystem (forutsatt mest mulig byggateforming)
Nytt byggeland Jekteviken	Ja
Utkraging Møhlenpriskaien	Ja

6.3.2 Alternativ 2



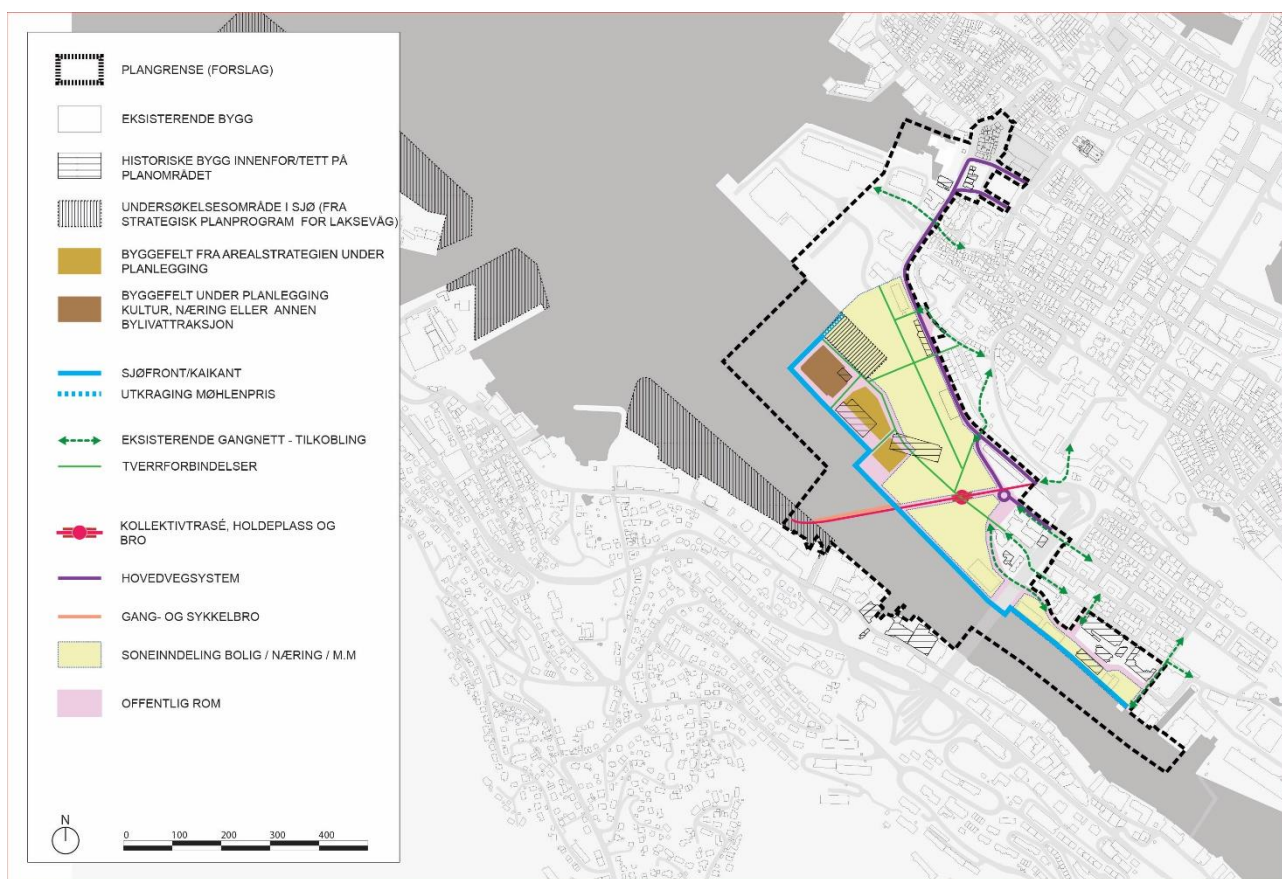
Figur 31 - Illustrasjon av alternativ 2. Nordvestre del av planområdet er tatt med av hensyn til kollektivtrasé og hovedvegssystem. Dette området inngår ellers ikke som en del av områdeutviklingen for de fasene denne planen gjelder for.

Alternativ 2 viser en overordnet strukturering av utbyggingsområder og innehar videre følgende egenskaper:

Tabell 3 - Oppsummering av overordnede egenskaper i alternativ 2

Egenskaper	Beskrivelse
Funksjonsfordeling	Høyest andel bolig Lavest andel annen bebyggelse
Kollektiv	Tunnelløsning bybane med holdeplass sentralt plassert ved Bredalsmarken
Fjordkryssing	Bybanebro og g/s-bro i samme løp i sørøst
Hovedvegssystem	Splitting av hovedvegssystem med enveiskjørt gater (forutsatt mest mulig byggateforming)
Nytt byggeland Jekteviken	Nei
Utkraving Møhlenpriskaien	Ja

6.3.3 Alternativ 3



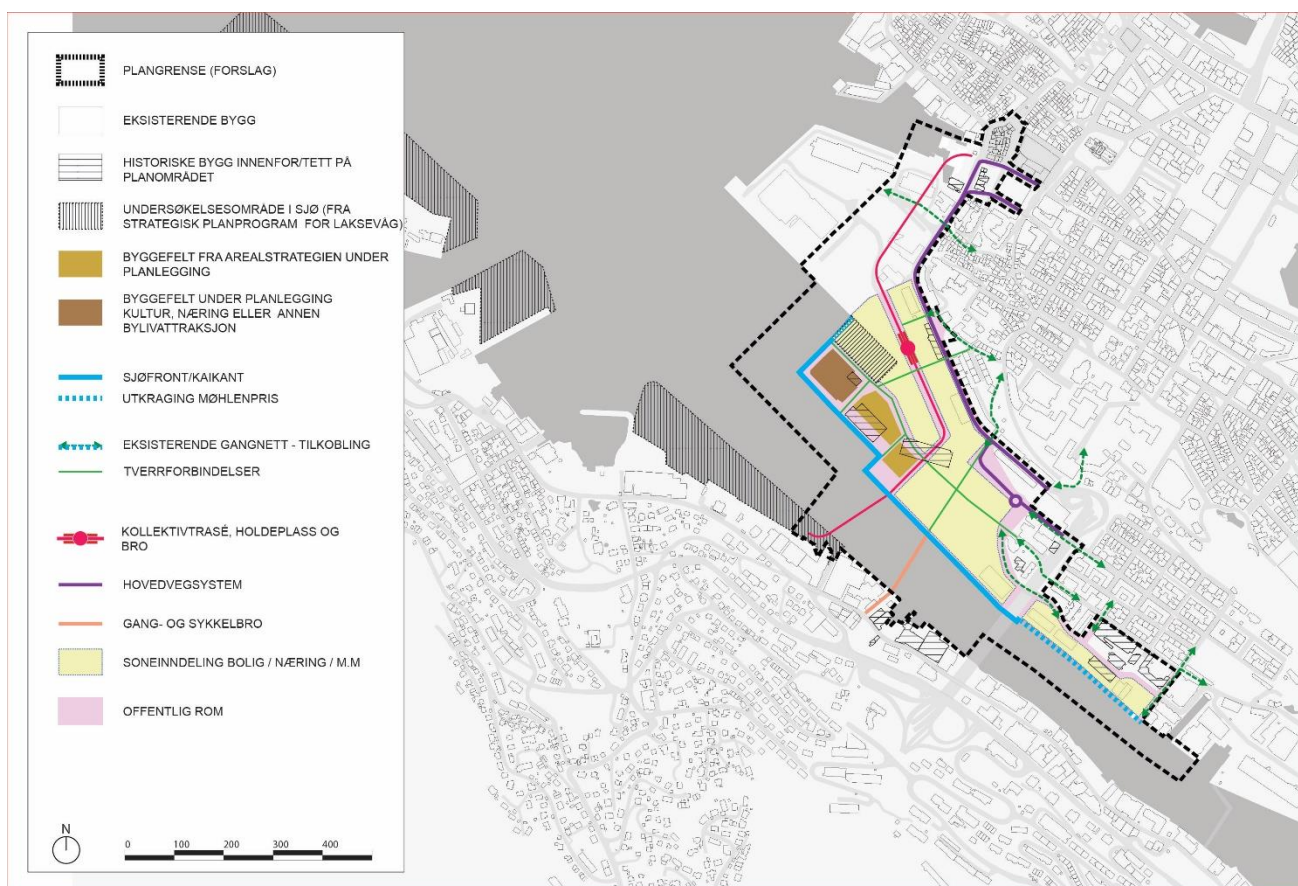
Figur 32 - Illustrasjon av alternativ 3. Nordvestre del av planområdet er tatt med av hensyn til kollektivtrasé og hovedvegssystem. Dette området inngår ellers ikke som en del av områdeutviklingen for de fasene denne planen gjelder for.

Alternativ 3 viser en overordnet strukturering av utbyggingsområder og innehar videre følgende egenskaper:

Tabell 4 - Oppsummering av overordnede egenskaper i alternativ 3

Egenskaper	Beskrivelse
Funksjonsfordeling	Lav andel boligbebyggelse Høy andel annen bebyggelse
Kollektiv	Tunnelløsning bybane med holdeplass sentralt plassert ved Bredalsmarken
Fjordkryssing	Bybanebro og g/s-bro i samme løp i nordvest
Hovedvegssystem	Videreføring av dagens trasé for hovedvegssystem (forutsatt mest mulig bygatereforming)
Nytt byggeland Jekteviken	Ja
Utkraving Møhlenpriskaien	Nei

6.3.4 Alternativ 4



Figur 33 - Illustrasjon av alternativ 4. Nordvestre del av planområdet er tatt med av hensyn til kollektivtrasé og hovedvegssystem. Dette området inngår ellers ikke som en del av områdeutviklingen for de fasene denne planen gjelder for.

Alternativ 4 tar utgangspunkt i vedtatt arealstrategi og er vist med en overordnet strukturering av utbyggingsområder. Alternativet innehar videre følgende egenskaper:

Tabell 5 - Oppsummering av overordnede egenskaper i alternativ 4

Egenskaper	Beskrivelse
Funksjonsfordeling	Lav andel boligbebyggelse Høy andel annen bebyggelse
Kollektiv	Dagløsning bybane med holdeplass sentralt plassert ved Gassverkbygget
Fjordkryssing	Bybanebro og g/s-bro separat med bybane i nordvest og g/s-bro i sørvest utenfor HI/Fdir
Hovedvegssystem	Videreføring av dagens trasé for hovedvegssystem (forutsatt mest mulig bygateforming)
Nytt byggeland Jekteviken	Ja
Utkraging Møhlenpriskaien	Ja

6.3.5 Sammenstilling av utredningsalternativ

Tabell 6 – Sammenstilling og oppsummering av overordnede egenskaper i utredningsalternativ. Vi viser også til figur 28 for illustrasjon for forskjell mellom de ulike egenskapene i alternativene.

Alternativer	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4
Egenskaper				
Funksjonsfordeling	Høy andel boligbebyggelse Lav andel annen bebyggelse	Høyest andel boligbebyggelse Lavest andel annen bebyggelse	Lav andel boligbebyggelse Høy andel annen bebyggelse	Lav andel boligbebyggelse Høy andel annen bebyggelse
Kollektiv	Dagløsning bybane med to stopp	Tunnelløsning bybane med holdeplass sentralt plassert ved Bredalsmarken	Tunnelløsning bybane med holdeplass sentralt plassert ved Bredalsmarken	Dagløsning bybane med holdeplass sentralt plassert ved Gassverkbygget
Fjordkryssing	Bybanebro og g/s-bro separat med bybane i sørøst og g/s-bro i nordvest utenfor HI/Fdir	Bybanebro og g/s-bro i samme løp i sørøst	Bybanebro og g/s-bro i samme løp i nordvest	Bybanebro og g/s-bro separat med bybane i nordvest og g/s-bro i sørvest utenfor HI/Fdir
Hovedvegssystem	Videreføring av dagens trasé for hovedvegssystem (forutsatt mest mulig bygateforming)	Splitting av hovedvegssystem med enveiskjørt gater (forutsatt mest mulig bygateforming)	Videreføring av dagens trasé for hovedvegssystem (forutsatt mest mulig bygateforming)	Videreføring av dagens trasé for hovedvegssystem (forutsatt mest mulig bygateforming)
Nytt byggeland Jekteviken	Ja	Nei	Ja	Ja
Utkraging Møhlenpriskaien	Ja	Ja	Nei	Ja

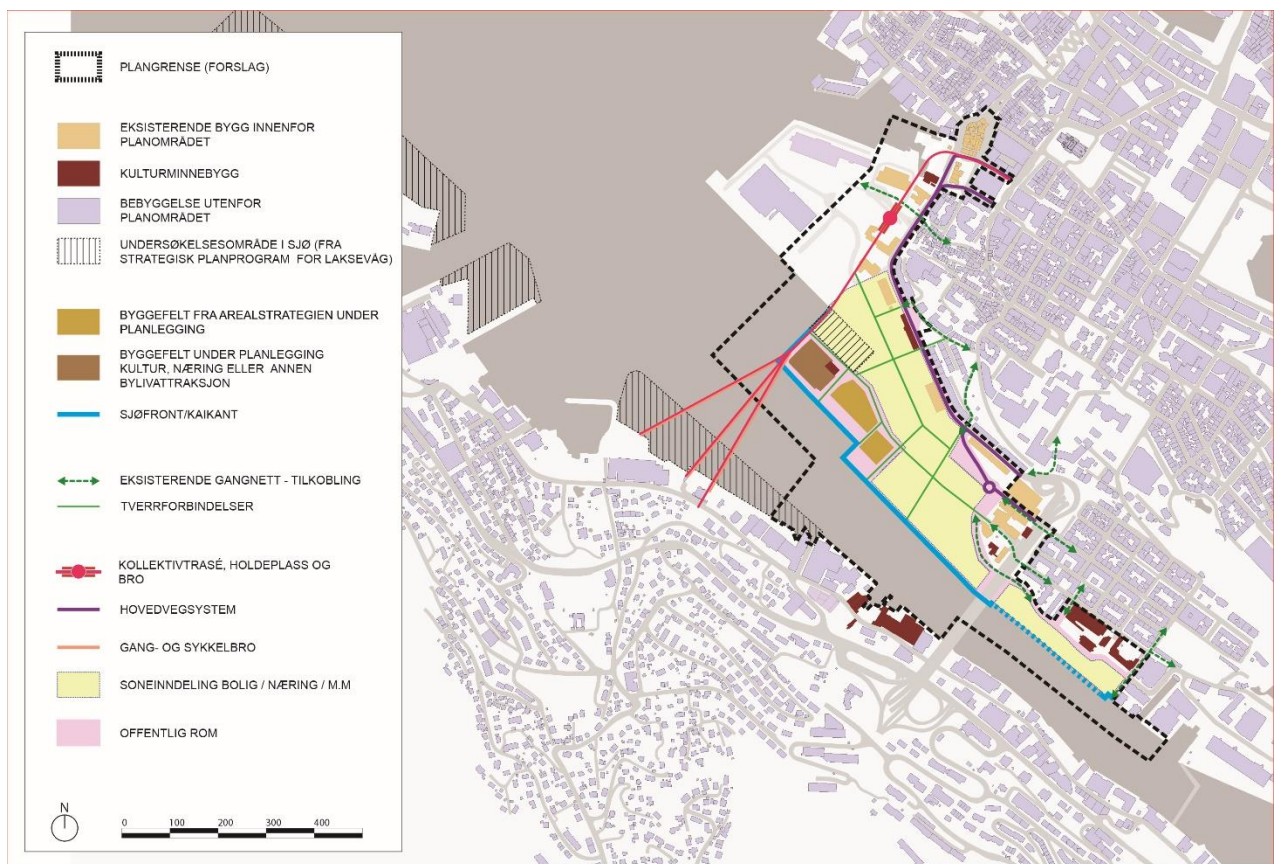
6.4 Foreslått forkastet alternativ og variant som ikke skal konsekvensutredes

Som del av arealstrategien ble det vurdert bybanetrasé med fjordkryssing nordvest for HI/Fdir. Dette alternativet er forkastet som utredningsalternativ på bakgrunn av politisk beslutning om lokalisering av HI/Fdir på Dokken. I tillegg er høringsforslaget av arealstrategien, her kalt variant av alternativ 4, forkastet som utredningsalternativ til konsekvensutredning.

6.4.1 Alternativ 5 – Kollektivtraséer nordvest for HI/Fdir og Havnelageret

Alternativ 5 under viser samme overordnede struktur som alternativ 1- 4, og forskjellen er knyttet til lokalisering av bybanetrasé nordvest for HI/Fdir og Havnelageret. Alternativet er forkastet som utredningsalternativ på bakgrunn av følgende punkt:

- Ved beslutning av lokalisering av HI/Fdir på Dokken, [bystyresak 208/21](#) og [bystyresak 187/22](#), ble det vektlagt pionerrollen utbyggingen vil ha på transformasjonsområdet Dokken, sett opp imot Bergen havns vurdering av hvilke områder som først kan frigis til byutvikling.
- Bybanetrasé i nord av Dokken vil i mindre grad betjene det store transformasjonsområdet og de første utviklingsplanen.



Figur 34 - Illustrasjon av alternativ 5. Nordvestre del av planområdet er tatt med av hensyn til kollektivtrasé og hovedvegssystem. Dette området inngår ellers ikke som en del av områdeutviklingen for de fasene denne planen gjelder for.

6.4.2 Variant av utredningsalternativ 4 – høringsutkast arealstrategien

- Høringsutkastet la til grunn mest mulig uteoppholdsareal på bakkeplan i offentlig park, plass eller gatetun og dermed noe lavere utnyttelse enn det som ligger i vedtatt arealstrategi
- Høringsforslaget la frem et forslag til todeling av Dokken, der strekningen fra Møhlenpriskaien til Gassverktomten var planlagt som boligbyen og Sydnesområdet som havbyen. I boligbyen var det hovedsakelig lagt opp til boligformål og sosial infrastruktur, med noe innslag av handel og tjenester, mens i havbyen var det lagt opp til blandede formål med en høyintensiv bruk. Denne todelingen la til rette for kun høy andel boligbebyggelse i utviklingsområdet innenfor plangrensen til denne områderegeringsplanen. Todelingen ble revidert i endelig arealstrategi for å skape mer variasjon i funksjoner i hele utviklingsområdet og ivareta byliv på ulike tidspunkter av døgnet.
- Høringsforslaget bar preg av at bystrukturen ble tilpasset kollektivtrasé og infrastruktur. Dette ga ugunstige dimensjoner og form på flere byggefelt og skapte avhengigheter knyttet til rekkefølge og utviklingstakt av strategiområdet. Endelig arealstrategi endret denne hierarken slik at kollektivtrasé ble tilpasset en mer gunstig bystruktur.
- Høringsforslaget la til rette for stramt rutenett for den nye bebyggelsen med intensjon å videreføre kvartalsstruktur man finner ellers i byen. Skala, dimensjoner og høyder på kvartalsstrukturen i bebyggelsesstruktur viste seg å ikke være gjennomførbar med hensyn til krav til uteoppholdsareal for bolig og dagslyskrav. Endelig arealstrategi reviderte denne bebyggelsesstrukturen for å legge til rette for fleksibel bystruktur og kvartalsstørrelser som ivaretar bokvalitet.
- Høringsforslaget foreslo sosial infrastruktur (skole) innenfor faresone for rød luftkvalitet. Det er i strid med KPA2018 og ble revidert i endelig arealstrategi.

6.5 Vurdering av tema som skal konsekvensutredes eller beskrives i plandokument

For vurdering av tema som skal konsekvensutredes gjøres det her en gjennomgang iht. § 21 i KU-forskriften. I det kommende planarbeidet er det enkelte tema som er vurdert som beslutningsrelevante og skal inngå som del av konsekvensutredning for planen, mens andre tema vurdert å være tilstrekkelig gjort rede for som del av planfaglige vurderinger/planbeskrivelse. Gjennomgang av disse følger i kapittel under og oppsummering av tema følger i kapittel 6.5.17.

6.5.1 Nasjonalt eller internasjonalt fastsatte miljømål, prosjektmål

Norge har 24 miljømål fordelt på seks områder (og 82 indikatorer for måling). De nasjonale miljø- og klimamålene er sentrale for at FNs bærekraftsmål kan nås.

1. Naturmangfold
2. Kulturminner og kulturmiljø
3. Friluftsliv
4. Forurensning
5. Klima
6. Polarområdene

De fem øverste punktene (områdene) vil i hovedsak være dekket av andre fagtemaer som skal konsekvensutredes eller vurderes i planbeskrivelse som del av planen, mens punkt 6 ikke er relevant i denne planen. Ulike miljømål utredes derfor ikke eksplisitt som et eget punkt i planen. Mål for Dokken 2050 styrer retningen for områdereguleringen, og dette er i tråd med nasjonale og internasjonale miljømål. Målene for Dokken 2050 er ytterligere konkretisert i kapittel 3.2. Det vil ikke gjøres konsekvensutredning på mål, men vurdering av måloppnåelse for prosjektet vil gjennomføres i prosessen som beslutningsstøtte.

6.5.2 Naturmangfold og vannmiljø

I det videre arbeidet skal det gjennomføres innledende miljøundersøkelser som vil gi et kunnskapsgrunnlag for arealdisponeringen og for tiltaksplaner som skal foreligge i senere detaljfaser. Planarbeidet skal bidra til å nå offentlige vannmiljømål for Puddefjorden, og det må derfor forhindres at miljøgifter i grunnvann spres ukontrollert. Forurensningstransporten via grunnvannet på Dokken er ukjent per dags dato og må derfor undersøkes nærmere. Hydrogeologikompetanse må vurdere tiltak for å forhindre en eventuell ukontrollert spredning av miljøgifter via grunnvann. Grunnvannskvalitet bør avklares som del av prosessen, og dersom det blir påvist forurensning i vannet må omfanget risikovurderes og gi anbefaling om ev. behov for videre undersøkelser/tiltaksvurderinger i senere faser.

0-alternativet legger til grunn planid 70970000, Dokken, forberedende utfylling i sjø. Eksisterende kunnskap om dagens situasjon på land ift. naturmangfold samt kartlegging i sjø ved ROV tilsier at temaet ikke er beslutningsrelevant i konsekvensutredning for valg av alternativ.

Det skal gjøres en delutredning av mulige tekniske løsninger for eksisterende overløp og avløpspunkt, og ev. virkning på vannmiljø i sjøresipienten lokalt. Virkninger av planforslaget for temaene skal videre vurderes opp mot både naturmangfoldsloven (§§ 7-12) og vannmiljøforskriften, og omtales i planbeskrivelsen. Det skal også vurderes og omtales i hvilken grad planforslaget bidrar til livskraftige økosystemer i sjø og på land. Ev. avbøtende tiltak skal også beskrives.

6.5.3 Landskap

Det er det bebygde landskapet som dominerer og møtet mellom det utfylte landskapet og omkringliggende landskapsformer vil være viktig sammen med visuelle forbindelser og kontakten med fjorden. Fjernvirkningen skal illustreres fra gitte standpunkter både i dagens situasjon og de ulike alternativene.

Det skal vurderes hvorvidt hovedgrepene i planen bidrar positivt eller negativt til eksisterende landskapskvaliteter. Ivaretar planen landskapstrekk og siktlinjer? Er grøntområder og grønne forbindelser gitt en gunstig plassering i planen med hensyn til landskapsbilde og lokalklima i og utenfor planområdet? Bidrar planen til stille områder i byen?

Landskapstema skal utredes iht. KU-metode etter M-1941 og det skal benyttes 3D-modell for å vurdere siktlinjer, nær- og fjernvirkning samt til Illustrasjoner.

6.5.4 Kulturmiljø

Kulturmiljø er viktig for stedsidentitet både i eksisterende by og i utvikling av nye deler av byen. Til arealstrategien har Byantikvaren utarbeidet et kulturminnegrunnlag som vil inngå som en viktig del av kunnskapsgrunnlaget for videre konsekvensutredning. Kulturminnegrunnlaget synliggjør viktige kulturminner i området, og dette må sees i en kontekst der det også gjøres vurderinger av kulturmiljø og kulturlandskap.

Kulturminner som enkeltstående objekter og der kulturminner er en del av en større sammenheng og danner kulturmiljøer, utredes under tema kulturmiljø. Det blir aktuelt å beskrive konsekvenser ved å bevare eller ikke bevare eksisterende bygninger og anlegg innenfor planområdet og eventuelt negative og positive konsekvenser ved omgjøring til ny bruk. Videre vil en vurdere planforslagets virkning og tilpasning til byen rundt. Bidrar hele eller deler av planforslaget til forringelse eller berikelse av kulturmiljøet internt i området og utenfor området? Bidrar planen til bevisstgjøring og styrking av kulturminner og kulturmiljøer i og nær planområdet?

Utredningene skal gjennomføres iht. KU-metode etter M-1941. Videre vil en vurdere planforslagets virkning og tilpasning til byen og kulturmiljøet og landskapet rundt planområdet. Eventuelle avbøtende tiltak skal omtales i plandokument. Det vil også vurderes om noen av kulturminnene eller kulturmiljøene bør sikres juridisk gjennom områdereguleringen.

6.5.5 Friluftsliv og byliv, inkludert barn og unges interesser

Store deler av dagens sjøfront er utilgjengelig for folk flest. Transformering av området vil åpne opp sjøfronten, samtidig som det vil tilføre flere offentlige byrom i form av parkareal og andre urbane møteplasser. Dokken vil ved ferdig realisering ha potensiale for å være et viktig målpoint både for nye beboere samt besøkende fra andre deler av Bergen, Norge og resten av verden. Et viktig perspektiv i dette er hvordan utviklingen ivaretar barn- og unges interesser. Utredningen må kartlegge hvilke tilbud og målpoint som finnes innenfor plan- og influensområdet, hvilke nye målpoint og uteromskvaliteter planen legger til opp til, samt i hvilken grad arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge er tilstrekkelig sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Det skal som del av planarbeidet gjennomføres en sosiokulturell analyse for å avdekke områdets potensiale for sosial bærekraft og hvordan området kan fungere godt for både folk, funksjoner og området rundt.

Det er sannsynlig at utredningene vil vise at de ulike alternativene vil gi ulik grad av forbedring sett opp mot 0-alternativet. Temaet skal konsekvensutredes iht. metode etter M-1941 for å sikre at det ivaretas gjennom hele prosessen.

6.5.6 Klimagassutslipp, klima- og energiløsninger

Som del av overordnet strategi og arealstrategi er det satt høye ambisjoner om klimanøytralitet for utviklingen på Dokken. Områdereguleringen for Dokken legger i all hovedsak opp til ny arealdisponering på allerede nedbygd areal. Med unntak av utfylling i Jekteviken som inngår i noen av utredningsalternativene, er det ikke forskjell mellom alternativene ift. nedbyggingsstatus i dagens situasjon. Utredning på alternativnivå er derfor vurdert å ikke være beslutningsrelevant, men planforslaget skal vurderes ift. temaet.

For vurdering av utslippsreducerende tiltak i tidlig planfase har Plan- og bygningsetaten utarbeidet en klimanorm med kvalitative vurderinger. **Klimanormen** skal benyttes for å fastsette klimaambisjoner fra tidlig fase og skal følge planen gjennom alle planfaser, og gjelder for tema mobilitet, arealbruk, energi og materialer. **Klimagassberegninger** skal gjennomføres før offentlig ettersyn på siste plannivå, og dette vil kun være relevant dersom planen legger opp til utbyggingfelt uten krav om detaljreguleringsplan.

Som et supplement til klimanormen vil det gjennomføres en ombrukskartlegging av eksisterende bygg. I tillegg vil grunnundersøkelser som skal gjennomføres som del av prosjektet være et godt kunnskapsgrunnlag for massehåndteringsplanen der vil vurderes potensialet for massehåndtering, herunder bortkjøring av forurensede masser/tilføring av rene masser samt gjenbruk av masser/lokal deponering. I sum vil ombrukskartlegging og arbeid med massehåndteringsplanen gjøre rede for sirkulær ressursbruk.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, som innebærer at området i utgangspunktet skal tilkoples dette systemet, men unntak kan godkjennes dersom det kan dokumenteres energiløsninger som er bedre ut fra et miljømessig, energimessig og samfunnsøkonomisk synspunkt. Bergen kommune er partner i et EU Horisont prosjekt ([ELEXIA](#)) der [Dokken](#) er en av tre pilotområder. Prosjektet skal identifisere og teste ut mulighetene for smarte energisystemer som lokal energiproduksjon, bedre kobling mellom eksisterende energisystemer og økt fleksibilitet på områdenivå. Målet med EU-prosjektet er å gi beslutningsgrunnlag for planlegging og investeringer i fremtidig teknisk infrastruktur for områdeutviklingen. Energiløsninger skal ikke konsekvensutredes, men planforslaget skal vurdere løsninger for tema (energibehov og energiløsninger) som bygger på kunnskap EU Horisont prosjektet (ELIXIA). Temaet fanges også opp i klimanorm som skal gjennomføres som del av planprosessen.

Det er til arealstrategien gjort framskrivninger av stormflo, bølgehøyde og havnivåstigning. Det skal gjøres nye beregninger for dette som del av planforslaget for å sikre at det legges opp til klimatilpassede løsninger. Prinsipper og systemer for god overvannshåndtering inngår også i dette.

6.5.7 Støy- og luftforurensning

Det er kjente gule og røde støysoner, samt rød luftforurensningszone innenfor planområdet. Utredningsalternativene legger opp til en variasjon i formålsfordeling av bolig og annen bebyggelse som kan ha innvirkning på trafikk tall og dermed utredelse av støy- og luftforurensningssoner. Dette sammenholdt med programmering innenfor de ulike alternativene vil også påvirke utbredelse av sonene. Støy- og luftforurensning skal utredes for alternativene, i tillegg skal det gjøres beregninger av temaene og utarbeides støy- og luftforurensningskart som grunnlag for anbefaling av løsning til planforslag. Det redegjøres for samspillseffekten i områder som både er utsatt for støy- og luftforurensning.

Avbøtende tiltak skal beskrives og dokumenteres i planforslaget. Det skal benyttes anerkjente metoder for beregning og utredning av støy og luftforurensning skal gjøres i henhold til M-1941 og T-1442/T-1520. Utredning og kartlegging skal gjøres av fagkyndig.

6.5.8 Grunnforhold og grunnforurensning

Det skal gjøres en kartlegging av grunnforholdene. Det er kjente punkt med forurenset grunn innenfor planområdet, og det er antatt forurenset grunn i store deler av området. Tema er vurdert til å ikke være beslutningsrelevant i konsekvensutredning, skal vurderes som del av plandokument. Fastsetting av mål og grenseverdier for ulike områder knyttet til ulik bruk basert på miljødirektoratets veileder kan inngå i dette.

Kunnskap om grunnforurensning er viktig for å vurdere utforming av planforslaget samt at det er sentralt for å vurdere gjennomføringsøkonomien. Som del av planarbeidet skal det gjøres videre miljøundersøkelser ut over det som er gjort ifm. arealstrategien. Det må også vurderes om opprydding av forurenset grunn påvirker andre miljøtema, for eksempel kulturmiljø. Ev. grunnvannsproblematikk skal også omtales. (se også pkt. 6.5.2). Det skal som del av planarbeidet utarbeides masshåndteringsplan.

Før realisering av tiltak i plan må forurenset grunn ryddes opp i slik at tilstanden er forenlig med den nye bruken som områdereguleringen legger til rette for. Miljøundersøkelser som gjennomføres på dette nivået vil videre inngå som innledende grunnlag for senere tiltaksplaner.

6.5.9 Økosystemtjenester

Økosystemtjenester omhandler goder, tjenester eller produkter som naturen gir menneskene. Tema blir vurdert under andre fagtema enten som del av konsekvensutredning og/eller plandokument, herunder:

- Sjøen og ressursene er et gode for mennesker. Tilgang til sjø og tilgjengelig strandpromenade er et premiss for planarbeidet, og dekkes blant annet av friluftsliv- og byliv, inkludert barn- og unges interesser.
- Ny bynatur i sjø og på land er også er premiss for planarbeidet, og vurderes som del av landskap og naturmangfold.

6.5.10 Transport og mobilitet

Temaet omhandler trafikale konsekvenser som følge av ny byutvikling. I dette ligger konsekvenser for overordnet vegnett (trafikkanalyser), intern logistikk/varelevering, kollektiv/bybane, konsekvenser for gående og syklende inkludert vurdering av tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelvegnett. Trafikk og mobilitet skal konsekvensutredes for utredningsalternativ og virkning av planforslaget for vegtransport og vegnett skal vurderes og fremkomme av plandokument. Influensområdet skal avklares som del av utredningsarbeidet og skal i nødvendig grad inkludere tilgrensende områder Trafikkanalysen skal gjennomføres i tett samarbeid med vegmyndighetene.

Virkinger for sjøvertsferdsel, herunder endring fra havn til sentrum, samt trafiksikker ferdsel og fremkommelighet for fartøy til/fra havn skal vurderes som del av plandokument. I tillegg vil det vurderes hvordan valgte parkeringsløsninger påvirker transportmiddelfordelingen og bidrar til å oppfylle målene for planen.

6.5.11 Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen

Ifølge folkehelseloven § 4 skal kommunen blant annet fremme gode sosiale og miljømessige forhold, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte mot uheldige helseforhold. Temaet fanges i hovedsak opp i andre utredninger og analyser. Utredning om støy- og luftforurensning er viktig kunnskap inn i planforslaget, likeledes som mobilitetsløsninger - og transportbehov har virkning for temaet. Offentlig tilgjengelig og gode møteplasser samt areal som legger til rette for aktivitet for ulike aldersgrupper vil være innhold i planen som har betydning for temaet. Et viktig perspektiv i dette er også hvordan gjennomføringsøkonomien i planen ikke forårsaker et segregert område med opphoping av homogene populasjoner. Temaet er vurdert å ikke være beslutningsrelevant i konsekvensutredning, men skal likevel være viktig perspektiv i utforming av planforslaget der det vil gjøres en vurdering opp mot sjekkliste av påvirkningsfaktorer (som er et første ledd av helsekonsekvensutredning). Temaet fanges også opp i kapittel 6.5.13: Byform og arkitektur.

6.5.12 Kriminalitetsforebygging

Kriminalitetsforebygging i arealplanlegging er mye knyttet til tilrettelegging av gode møteplasser, belysning, sosial overvåkning og tilhørighet, samt vedlikehold av de fysiske omgivelsene i driftsfasen.

I områdereguleringen skal det legges til rette for gode møteplasser, bebyggelsen skal struktureres slik at det bidrar til positiv sosial kontroll, det skal være rom for ulike aktiviteter inne og ute m.m. I tillegg må boformer bidra til en mangfoldig beboersammensetning. Belysning, beplanting etc. løses på et senere detaljnivå, men prinsipper for løsninger kan vises i områdereguleringens kvalitetsprogram (se kap. om byform og arkitektur). I tillegg vil eierstruktur være viktig for vedlikehold etter endt byggefase. Temaet er vurdert å ikke være beslutningsrelevant i konsekvensutredning, men skal likevel være viktig perspektiv i utforming av planforslaget. Dialog med forbyggende enhet hos politiet kan også være aktuelt.

6.5.13 Byform og arkitektur

«En god bystruktur kan tilrettelegge for mye god arkitektur, mens god arkitektur kan ikke redde en dårlig bystruktur» (ukjent).

I KU - forskriften er vurderingstema definert som arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet. I denne planen er det oversatt til byform og arkitektur. Det skal planlegges for konsentrert bymessig urban utvikling der utnyttning og kvalitet sees i sammenheng.

Dokken skal utvikles som et attraktivt bymiljø med aktivt byliv hvor det er godt å bo og vokse opp, samt arbeide og besøke. Urbane kvaliteter er kvaliteter som er knyttet til byen og bylivet. Det krever at det er en viss tetthet i bebyggelsen og i antall mennesker som bor der. Urbane kvaliteter handler om de positive egenskapene – blant annet handler det om å utvikle fysiske omgivelser som tiltrekker seg folkeliv og gir gode rammer for byliv. Utnyttelsen og bystruktur i området vil konsekvensutredes.

Både kvartalsstruktur med dimensjoner som er egnet for ulike formål og andre varianter av bystruktur skal vurderes i sammenheng med ulike områders egnethet og karaktertrekk i omgivelsene. I utredningen inkluderes også ulike fordelinger av andel bolig og annen bebyggelse i delområder og i området som helhet. Herunder skal det vurderes størrelser på byrom (gaterom, promenader og park ift. kvartalsstørrelser slik at man oppnår gode og varierte bymiljø).

Folkehelse og livskvalitet tilstrebes også ivaretatt i organiseringen av bebyggelsesstrukturen og blir på denne måten en del av konsekvensutredningen.

Det skal også gjøres rede for hvordan utforming av bystrukturen påvirker solforhold, fremherskende vindretninger og nedfallsvind ved ev. høye hus i de ulike alternativene, og i endelig planforslag.

Prinsipp for strukturer, arkitektonisk og estetisk utforming skal vurderes som del av plandokument og inngå i kvalitetsprogram, og sikres i bestemmelser der det er relevant. Gjeldende arkitektur- og byformspolitikk (KPA § 8.1.1) skal legges til grunn for all utforming i området.

Funksjonsfordeling inngår som en del av KU-alternativene. En ev. handelsanalyse kan også gi en pekepinn på plassering og omfang av publikumsrettet virksomhet.

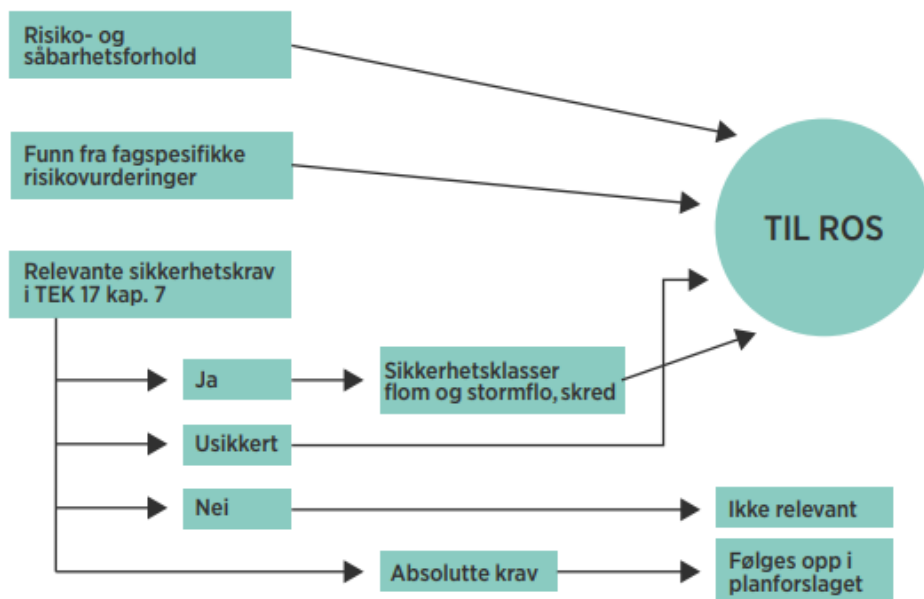
6.5.14 Endring i arealbruk

Planområdet ligger i hovedsak innenfor areal som i KPA2018 er satt av til havneformål. Vurdering i endring av arealformål fra havn til sentrumsformål og virkning av dette for sjøtransport og beredskapshavn blir delvis fanget opp innenfor kapittel 6.5.15 beredskap og ulykkesrisiko og ROS -analyse.

Vurderingen av endring i arealbruk er ikke knyttet til de ulike utredningsalternativene, men snarere den helhetlige transformasjonen med endring av arealformål fra havn til sentrum/by. En slik transformasjon kan vurderes opp mot 0-alternativet. Som del av plandokument skal det redegjøres for virkninger av dette. Hvilke konsekvenser har det å transformere havneområdet til andre formål, og hvilke avbøtende tiltak er nødvendige for å kunne gjøre det.

6.5.15 Beredskap og ulykkesrisiko (Risiko og sårbarhetsanalyse/ROS-analyse)

Som del av planarbeidet skal det gjennomføres risiko og sårbarhetsanalyse (ROS- analyse). ROS-analysen skal utføres iht. kommunens rutiner og DSBs veileder "Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging". ROS-analysen løfter frem sårbarhets- og risikoforhold i området og beskriver hvordan planen skal sikre mot relevante sårbarhets- og risikoforhold på Dokken.



Figur 35 - Kartlegging av risiko- og sårbarhetsforhold for å identifisere mulige uønskede hendelser for ROS-vurdering til planforslag. Kilde: Direktoratet for samfunnssikkerhet

Tema som naturlig kan inngå i en ROS-analyse er:

- Naturfare; flom, havnivåstigning og overvann
- Klimatilpasning
- Ulykker; hendelser mellom bybane, biler, busser og myke trafikanter
- Forurensing; forurensing i grunn, grunnvann og på sjøbunn
- Fremkommelighet; beredskap(shavn) og transport.

6.5.16 Oppsummering tema som skal konsekvensutredes eller beskrives i plandokument

Tabell 7 -Vurdering av tema som skal konsekvensutredes eller beskrives i plandokument

Tema	KU	Planbeskrivelse	Metode for utredning	Begrunnelse/kommentar
Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål, prosjektmål	Nei	Ja	Vurdere grad av prosjektmåloppnåelse	Se kap. 6.5.1
Naturmangfold, inkludert vannmiljø jf. vannforskriften	Nei	Ja	Befaring, kartlegging og vurderinger ift. relevant lovverk (nml. og vannmiljøforskriften)	Se kap. 6.5.2
Landskap	Ja	Ja	Landskap i fjordlandskapet, bybildet og i kulturlandskapet. KU metode etter M-1941 - 3D modell - Siktlinjer - Nær- og fjernvirkning	Se kap. 6.5.3
Kulturmiljø	Ja	Ja	KU metode etter M-1941 - Befaring - Litteratursøk/dokumentgjennomgang - Off. tilgjengelige databaser - Dialog med kulturmyndigheter - 3D modell	Se kap. 6.5.4
Friluftsliv og byliv, inkludert barn og unges interesser	Ja	Ja	KU metode etter M-1941 GIS analyser; - tilgjengelighet - tilgjengelig sjøfront	Se kap. 6.5.5

			- koblinger viktige målpunkter nye og eksisterende - sosiokulturell stedsanalyse - annen relevant kartlegging	
Klimagassutslipp, klima og energiløsninger	Nei	Ja	- Klimanorm Bergen kommune, (klimagassberegning dersom ikke krav om detaljregulering) - Ombrukskartlegging - Massehåndteringsplan - Beregning av energibehov og arealbehov for energiløsninger (studier av potensial for solceller, sjøvarme etc.)	Se kap. 6.5.6
Støy- og luftforurensning	Ja	Ja	Utredning og kartlegging etter M-1941 og T-1442, T-1520	Se kap. 6.5.7
Grunnforhold og grunnforurensning	Nei	Ja	Kartlegging av grunnforhold og grunnforurensning (grunnboring utvalgte punkt)	Se kap. 6.5.8
Økosystemtjenester	Nei	Nei		Se kap. 6.5.9
Transport og mobilitet	Ja	Ja	Trafikkberegninger Reisemiddelfordeling GIS-analyser; tilgjengelighet (UU) Trafikksikkerhet	Se kap. 6.5.10
Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	Nei	Ja	Vurdere planforslaget opp mot sjekklister for påvirkningsfaktorer av planforslaget (www.helsedirektoratet.no)	Se kap. 6.5.11
Kriminalitetsforebygging	Nei	Ja	Vurdere virkning av planforslaget ift. Sjekklister for planleggere (Tryggere nærmiljøer - En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser)	Se kap. 6.5.12
Byform og arkitektur	Ja	Ja	3D-modell Vurdering av lokalklima Utnyttelse og referanseprosjekter	Se kap. 6.5.13
Endring i arealbruk	Nei	Ja	Vurdere virkninger av planforslaget ift. endring fra havneformål til sentrumsformål og ev. avbøtende tiltak.	Se. kap. 6.5.14
Beredskap og ulykkesrisiko	Nei	Ja	Beregning av flomveier, havnivåstigning, vurdering av ulykkespunkt myke og harde trafikanter, vurdering av klimatilpasning, grunnboring utvalgte prøvepunkt, sporing av kjøretøy blålysetater og større kjøretøy for varelevering etc., vurdering av beredskapshavn	Se kap. 6.5.15

6.6 Reguleringsrisiko og gjennomførbarhet

I kapittel 6.1 er det beskrevet planlagt arbeidsprosess for å komme fram til planforslaget, delt opp i flere trinn.

Utredningsalterantivene for konsekvensutredningen tar blant annet for seg ulike kombinasjoner av utbyggingsformål og tetthet, samt bybane gjennom planområdet. Planforslaget må sikre areal for bybane (kollektivformål), slik at denne kan detaljreguleres i en annen prosess.

Realisering av reguleringsplanen er også avhengig av at havneflyttingen gjennomføres – til riktig tid.

Planprosessen vil kreve et bredt samarbeid og samhandling, både mellom offentlige og private virksomheter, kommune og innbyggere og mellom private virksomheter. Dette sammen med avhengigheter knyttet til planen kan være en risiko både når det gjelder gjennomføring, tid, kostnad og kvalitet.

Dokken som byutviklingsområde har en rekke avhengigheter, vi tar opp de viktigste i kapitlene under.

6.6.1 Bybane og midlertidige tiltak

Parallelt med planarbeidet for områdereguleringsplan skal Plan- og bygningsetaten arbeide med arealdel for kommunedelplanen med konsekvensutredning for korridor 5, i første fase avgrenset fra Dokken sør til Laksevåg og Lyngbø. Resultatet fra dette arbeidet kan påvirke løsninger på Dokken sør for blant annet programmering, utnyttelse, trafikale løsninger og hovedtraséer for teknisk infrastruktur i bakken.

Bybanen skal detaljreguleres i en annen senere planprosess.

Bybane gjennom Dokken er i tråd med forslag til tematisk kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest (kollektivplan) der det anbefales å gå i gang med avklaring av mulig trase for Bybane via Dokken. Anbefalingene tar utgangspunkt i at det fortsatt vil være befolkningsvekst i Bergen, og at Dokken og Laksevåg er i transformasjon som utfordrer kapasitet på veinettet og kollektivsystemet. Bybanen vil kunne knytte disse byutviklingsområdene sammen, spare store investeringer i parkeringsanlegg og vei, samt gi en mer bærekraftig reisemiddelfordeling og rom for høyere utnyttelse.

Arealstrategien legger opp til en nullutslippsvisjon for Dokken. Samtidig er det heftet stor usikkerhet til når og om Bybanen vil gå over Dokken, da det verken foreligger bindende arealplan, politisk vedtak om Bybane samt finansiering.

Dokkens høye ambisjoner om nullutslipp og gåby gjør at det er kritisk at man har et velfungerende kollektivsystem fra det tidspunktet de første arbeidsplassene og boområdene etableres på Dokken. Under forutsetning at Bybane ikke er på plass innen området er i gang med realisering av byutviklingen, må det som del av planen redegjøres for hvordan området kan betjenes kommunikasjonsmessig på en måte som gjør stedet attraktivt for bedrifter, besøkende og beboere fram til bybanen er på plass.

I en vurdering av byggetrinnsutvikling må det synliggjøres hvilke områder som kan bygges ut først, og hvilket kollektivtilbud disse områdene kan betjenes med. Vurdering av eventuelt midlertidig nytt kollektivtilbud i en mellomfase kan også være aktuelt.

6.6.2 Havneflytting

Bystyret i Bergen har i vedtak av 22.02.23 (sak 45/23) bedt om at Bergen havn fraflytter arealet som omfattes av områdereguleringen for første del av utvikling av Dokken innen 2027. Dette innebærer at areal må frigis andre steder for å etablere ny kai og erstatning for logistikkområde.

Bergen havn har utarbeidet utviklingsplan for Dokken Jekteviken 2023 – 2050 som ble vedtatt i Havnestyret og eierkommunenes kommunestyre i mai og juni 2023. Utviklingsplanen angir hvilke

avhengigheter som ligger til grunn for frigjøring av areal til første fase av byutvikling på Dokken, disse er kort oppsummert under:

1. *Bring-terminalen (som i dag er lokalisert på Dokken) må fraflyttes for å gi plass for den aktiviteten som må flyttes fra Dokken områderegeringsområde.*
2. *For å kunne frigi Dokken områderegeringsområde for byutvikling må ny cruise- og beredskapskai etableres [et annet sted] innen 2027. For å realisere dette må det ny lokalisering være ferdig regulert, finansiert, prosjektert og bygget innen 2027.*

Når det gjelder pkt. 1 over, ble reguleringsplan for flytting av Bring til Kokstad vedtatt i Bergen bystyre 27.09.23, sak 306/23.

For å svare på pkt. 2 ovenfor har Bergen havn/Byrådsavdeling for finans sendt bestilling av reguleringsplan for Skolten og veiledningsmøte ble gjennomført hos Plan – og bygningsetaten høsten 23 (Plan-2023/15535).

Skolten er angitt som infrastrukturområde i KPA 2018 og dagens landareal er regulert til havn i gjeldende reguleringsplan. Framdrift for relokalisering cruise- og beredskapshavn, med vedtatt plan innen utgang av 2024 og ferdig bygget innen 2027 er en svært stram framdrift, som foreløpig er heftet med betydelig usikkerhet.

6.6.3 Utnyttelse og finansiering

Det må legges til grunn at utviklingsprosjektet Dokken (alle delområder i arealstrategien) vil kreve store investeringer både når det gjelder infrastruktur (Havneflytting og Bybane, tekniske anlegg m.m.), grunninvesteringer og opparbeiding av store fellesareal. For det tilfellet at kostnadene ved felles infrastrukturtiltak og sannsynlige rekkefølgebestemmelser overskrider det som anses som rimelighet kan pålegges utbyggerne, står man i en situasjon hvor man enten må ha offentlig finansiering, eller hvor man må redusere de felles infrastrukturtiltakene. Det må derfor vurderes hvilken tetthet området kan oppnå, samtidig som Dokken skal bli et attraktivt byområde.

6.6.4 Offentlige funksjoner

Det vil være et behov for en flere offentlige funksjoner på Dokken (skoler, barnehager, idrettsanlegg, fellesarealer etc.). I tillegg til at det er lagt opp til at Havforskningsinstituttet skal samlokaliseres med Fiskeridirektoratet. Disse skal på lik linje med andre utbyggere være med på utgifter til felles investeringer gjennom å betale infrastrukturbidrag. De offentlige funksjonene kan også påvirke utnyttelse på andre arealer.

6.6.5 Rekkefølgekrav og offentlig støtte

Rekkefølgekravene som områderegeringen legger til grunn skal komme i senere reguleringsplaner må være forutsigbare og kostnadsberegnes. Dette må avklares på overordnet nivå i områderegeringen, og kan ikke skyves frem til detaljreguleringsplanene. Dette for å sikre at en vedtatt områderegeringsplan også er gjennomførbar i praksis.

7 Medvirkning og framdrift

7.1 Informasjon og medvirkning

7.1.1 Medvirkning områderegeringsplan Dokken sør

Det skal legges opp til god medvirkning som del av planarbeidet med områderegeringsplan for Dokken sør. Et viktig bidrag del av den kommende medvirkningen skal være en sosiokulturell analyse. Dette er en medvirkningstilnærming som går ut over tradisjonell medvirkning, der stedet betraktes i seg selv som et produkt av, og et krysningpunkt mellom, ulike aktørers og aktørgruppers forestillinger, verdier og interesser. En slik tilnærming til utvikling av stedet krever at det tas i bruk flere kvalitative og kvantitative metoder, for å nå ut til flere aktører som for eksempel barn og unge, eksisterende og nye beboere, grunneiere, næringsinteresser med mer.

Informasjonsmøte i løpet av høringsperioden av planprogram er gjennomført og det er satt opp i framdriftsplanen, informasjonsmøte og kontordag når planforslaget er til høring og offentlig ettersyn. Øvrig medvirkning vil gjennomføres i produksjonsfasen til konsekvensutredning /utarbeiding av planforslag. Under listes opp gjennomført og kommende medvirkning.

- **Gjennomført medvirkning i fase for planprogram fram mot fastsetting**
 - Presentasjon av planprogrammet i Regionalt planforum, desember 2023
 - Presentasjon av planprogrammet og videre planprosess i kommunalt råd personer med funksjonsnedsettelse (KRPF), 09.01.24.
 - Presentasjon av planprogrammet og videre planprosess i Eldrerådet, 10.01.24.
 - Offentlig informasjonsmøte ved varsel om oppstart og høring/offentlig ettersyn av planprogrammet. Møtet ble avholdt i Autogården 10.01.24, og informasjon om møtet ble gitt i varslingsbrev samt annonsert i BT, BA, på kommunens nettsider og kommunenes sosiale medier.

- **Medvirkning framover som del av videre planprosess**
 - Sosiokulturell analyse. Her kan både spørreundersøkelser, intervjuer, ideverksted, observasjoner etc. være aktuelt.
 - Dokken er i dag et område som er utilgjengelig for folk flest. En viktig del av å utvikle Dokken til en ny del av byen vil være å skape bevissthet og eierskap til utviklingen på Dokken som videre til kan bidra til at Dokken får sin egen identitet. I tråd med overordnet strategi skal det derfor jobbes med områdemodning gjennom midlertidighet for å ta området i bruk. Sosiokulturell stedsanalyse vil være grunnlag for å identifisere tiltak for områdemodning.
 - Presentasjon av planprogrammet og dialog om videre planprosess i Ungdomsrådet.
 - Møter med aktive interesser i nærområdet ved behov, t.d. lag og organisasjoner.
 - Intern referansegruppe og samhandling med ulike etater i arbeidsgruppen; Bymiljøetaten, Byrådsavdeling for skole og idrett, Byantikvaren, Byarkitekten m.fl.
 - Jevnlig koordinering og samarbeid med detaljreguleringsplan for HI/Fdir
 - Nettside for Puddefjorden prosjektene
 - 3D-modell skal utvikles for planprosjektet, og denne skal aktivt brukes som del av medvirkningsprosessen.
 - Medvirkningsprosess for barn- og unge (i fasen der utredningsarbeidet går mot slutten og hvor arbeidet med utarbeidelsen av et planforslag skal begynne)

- Mulighet for mer tilpassede medvirkningsmøter på prosjektkontor i Skur 23 på Dokken (i fasen der utredningsarbeidet går mot slutten og hvor arbeidet med utarbeidelsen av et planforslag skal begynne)

7.1.2 Utført medvirkning i prosessen med arealstrategien

Det har også vært gjennomført flere aktiviteter for å få innspill til arealstrategien (www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/dokken). Bruk av ulike metoder for involvering gav mange gode innspill som ble innarbeidet i sluttproduktet. Mange av innspillene vil også sees til i det videre planarbeidet. De viktigste aktivitetene som ble gjennomført er:

- [Parallelloppdrag – mai-september 2020](#): Team Advansia/Vill urbanisme, Team Asplan Viak og MAD, Team Tredje natur): Tre besvarelser med ulik tilnærming som primært fungerte som grunnlag til overordnet strategi, men videre også til arealstrategien. Parallelloppdragene vil i tillegg fungere som kunnskapsgrunnlag til arbeidet med områdereguleringsplanen.
- Høring av arealstrategi – april-mai 2021: Stort engasjement med over [80 inkomne merknader](#), som totalt sett ga hovedlinjene for både behov, ønsker og interessekonflikter. Innspillene er fortsatt relevant for arbeidet med områdereguleringsplan Dokken sør.
- [Minecraft-konkurransen for unge opp til 7. skoletrinn](#) – vinterferien 2022: Høy oppslutning med ca. 450 barn som bygget sin drømmeversjon av Dokken 2050. Denne ga oss en god pekepinn på hva mange barn og unge er opptatt av, og hvordan de ser for seg at den fremtidige bydelen kan fungere godt ut ifra deres perspektiv. Innspillene er fortsatt relevant for arbeidet med områdereguleringsplan Dokken sør.
- [Bylab i Kulturhuset](#) om byrom og møte med sjøen – 8. mars 2022: Mange påmeldte, og denne workshopen var utslagsgivende for det endelige resultatet med arealstrategi levert til politisk behandling. Innspillene er fortsatt relevant for arbeidet med områdereguleringsplan Dokken sør.

7.2 Framdriftsplan

For planarbeidet er det laget en foreløpig framdriftsplan for milepæler og produksjonsperioder, inkludert antatt tid til politisk behandling. Ut over offentlige informasjonsmøter skisserer ikke framdriftsplanen perioder for medvirkning. Som presentert i kapittel overfor vil øvrig medvirkning skje som del av produksjonsperiode for konsekvensutredning og planforslag.

Tabell 8 – Foreløpig framdriftsplan for områdereguleringsplan Dokken sør

Områdereguleringsplan med KU for Dokken sør	2023	2024				2025				2026				2027	
	Kvartal	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1
Varsel om oppstart om planarbeid	X														
Høring og offentlig ettersyn av planprogram. Merknader kan sendes inn i høringsperioden															
Offentlig informasjonsmøte		X													
Merknadsbehandling															
Ev. bearbeiding av planprogram															
Fastsetting av planprogram			X												
Konsekvensutredning															
Utarbeide planforslag															
Politisk behandling planforslag															
Høring og offentlig ettersyn av planforslag med konsekvensutredning. Merknader kan sendes inn i høringsperioden.															
Informasjonsmøte og kontordag															
Merknadsbehandling															
Ev. bearbeiding av planforslag															
2. gangs behandling planforslag/vedtak															
Offentliggjøring															

Kilder

Aurland naturverkstad, 2011, Verdivurdering av landskap i Hordaland fylke.

Bergen kommune, 2016. Bergens byskikk og byggehøyder.

<https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V193008>

Bergen kommune, 2021a. Kulturminnegrunnlag. Sammendrag: KMG Bergen vest, fokusområde: Nøstebukten, Dokken og Møhlenpriskaien. [9. Kulturminnegrunnlag.pdf - Google Disk](#)

Bergen kommune, 2021b. Dokken 2050 transformasjon fra godshavn til ny bydel. Høringsutkast mars 2021. <https://www.bergen.kommune.no/politikere-utvalg/api/fil/bk360/4292191/-Arealstrategi-Dokken-horingsutkast-komprimert>

Bergen kommune, 2022. Sentralitetsanalyse av Arealstrategi for Dokken.

<https://drive.google.com/file/d/1HMNhMTaLwNdbPE15D4RHhH-9Y40zXziC/view>

[Bergen Havn, 2023.](#) Utviklingsplan Dokken Jekteviken 2023 - 2050 Bergen Havn

Fylkesatlas Vestland, besøkt 26.09.23. fylkesatlas.no

Cowi, 2022. NATURMANGFOLD DOKKEN. [1 - Naturmangfold.pdf - Google Disk](#)

Cowi, 2023. Modellering av vannutskiftning i Puddefjorden. [TITTEL \(bergen.kommune.no\)](#)

Norconsult, 2021a. Dokkeskjærskaien Miljøteknisk grunnundersøkelse [11. Miljøtekniske grunnundersøkelser.pdf - Google Disk](#)

Norconsult, 2021b. Bølger og stormflo ved utbygging i Dokken. [Vedlegg 4 Bølger og stormflo ved utbygging i Dokken - 20210305.pdf - Google Disk](#)

Norconsult, 2021c. Utredning av landskap og ekspansjon i sjø

Dokken og Jekteviken – Bergen. [14. Utredning av landskap og ekspansjon i sjø.pdf - Google Disk](#)

Vann-nett.no, besøkt 15.08.23. [VannNett-Portal \(vann-nett.no\)](#)

Miljødirektoratet, sist besøkt 05.09.2023. [Konsekvensutredning av klima og miljø - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](#)