

NOTAT

Havneutredning Sentrum

ALTERNATIVER FOR FRIGJØRING AV KAIER PÅ DOKKEN SØR FOR BYUTVIKLING I PERIODEN 2027-2035



17. Desember 2024



BERGEN
KOMMUNE



INNHold

SAMMENDRAG	3
1 INNLEDNING - OM PROSJEKTET.....	6
1.1 HVORDAN ER PROSJEKTET AVGRENSET?.....	6
1.2 ORGANISERING OG PROSESS.....	7
1.2.1 <i>Organisering</i>	7
1.2.2 <i>Prosess</i>	7
2 HVORFOR HAVN – DAGENS SITUASJON OG VERDISKAPNING.....	8
2.1 HAVNENS HISTORISKE BETYDNING	8
2.2 ORGANISERING BERGEN HAVN	9
2.3 TRENDER OG UTVIKLING	9
2.4 ULIKE SEGMENT I DAGENS SITUASJON.....	10
2.4.1 <i>Gods</i>	10
2.4.2 <i>Cruise</i>	12
2.4.3 <i>Offshore-relaterte skip</i>	12
2.5 BEREDSKAP FOR FORSVAR OG HELSE	12
2.6 HVA BETYR CRUISENÆRINGEN FOR BERGEN OG BERGEN HAVN AS?.....	13
3 BEHOV	14
3.1 BEHOVSANALYSE.....	14
3.2 AVHENGIGHETER OG USIKKERHET	17
4 ALTERNATIVSVURDERING OG SILING	18
4.1 INNLEDENDE ALTERNATIV.....	18
4.2 ALTERNATIV SILING 1	20
4.3 ALTERNATIV SILING 2	24
5 SCENARIER	28
5.1 SCENARIO 1: INGEN ERSTATNINGSKAIE ETABLERES I BERGEN SENTRUM	29
5.2 SCENARIO 2: NY KAI ETABLERES PÅ SKOLTEN	30
5.3 SCENARIO 3: NY KAI ETABLERES PÅ JEKTEVIKEN	31
5.4 SCENARIO 4: GODSAKTIVITETER FLYTTER TIDLIGERE ENN FORESPEILET I FASEPLANENE	32
6 OPPSUMMERING OG ANBEFALING	33
6.1 MIDLERTIDIG OG PERMANENT LØSNING FOR GODS	33
6.2 BEHOVET FOR UTVIKLING AV HAVNEFASILITETENE PÅ SKOLTEN/ BONTELABO	33
6.3 SAMLET ANBEFALING	34
REFERANSER.....	35
FIGURLISTE	36
TABELLISTE	36
VEDLEGG	37

Sammendrag

I sentrale deler av Bergen kommune er det igangsatt flere planarbeid for transformasjon og byutvikling, der Dokken og Jekteviken er ett av områdene som skal transformeres. Her driver Bergen Havn AS havnevirksomhet, som da må flyttes eller omstilles, for å gi plass til ønsket byutvikling. Frigjøring av havneareal er planlagt skal starte på Dokken sør, der det i dag i hovedsak er godshåndtering som foregår (se figur 1).

Etablering av ny havn på Ågotnes og en utviding/ moderniseringen av eksisterende havneareal på Skolten/ Bontelabo har vært sett på som en løsning. Manglende finansiering av ny kai på Ågotnes og en påbegynt fredningssak på Sverresborg festning, gjør at dette ikke vil kunne komme på plass i tråd med plan for relokalisering, jf. Utviklingsplan Dokken Jekteviken 2023 - 2050.

Hovedmålet med denne utredningen har derfor vært å:

Belyse realistiske alternativer til plassering av havnerelatert aktivitet som i dag er lokalisert på Dokken og Jekteviken.

Utredningen er avgrenset til alternativer for lokalisering av nødvendige havnefunksjoner som erstatning for det som er på Dokken / Jekteviken i dag, innenfor det geografiske området til KDP Bergen Havn. Utredningen vurderer *ikke* hva som er nødvendige havnefunksjoner på lang sikt i regional sammenheng.

Behov for ny(e) godshavn(er)

Det er først og fremst godsaktivitetene som trenger nye løsninger.

Det som ikke kan flyttes til Ågotnes i en første fase, kan i en midlertidig fase flyttes lenger nord til Jekteviken (Bring-bygget). Dette er gods som skal videre på vei. Først og fremst får dette konsekvenser for havneaktivitetene her, og særlig passasjertrafikken som vanskelig kan samlokaliseres med godshåndteringen på land.

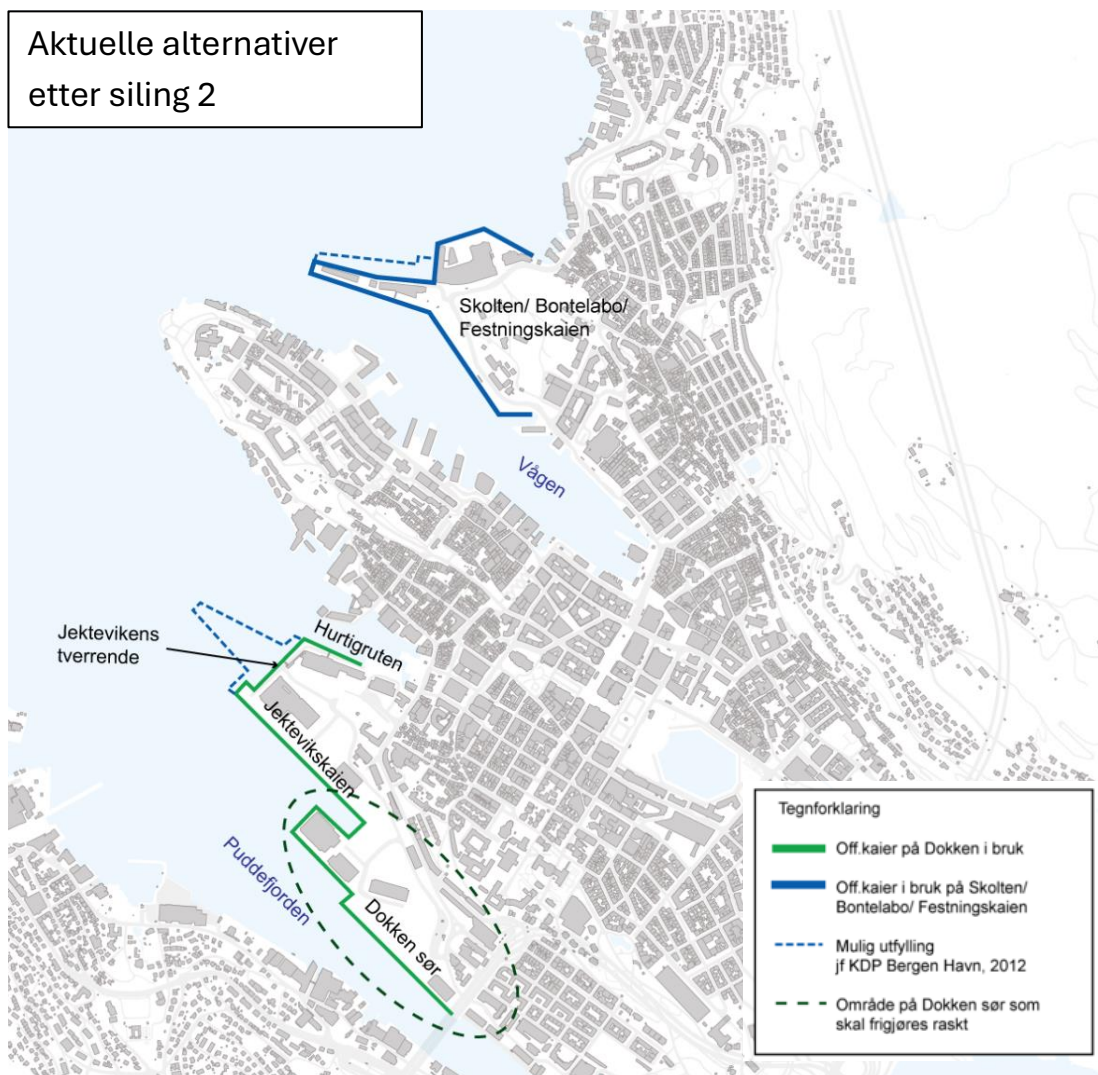
En god og formålstjenlig godshavn som kan erstatte aktivitetene på Jekteviken trenger god tilknytning til farled og et overordnet veinett. En havn på fastlandet vil gi bedre samfunnsøkonomi med mindre videretransport på vei, samtidig som den også ivaretar forsvars- og beredskapshensyn bedre. Fergene transporterer i tillegg til passasjerer en stor andel gods, noe som tilsier en mer sentral plassering. Fergekai trenger likevel ikke være i Bergen sentrum.

Betydningen av cruise

Bergen er en attraktiv cruisedestinasjon som har påvirkningskraft overfor næringen til en mer bærekraftig og utslippsfri næring internasjonalt. Samtidig er den en av flere finansieringskilder for flytting og moderniseringen av havnen. De fleste cruiseturistene besøker attraksjoner i Bergen sentrum, og det er en fordel med gangavstand hit, da en usentral beliggenhet skaper nye areal- og logistikkutfordringer med frakt av passasjerer til/ fra sentrum.

Siling og scenarier

Eksisterende kaier i Byfjorden, både offentlige og private, er vurdert som erstatningskaier for de havneaktiviteter som trenger nye løsninger etter tekniske kriterier, og etter kriterier som gir gjennomføringsrisiko innenfor den signaliserte tidshorisonten. Etter siling basert på flere kriterier er det varianter av løsninger innenfor dagens kaier og/ eller vist i KDP Bergen Havn (2012) på Skolten/ Bontelabo og Dokken/ Jekteviken som vurderes å være aktuell for offentlig havneaktivitet i Bergen sentrum.



Figur 1 Dagens offentlige kaier med mulig utviding vist i KDP Bergen Havn (2012) i Bergen sentrum.

Følgende scenarier er vurdert med utgangspunkt i disse alternative kaiene:

Scenario 1) «0»-alternativet innebærer ingen nye havne- og kaianlegg i sentrum. Scenariet har to tenkte varianter:

- A) Havnevirksomheten nedskaleres/ avvikles for å gi plass til byutvikling på Dokken sør
- B) Dagens aktiviteter med godsvirksomhet på Dokken opprettholdes og ønsket byutvikling stanser

Scenario 2) Det utarbeides og utvikles et planforslag for utvidet kai på Skolten/ Bontelabo i tråd med havneformål i KDP Bergen Havn. Dette er en redusert variant i forhold til den Bergen Havn AS selv har fremmet i innsendt planinitiativ for Skolten/Bontelabo.

Scenario 3) Det utarbeides og utvikles et planforslag for ny pir på Jekteviken med utgangspunkt i areal avsatt i KDP Bergen Havn. Dagens havneaktivitet på Dokken sør flyttes til Jektevikskaiaen og ny pir. Scenarioet kan innebære arealeffektivisering på land.

Scenario 4) Dette er en variant av scenario 1) der godsaktiviteten på Dokken og Jektevikskaiaen relokiseres i sin helhet til en ny godshavn utenfor Bergen sentrum.

Innenfor Bergen sentrum er det ikke mulig å finne permanente løsninger som både ivaretar dagens havneaktiviteter og frigjør havneareal til byutvikling på Dokken sør uten konflikter på kort sikt. Utvidelse av pir/havn på Jekteviken kan være aktuell som en *midlertidig løsning*. Dette forutsetter at det samtidig jobbes med å finne en langsiktig og permanent løsning for *all godstransport* utenfor Bergen sentrum. Det er også behov for utbedringer av havnen på Skolten/ Bontelabo

På denne bakgrunn av anbefales følgende:

- 1) Det jobbes videre med en midlertidig løsning på Jekteviken (jf. scenario 3)
- 2) Det jobbes videre med å se etter en lokalitet for en framtidig godshavn utenfor Bergen sentrum, uten brotilknytning og nær hovedfarleden.

1 Innledning - Om prosjektet

Byrådet vedtok i desember 2023 å starte opp planarbeid med områderegulering for Dokken sør i tråd med føringene som ligger i Arealstrategien for Dokken, vedtatt i Bystyret 22.02.2023, samt visjonene «Dokken 2050 – en overordnet strategi», vedtatt i Bystyret 28.04.2021.

For å kunne transformere området på Dokken sør, er det avgjørende at havneaktiviteter fra samme området flytter ut.

Det er avklart at godshavn midlertidig kan flyttes til Jektevikskaiaen. Øvrige havnefunksjoner må flyttes andre steder. I arealstrategien ble videreutvikling av Skolten/ Bontelabo pekt på som del av en langsiktig løsning. April 2024 varslet Riksantikvaren oppstart av fredningssak for Sverresborg festning med omkringliggende omgivelser grunnet store nasjonale interesser. Ethvert reguleringsarbeid i området påløper dermed en reguleringsrisiko.

Hovedmålet med dette prosjektet har vært:

Belyse realistiske alternativer til plassering av havnerelatert aktivitet som i dag er lokalisert på Dokken og Jekteviken.

Effektmålet har vært å:

- Frigjøre areal på Dokken til byutvikling
- Avsatt erstatningsareal til havnefunksjoner som:
 - er realiserbare innenfor tidshorisonnten som er gitt av utviklingen på Dokken
 - er økonomisk realiserbare
 - har tilstrekkelig areal og kailengde til å håndtere nødvendige havnefunksjoner

1.1 Hvordan er prosjektet avgrenset?

Parallelt med planarbeidet for Dokken sør, pågår privat planarbeid for etablering av Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet innenfor planområdet. Statsbygg er tiltakshaver, og har et mål om å kunne starte bygging i 2027.

Forventet fremdrift på Dokken sør gjør det nødvendig å avgrense oppgaven til å finne og vurdere alternative lokaliseringer av havnefunksjonene på Dokken og Jekteviken på kort sikt. Dette prosjektet vil dermed være Fase 1, og er avgrenset til alternativer innenfor området som inngår i plan for Bergen Havn.

Videre arbeid (Fase 2), vil være å finne overordnende/regionale avklaringer for lokalisering av havnefunksjoner på lang sikt.

Utredningen bygger videre på eksisterende kunnskap, beskrevet i:

- Arealstrategi for Dokken (2023)
- «Bergen havn – alternativsvurderinger for framtidige havneaktiviteter på Dokken» (Kunnskapsgrunnlag til Arealstrategi for Dokken) (2021)
- Strategiplan Bergen Havn, en havn i endring, (2018)
- Kommunedelplan for Bergen havn (2012).
- Alternativanalyse havn (Utarbeidet av Multiconsult på oppdrag fra Bergen Havn) (2024)
- Utviklingsplan Dokken Jekteviken 2023 – 2050 Bergen havn (2023)

1.2 Organisering og prosess

1.2.1 Organisering

Dette notatet skal være et kunnskapsgrunnlag. Det er derfor organisert som et selvstendig prosjekt, med plan- og bygningsetatens (PBE) ledelse v/ etatsdirektør Tarje I. Wanvik, plansjef Aslaug Aalen og samferdselssjef Hege Løvteit utgjør styringsgruppen.

Arbeidet har vært utført av en prosjektgruppe bestående følgende

- Ingunn Renolen, PBE/ Byplanavdelingen, Prosjektleder
- Ole Petter Løvteit, PBE/ Byplanavdelingen, Assisterende prosjektleder
- Christine R. Nilsen, PBE/ Byplanavdelingen
- Eskild Bakke, PBE/ Samferdselsavdelingen
- Ole Christian Hartwig, Bergen Havn AS
- Jan Erik Rossow, Dokken Utvikling AS (fra august 2024)

Nils Møllerup, Bergen Havn og Knut Andreas Knutsen PBE/ Byplanavdelingen har bistått ved behov.

I tillegg har det vært nedsatt en koordineringsgruppe som har bestått av:

- Michael Forland, Havneshjef, Bergen Havn
- Sigrid N. Bjercke, Vestland Fylkeskommune
- Laura Ve, Bergen kommune, Byrådsavdeling for Byutvikling
- Laila Sandvik, Bergen kommune, Byrådsavdeling for Finans
- Endre Steen Nilsen, Bergen kommune, Byantikvaren

Kystverket sin rolle.

Kystverket er en viktig premissleverandør når sentrale havneaktiviteter må flyttes, da de skal kunne uttale seg i alle saker som berører havner og ferdsel på sjøen. Kystverket ble sterkt oppfordret til å delta i koordineringsgruppen og drøftingsmøter underveis. De har imidlertid ikke sett det som sin rolle å delta.

For å finne gode løsninger for relokalisering av havn er det avgjørende for kommunen å ha dialog med rette myndighet, før det fattes beslutninger om hvilke premisser som legges til grunn. På denne måten kan det lages en gjennomførbar plan for hvordan transporten til sjøs skal foregå i framtiden.

1.2.2 Prosess

Notatet skal være et kunnskapsgrunnlag for reguleringsplaner. Det har derfor vært lagt stor vekt på innhenting av kunnskap om premisser og interessemotsetninger knyttet til relevante fagområder i planprosesser som har betydning for Bergen Havn sin framtidige utvikling på kort og lang sikt. På bakgrunn av dette har det vært gjennomført flere møter med inviterte aktører og myndigheter, for avklaringer om:

- Havneaktiviteter Bergen Havn er forpliktet til å videreføre, og hva det krever av infrastruktur og areal på land og på sjø
- Hvilke havneaktiviteter som trenger å være i sentrum

- Videreutvikling av dagens tilgjengelige kaiers påvirkning på tilgrensende kulturmiljøer, positivt eller negativt.
- Nasjonale forsvars- og beredskapshensyn som må ivaretas av Bergen Havn
- Nasjonale helseberedskapshensyn som må ivaretas av Bergen Havn
- Cruisetrafikkens betydning for turistnæringen i Bergen

I arbeidet med denne havneutredningen er det gjennomført møter med en rekke aktører for å belyse muligheter og konsekvenser for havnen og havnedriften. Havneutredningen er ikke et formelt planarbeid etter plan- og bygningsloven, og har ikke fulgt de prosessuelle reglene gitt av loven. Uavhengig av anbefaling i denne rapporten må et etterfølgende planarbeid for regulering av fremtidig havneareal følge ordinære krav til medvirkning i planprosess.

2 Hvorfor havn – dagens situasjon og verdiskapning

I dag er havnen i sosial og økonomisk forstand et sted der fartøy anløper for å laste og losse varer i tillegg til transport av passasjerer. Infrastrukturen og nødvendig areal som muliggjør dette i en moderne havn er kaifronten og sjødybden utenfor denne, fortøyningsinstallasjoner, tilgang på landstrøm, tollsone, avgrensning av internasjonal trafikk (ISPS-gjerder), areal for passasjerstrømmer og tilknytning til annen infrastruktur for videre frakt/ levering av ulike former for gods og frakt av passasjerer.

Bergen Havn har en mottaksplikt jf. §27 i havne- og farvannsloven. Mottaksplikten defineres videre slik:

Eiere og operatører av havner og havneterminaler som er åpne for alminnelig trafikk har plikt til å motta fartøy. Plikten gjelder så langt kapasiteten i havnen tilsier det, og så lenge fartøyet ikke er til urimelig fortrengsel for eierens egen bruk av havnen eller andre som er sikret rett til å bruke havnen. Plikten gjelder ikke dersom mottak av fartøyet kan innebære en risiko for miljøet eller for sikkerheten.

Bergen Havn AS sitt samfunnsoppdrag er å bidra til økt sjøtransport, og å legge til rette for en effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havnen. Godshavnen i Bergen er en stamnetthavn, og er en av syv utpekte norske havner som har en særlig funksjon i det overordnede transportnettverket.

2.1 Havnens historiske betydning

Forbindelsen mellom Bergen og omverdenen var basert på sjøveiene, og havneanleggene har spilt en avgjørende rolle for byens utvikling. Endringer i strandlinjen og bebyggelsesstrukturer knyttet til denne viser ulike avsnitt av havnebyens utvikling fra middelalderen til moderne tid.

Bryggen, med røtter tilbake til 1100-tallet, var byens havnekvartier da Bergen ble etablert. Vågen var et så viktig økonomisk handelssentrum til langt ut på 1800-tallet at man ikke

kunne bygge kaier for passasjertrafikk her. Innføringen av dampskip på 1800-tallet gav likevel behovet for en ny havneteknisk infrastruktur, der tørrmurte steinkaier er det viktigste elementet. De nye kaiene ble bygget i stein og tørrmuring av kaier holdt seg frem til 1960-tallet da man begynte å støpe kaiene i betong. Andre nye kaier var Festningskaaien/ Bradbenken som ble utbygd på slutten av 1800-tallet for passasjerfart. Bergen hadde ikke kai for de store passasjerskip før Skoltegrunnskaaien stod ferdig i 1917.

Det første forsøket på helhetlig regulering av Bergen havn var Havneplanen av 1903. Utgangspunkt var overføring av trafikk fra bøye til kai og en bedre adkomst til Bergen for de reisende. De viktigste delene av planen som ble realisert og som vises igjen i deler av dagens sjølinje var byggingen av Dokkeskjærskaien samt utfyllingen av Store Lungegårdsvann.

2.2 Organisering Bergen Havn

Bergen Havn AS ble opprettet 30.4.2019, etter at Bergen og Omland Havnevesen ble avviklet, og eies nå av kommunene Bergen, Øygarden, Alver, Bjørnafjorden, Askøy, Austrheim og Fedje. Bergen Havn AS forvalter og utvikler de offentlige kaiene i Bergensregionen i samsvar med reglene gitt i havne- og farvannsloven, i tillegg til rammer gitt av eierkommunene. De viktigste oppgavene er å legge til rette for økt sjøtransport og en effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havnen. Som et aksjeselskap er Bergen Havn AS avhengig av inntekter fra salg av ulike tjenester til skip ved kai.

Bergen kommune overtok ansvaret for eiendomsporteføljen på Dokken og Jekteviken, og dermed også ansvaret for all infrastruktur med kaier, anlegg og bygg for havnevirksomheten her. Bergen Havn AS ble leietaker med ansvar for drift av godshavnen og tilrettelegging for skipstrafikken. Det betyr at Bergen kommune og Bergen Havn har et delt ansvar for å videreutvikle havnevirksomheten i Bergen på en bærekraftig måte for byen og sjøveis trafikk. Bergen Havn har en visjon om å være en fremtidsrettet internasjonal miljøhavn.

2.3 Trender og utvikling

I Bergen havn sin årsrapport for 2023 fremgår:

- Sammenlignet med 2022 er godsmengdene gått kraftig ned. En viktig årsak er den ustabile økonomiske og sikkerhetsmessige situasjonen internasjonalt som igjen påvirker hvilke varer og tjenester som fraktes gjennom containere.
- Bergen Havn er internasjonalt ledende innen utvikling og utbygging av landstrøm til skip, noe som bidrar til en betydelig reduksjon av utslipp fra fartøy som ligger til kai.
- Det var en sterk vekst i passasjertrafikken til og fra Bergen, og antall cruisepassasjerer er tilbake til nivået før Covid-epidemien. Cruisenæringen representerer den vesentligste inntektskilden til Bergen havn, og utgjør det finansielle fundamentet for nødvendige oppgraderinger av infrastruktur og kaier i hele regionen.

Som følge av byutviklingsplanen i sentrale havneområder i Bergen har selskapet investert i eiendom på Ågotnes i Øygarden og Flesland i Bergen, med planer om utbygging av havneareal som alternative lokasjoner til deler av dagens havneaktivitet. Bergen Havn AS

ser potensiale for økte godsmengder dersom det etableres en effektiv havn med areal for godshåndtering og lagring, samt etablering av tilstøtende logistikkentre.

Bergen havn viser til at etablering av en ny godshavn og kai for utenlandsferger vil kunne gi samfunnsmessige gevinster i form av frigjøring av verdifulle sentrumsnære tomter på Dokken og Jekteviken, og i form av flytting av gods fra vei til sjø, som er en nasjonal målsetting.

Havnen er et knutepunkt for Bergensregionen med omfattende gods- og passasjertrafikk, så som Kystruten, utenlandsferger og hurtigbåttrafikk, som også er viktig satsingsområde.

2.4 Ulike segment i dagens situasjon

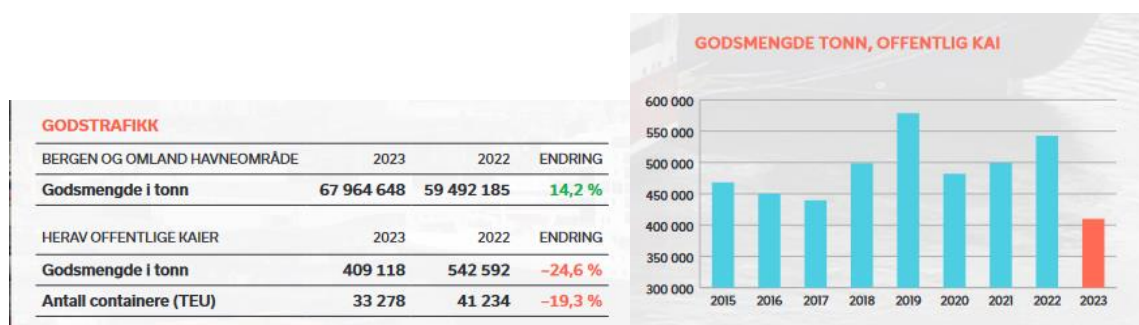
Bergen Havn disponerer i dag havnefasiliteter tilpasset sin virksomhet i Bergen, og det er gjort investeringer i blant annet landstrømanlegg for mer effektiv og miljøvennlig skipstrafikk. Dokken/ Jekteviken og Skolten/ Bontelabo utgjør en vesentlig del av havnen i Bergen, med en rekke kaier av ulik lengde og funksjonalitet. Ved Jekteviken øst (Kystrutekaiaen) har Kystruten daglige anløp.

Ved innløpet til Vågen er det en terskel, som skaper noen begrensninger for større skip å legge til kai på Skolten sør og Festningskaiaen. Bakarealet på land deles med aktivitetene som skjer på Skolten nord og Bontelabo.

Totalt drifter Bergen Havn AS over 3000 meter kaianlegg med tilhørende fasiliteter i Bergen sentrum med tilknytning til Byfjorden. Dette inkluderer flere av kaiene, så som Tollbodkaiaen og Nøstekaiaen. I 2023 tok Bergen Havn hadde Bergen Havn nær 4.000 anløp på de kaiene som denne utredningen har sett på (se vedlegg).

2.4.1 Gods

Det meste av godstransport over sjø er fraktet lenger enn 500 km. Mye leveres over private kaier, der det i hovedsak er tilknyttet den enkelte virksomhet selv – primært innenfor industrien. I Bergen med omland fraktes det mye råolje og petroleumsprodukter over kaiene mye som skal til utlandet.



Figur 2 Godsmengder i tonn og containere (TEU), og endringer. (Kilde: Årsrapport for Bergen Havn AS 2023)

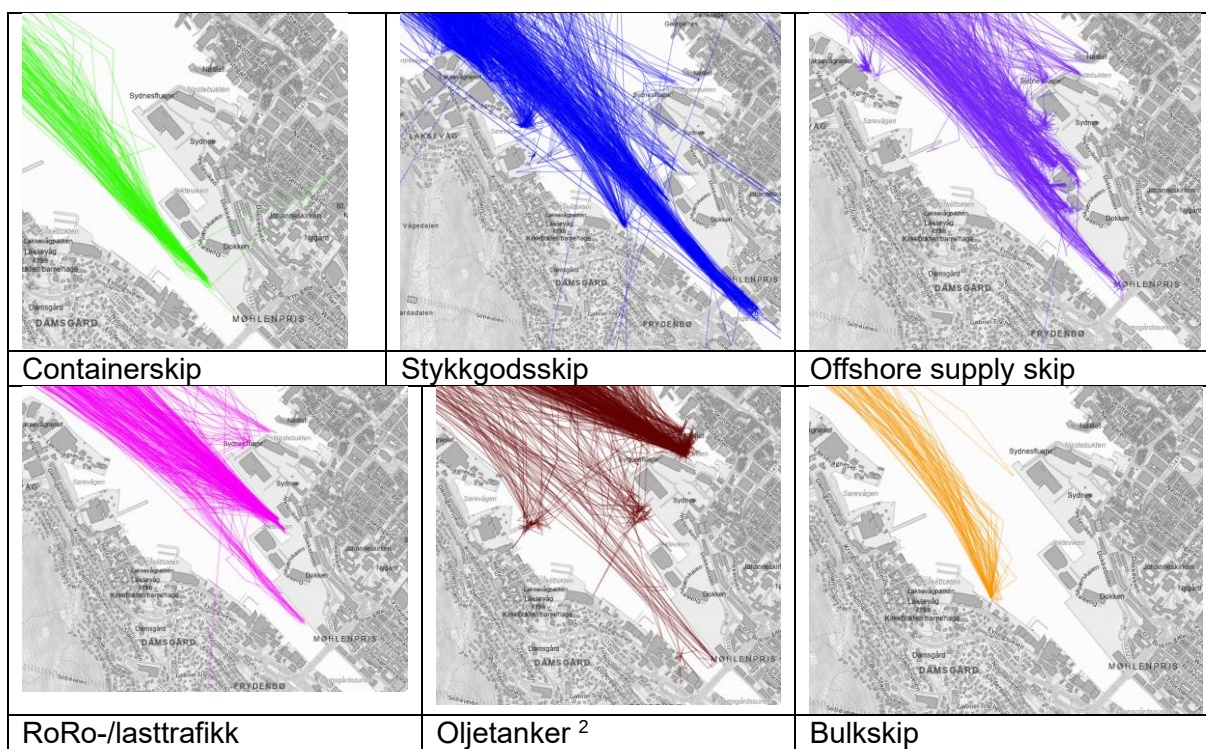
De offentlige kaiene, som Bergen Havn AS har ansvar for, betjener hovedsakelig de mange mindre forsendelsene der vareeier ikke har egen kai. I 2023 mottok Bergen Havn over 409.000 tonn gods og ca. 33.000 containere (TEU), noe som var en reduksjon fra året før på

hhv. 24% og 19%¹ Dette er vesentlig mindre enn i toppåret 2019, da de mottok over 600.000 tonn gods.

De vanligste godssegmentene som håndteres gjennom havnen er:

- Containergods (standardiserte containere)
- Bulklast (uemballert, som korn, kull, malm ol.)
- Stykkgoods (stables løst)
- Prosjektlast (store og tunge varer som krever spesielle løsninger)
- Ro-ro-last («roll on-roll off», last som kan ruller av og på skip, som lastebiler og trailere)
- Farlig gods (gods med risiko som må håndteres etter regelverk)
- Frossen last (oftest matvarer og medisiner)
- Partilast (Forsendelser som skal til flere mottakere)

Ro-ro-last kommer via ferger eller fergelignende fartøy, og krever såkalte ro-ro-rampes og tilknytning til vei for videre transport på land. Ferger som også frakter passasjerer krever i tillegg et ro-pax-system for passasjerene. Andre typer gods fraktes via containerskip. En liten andel gods skal til Bergen sentrum, men det meste har andre destinasjoner. Nærhet til logistikk-knutepunkt og hovedtransportåre er viktig. Godstransport på sjø er en viktig tjeneste å kunne tilby for en offentlig havn.



Figur 3 Viser anløp til Dokken og Jekteviken totalt i 2022 for ulike segmenter (kilde: Kystinfo.no)

¹ Bergen Havn AS sin årsrapport for 2023

² Oljetankerskip anløper for å fylle drivstoff på skip som Havila, Hurtigruten og cruiseskip. (kilde: Bergen Havn AS)

2.4.2 Cruise

På det meste ankommer det 4 skip og/eller 8 000 cruiseturister per dag til Bergen, i tråd med Bergen kommunes retningslinjer (se kap. 2.5). De mest besøkte målpunktene ligger i Bergen sentrum og er i stor grad tilgjengelig til fots. Tidligere registreringer viser at ca. 70% av passasjerene går til fots til de severdighetene de ønsker å besøke i sentrum, 20 % fraktes til severdigheter utenfor sentrum med buss, mens de resterende velger å bli om bord (Multiconsult AS, 2019)

De største skipene ligger ved Jektevikskaien på Dokken, som i dag er den eneste kaien som har tilstrekkelig lengde til å ta imot disse (se kap. 2.4.2 Jekteviken). Skipene er ca. 350 meter lange og behøver kailengde på ca. 450 meter. Askøybrua har en seilingshøyde på 63 meter (www.kystinfo.no), og er bestemmende for hvor høye skip som kan seile inn til Bergen.

2.4.3 Offshore-relaterte skip

Offshore-relaterte skip brukes som en samlebetegnelse for skip som normalt er på oppdrag i sjø, men som innimellom må til kai ved mangel på oppdrag, mannskapsbytte, mindre vedlikehold/ servicebehov, ly for uvær på det åpne havet eller lignende. Bergen Havn har en mottaksplikt for disse, og medfører behov for en viss kapasitet på de tilgjengelige kaiene.

2.5 Beredskap for forsvar og helse

Havnens rolle som beredskap ved forvars- og helserelaterte hendelser er hjemlet i havne- og farvannsloven §31 og definert av departementet. Med en nylig gjennomlevd pandemi og økende uroligheter i Europa gjør at det er naturlig å se på hvilke forpliktelser Bergen Havn AS allerede har, og aktualiserer behovet for å sikre areal. Det tas utgangspunkt i et mål om at nye havneløsninger ikke skal bidra til å svekke beredskapen eller muligheten til å stille funksjonelle kaier og kaianlegg til disposisjon dersom behovet skulle oppstå.

Forsvaret og det internasjonale perspektivet

Forsvaret har myndighet til å legge beslag på nødvendig infrastruktur, inkludert offentlige og private kaianlegg, om hensynet til nasjonal sikkerhet tilsier det.

Norge og Bergen har internasjonale forpliktelser som NATO-land. At Sverige og Finland også er kommet inn i NATO, endrer det geografiske sikkerhetspolitiske bildet. Forsvaret jobber med relokalisering av ulike funksjoner for å møte nye behov som en følge av det. Broer er enkle mål å slå ut i en krigssituasjon, men kan også bli stengt ved andre hendelser. Lokalisering av viktig infrastruktur på «feil» side av broer gir dermed en dimensjon av ekstra sårbarhet, og som gir behov for kaifasiliteter på fastlandet.

Behov for beredskap i Bergen sentrum og i Bergensområdet

I fredstid er lagerkapasitet og øvingsarenaer det viktigste, og Marinen har sine egne anlegg der de driver sine daglige aktiviteter. I krisetid er behovet for å forflytte folk og materiell raskt viktig, og behovet for tilgang på offentlige kaier nødvendig. Det medfører behov for en godshavn i «fastlands-Bergensområdet» som supplerer fasilitetene på Haakonvern. Lagring av materiell og sikringssoner gjør det mer aktuelt å ha godshavn utenfor sentrum. Personell,

matvarer og andre forsyninger som skal fraktes videre gjør at kapasitet og tilknytning til veg, bane og logistikk-knutepunkt har betydning.

Forsvarets behov og funksjoner samsvarer godt med kommersiell godstransport på sjø. En godshavn på Ågotnes vil imidlertid ikke imøtekomme beredskapsbehovet i Bergensområdet, ganske enkelt fordi den vil ligge på en øy, med en sårbar broforbindelse som raskt kan slås ut og effektivt hindre transport av utstyr og personell.

Helseberedskap

Bergen er av Helsedirektoratet utpekt som en IHR-havn (International Health Regulations) sammen med Tromsø og Oslo, i samsvar med IHR-forskriften §19³. Disse skal ivareta særskilte oppgaver slik at helsepersonell effektivt kan håndtere en alvorlig hendelse som kan ha betydning for internasjonal folkehelse, som for eksempel en pandemi. Kommunen har ansvar for å sørge for at havnen har tilgang til nødvendige lokaler, personell og utstyr som er nødvendig. I en pandemi eller lignende situasjoner der det oppstår helsemessige utfordringer på et skip, vil det være et mål at flest mulig forblir om bord i skipet, og at det er de mest alvorlige tilfellene som fraktes til sykehus.

Funksjoner på land vil være tilkomst av personell og sykebil ol. Dersom skipet ligger langt fra sentrum kan personell og materiell bli bundet opp over lang tid, som kan gi kapasitetsutfordringer. Spesielt ved hendelser som krever rask respons vil dette ha betydning.

2.6 Hva betyr cruisenæringen for Bergen og Bergen Havn AS?

Bergen kommune regulerer cruisenæringen i Bergen gjennom politiske vedtak. Sakene blir forberedt av næringsseksjonen i Byrådsavdeling for næring, kultur og idrett, og er en del av Bergen kommunes satsingsområder innenfor turistnæringen. Bergen kommunes politikk for denne næringen har betydning for flere aktører som driver tjenesteyting rettet mot turister. Dagens regulativ følger bystyrets vedtak fra 24.5.2022, sak 125/22, der det ble satt en grense på 8.000 cruisepassasjerer per dag, og inntil 4 skip per dag, der 1 kan legges til Jekteviken. Det stilles også krav om at alle cruiseskip som anløper byen skal kobles på landstrøm innen 2026.

Cruiseskipenes økonomiske betydning for Bergen Havn AS

Menon Economics har gjort flere undersøkelser om cruisepassasjerenes og turistnæringens (inklusive cruiseturisme) økonomiske betydning for Bergen. Cruisenæringene bidrar økonomisk gjennom cruiseturistenes kjøp av varer og tjenester når de går i land, rederienes betaling av avgifter, varer og tjenester, inklusive havnevederlag til Bergen Havn.

Havnevederlaget omfatter anløpsavgift, kai-vederlag, passasjervederlag, ISPS-gebyr, levering av vann og avfall, der ISPS-gebyret og anløpsavgiften er satt ut fra selvkostprinsippet. I 2018 mottok Bergen og Omland Havnevesen (nå Bergen Havn AS) 33

³ [Utbrudd av smittsomme sykdommer - FHI](#)

mill. kroner i havneavgifter, noe som utgjør totalt 19% av inntektene det året på totalt ca. 172 mill. kr.

Cruiseskip som ligger til kai, betaler en havneavgift i tillegg til passasjeravgift. Dette er inntekter som går til Bergen Havn. Havne- og Farvannsloven begrenser muligheten for eierkommunen(e) å ta ut utbytte av disse inntektene (hfl. §32). Samtidig er dette inntekter som kan brukes til å delfinansiere nye kaifasiliteter som muliggjør flytting fra Dokken sør.

3 Behov

De ulike havnefunksjonene har ulike behov knyttet til areal og fasiliteter. Dette legger igjen føringer på hvor disse funksjonene kan lokaliseres. Helt enkelt består kaien av to deler:

- 1) Kaifront mot sjø
- 2) Bakareal på land

Bakarealet kan igjen deles inn i en internasjonal og en nasjonal sone med et ISPS-gjerde (ISPS = International Ship and Port Facility Security Code).

Selve kaifronten kan være kort eller lang og grunn eller dyp. Dette definerer hva slags skip som kan ligge til kai, og igjen hvilke aktiviteter/virksomheter som kan bruke kaien.

Bakarealet på land kan være stort eller lite, kjørbart eller bebygd, innelukket eller tilgjengelig. For enkelte arealkrevende havnefunksjoner er arealet på land like viktig som selve kaifronten, mens for andre skip og funksjoner er ikke bakareal på land nødvendig.

I tillegg er det visse tekniske anlegg og forutsetninger som kan være nødvendige for de ulike havneaktivitetene. Dette kan gjelde elementer som landstrømtilkobling, ISPS-gjerder, eller god, trafiksikker tilkomst til overordnet vegnett. Disse forutsetningene kan enten være etablert/enkle å etablere, *mulig* å etablere ved investeringer, eller umulige å etablere/oppnå.

For at en havneaktivitet skal ha tilrettelagt kai må både kaifront og bakareal være egnet for behovene som skip og havneaktivitet har.

Noen havnefunksjoner lar seg kombinere (sambruk), mens noen havnefunksjoner må i stor grad ha et eget definert areal.

3.1 Behovsanalyse

Godstrafikk over offentlig kai skjer i dag i stor grad på Dokken.

Godstrafikk behøver et stort bakareal. Store mengder varer lastes av/på skip, og stables/mellomlagres i nærhet til kaifronten. Gods fraktes ofte videre på vegnett av lastebiler e.l., og disse behøver manøvreringsareal og oppstillingsplasser på området. Godshavnen bør bestå av ett stort område som kan håndtere behovet. Mindre areal egner seg kun til spesifikke nisjer av godstrafikken, for eksempel godshavnen til Heidelberg (tidl. Norcem) på Laksevåg (se *bulk*).

For å sikre god logistikk, må godshavnen ligge nært store logistikk-knutepunkt og ha god kobling til overordnet veinett. Godstrafikk på havnen innebærer store skip, kjøretøy og maskiner, i tillegg til de store mengdene gods som håndteres hver dag. Havnen må være et lukket, avgrenset område.

Bulk (massegods) er en type gods. Dette er enkeltleveranser av store kvanta, og fraktes enten løst eller i egne tanker e.l., men ikke i standard containere. Disse leveransene behøver oftere lager- eller terminalbygg i tilknytning til havnen for mellomlagring, sortering osv. Siden bulk er leveranser av én vare kan dette gjerne skje på et eget areal som ikke er tilknyttet hovedgodshavnen, og nødvendigvis heller ikke har like strenge krav til nærhet til sentrum- og logistikk-knutepunkt som vanlig godstrafikk.

Ro-ro gods er en forkortelse av *Roll on – roll off*, og er en type godstrafikk som innebærer at godset kjøres av/på direkte mellom skip og bakareal. Ro-ro-skip har av- og påkjøring i akterenden av skipet der lastebiler kjører av/på fra havnen (som på en ferge). I motsetning til vanlige godsskip som kun ligger med siden mot kaien og varene løftes av/på med kran, behøver ro-ro-skip en “ro-ro-rampe” i akterenden for at kjøretøy skal kunne kjøre av/på skipet. Utover behov for en spesialdesignet kai med ro-ro-rampe er behovet for ro-ro-gods stort sett likt som for annen gods. Lastebiler må ha oppstillingsplasser i nærheten av havnen.

I dag er det en ro-ro-rampe for gods på Jekteviken ved Havnelageret. Hurtigruteterminalen har ro-ro-rampe (gods), og det er ro-ro-rampe til “danskebåten” på Jektevikens tverrende (gods og passasjer/personbil). Disse skipene har en relativt rask av/ pålessing og kort liggetid til kai.

Ro-pax er passasjerskip tilpasset ro-ro, altså av- og påkjøring med biler (og lastebiler). I dag er dette “danskebåten” som ligger til kai på Jektevikens tverrende. Dette er daglige, faste avganger, men skipet ligger ikke lenge til kai av gangen, bare en times tid.

Ro-pax-skip behøver oppstillingsplasser for kjøretøyene som venter på å kjøre på fergen, samt et vegsystem som kan håndtere trafikken av og på. I dag er arealet på Jekteviken dimensjonert for 300 personbiler og 40 godsvogn, og det er ønske fra Bergen Havn AS om å øke kapasiteten til 400 personbiler og 80 godsvogn.

Skipene er inne kort tid av gangen, og i teorien kan både kaifronten og bakarealet brukes til andre ting mellom ro-pax-avgangene (sambruk). Men, i praksis er dette vanskelig å kombinere da det gir en utfordrende logistikk for nødvendig fleksibilitet i kombinasjon med daglige faste avganger.

Ro-pax behøver også landgang og terminalbygg for passasjerer uten bil.

Ro-pax-skip ønsker en sentral plassering med nærhet til Bergen sentrum, men det er ikke sikkert at dette er strengt nødvendig. Dagens danskebåt kjører Hirtshals - Bergen via Risavika, ca 15 km utenfor Stavanger, som er en mindre sentralt lokalisert havn enn dagens havn i Bergen.

Antall avganger kan endre seg i fremtiden dersom nye tilbud kommer til eller forsvinner.

Passasjerbåt/ferge betyr i denne sammenheng Kystruten (Hurtigruten), og består av passasjerbåter med faste avganger. Passasjerene behøver landgang og terminalbygg. I tillegg er det et behov for kjørbart tilkomst for gods, varelevering m.m. Behov for oppstillingsplasser for gods, men betydelig mindre arealbehov enn ro-pax-skip.

Sentral plassering med nærhet til sentrum er viktig for fremtidig drift.

I likhet med ro-pax er dette faste avganger som gjør sambruk med andre funksjoner vanskelig. Antallet avganger kan endre seg i fremtiden dersom nye tilbud kommer til eller forsvinner.

Cruise er også passasjerbåter, men uten faste avganger. Cruiseskipene ligger i dag på Jektevikterminalen og på Skolten/Bontelabo. Cruiseskip-anløpene er ikke jevnt fordelt i løpet av året, med flest skip i (den utvidede) sommersesongen. Cruiseskipene har ulik størrelse, og de største som anløper Bergen kan frakte opp mot 5000 passasjerer.

Cruiseskipene behøver noe kjørbart bakareal til varelevering o.l. Det er også busstrafikk knyttet til cruisetrafikken i dag, spesielt med passasjerfrakt til Troidhaugen og andre målpunkt utenfor Bergen sentrum. Mengden busstrafikk knyttet til cruiseskipene avhenger bl.a. av havnens plassering.

Det er viktig å sikre en trygg tilkomst for passasjerene, som i stor grad går til og fra skipene. Det er snakk om store folkemengder i havneområdet og dette kan ikke blandes med for eksempel godstrafikk.

Cruiseskipene behøver ikke ligge i nærheten av Bergen sentrum, men en usentral plassering gir nye logistikk- og arealutfordringer for frakt av passasjerer til/fra Bergen sentrum. I dag kan mange av passasjerene gå fra skipene direkte til severdigheter i Bergen sentrum. Dersom cruiseskipene legges utenfor gangavstand fra Bergen sentrum må gangtrafikken erstattes av buss- og/eller hurtigbåttrafikk. Dersom cruisehavn flyttes ut av Bergen sentrum må passasjerfrakten og arealbehov i sentrum være en del av vurderingen.

Bergen havn AS stiller krav til bruk av landstrøm for flere av cruiseskipene, og det er ønskelig at bruken av landstrøm fortsatt skal vokse. Det er også infrastrukturbehov knyttet til cruiseskipene som ligger til kai, som tilgang på vann og avløp, mulig tilgjengelighet til helsetjenester osv.

Cruisetrafikken inngår i internasjonalt skipsregelverk for frakt av passasjerer og varer mellom land. Kaiene som brukes av cruiseskip må være inngjerdet med ISPS-gjerder, tilsvarende de høye gjerdene som man blant annet kan se langs Festningskaia i dag. Det er strenge krav knyttet til ISPS-gjerder. Disse kravene gjelder også en del av godstrafikken, men godshavnen er også inngjerdet av andre hensyn.

Offshore er en samlebetegnelse på skip tilknyttet offshore-virksomheter. Når disse skipene ikke er på oppdrag, må de ha et sted å ligge til kai. Skipene er både store og små. Offshore-funksjonen behøver ikke samles ett sted, men kan bruke ulike kaier med ulike lengder. Liggetiden varierer, og kan være flere dager. Liggetid utover et døgn gir begrensninger for sambruk med andre funksjoner. Offshore-skipene behøver ikke bakareal. Skipene er påkoblet landstrøm. Skipene kan i teorien ligge til kai omtrent overalt, men hovedsakelig på offentlige kaier. For de ansatte på skipene er det gjerne ønskelig med sentral plassering.

Andre havnefunksjoner er blant annet forsvarsfunksjoner og beredskapsfunksjoner. Disse har få eller ingen behov i Bergen sentrum i normalsituasjon, men kan kreve både kaifront og betydelig bakareal i spesielle situasjoner. Dersom det ikke er avsatt eget areal til dette vil det i ekstremsituasjoner kunne innebære å fortrenge andre funksjoner i en (kort- eller langvarig) midlertidig situasjon. Godstransport er viktig i alle situasjoner, og må fortsatt fungere.

3.2 Avhengigheter og usikkerhet

For å kunne transformere området på Dokken sør, er det nødvendig å flytte havneaktiviteter som i dag ligger innenfor dette området. Det er avklart at containerhavnen midlertidig kan flyttes til Jektevikskaien. Øvrige havnefunksjoner må flyttes andre steder. I sin uttale til oppstart av reguleringsplanarbeid for Dokken sør, har Kystverket uttalt:

Å kartlegge og klargjøre egnede erstatningsareal er avgjørende for om planen er realiserbar. Bergen havn har en vesentlig regional betydning. Regionen har en rekke bedrifter innenfor vareproduserende næring som er avhengig av Bergen havn. Fravær av havnetilbud i Bergen vil kunne risikere at transporttilbudet for disse bedriftene blir forringa. Kystverket kan derfor ikke akseptere at havneområdet reguleres til andre formål før det er sikret et reelt alternativ og overgang til bruk av nye areal.

Med dette følger det noen avhengigheter, herunder:

- Prosjektlast og bulk flyttes til Ågotnes i tråd med utviklingsplanen til Bergen Havn AS. Det er en forutsetning at 400 meter med nytt kaianlegg må etableres på Ågotnes for å håndtere projektlast og bulk
- Containergoods, stykkgoods og roro-gods må flytte til den gamle Bring-terminalen på Jekteviken i en mellomfase.
- Dagens havneaktiviteter på Jektevikskaien må da relokaliseres. Dette gjelder projektlast som er forutsatt til Ågotnes, og de største cruiseskipene. Skoltegrunnskaien/Bontelabo har tidligere vært vurdert som alternativ lokalisering av sistnevnte aktiviteten.
- Alternativ lokalisering for sambruk ferge og resten av godstrafikken. Utviklingsplanen for Bergen Havn AS peker på Flesland som et aktuelt alternativ.

For å få dette til er det mange ting som skal på plass, og om noen av punktene over ikke lar seg løse, får det følgekonssekvenser. Det pågår arbeid for å komme i mål med en langsiktig og helhetlig løsning, men det er noen utfordringer knyttet til flere av punktene, som skaper usikkerhet. Da i form av:

- Arbeid med lokalisering og finansiering av ny godshavn som erstatning for en fremtidig utflytting av alt gods fra Dokken og Jekteviken er ikke påbegynt.
- Reguleringsrisiko for løsning på Skoltegrunnskaien/ Bontelabo er større enn tidligere antatt av hensyn til kulturminneinteresser.
- Finansiering av nytt kaianlegg på Ågotnes er ikke avklart.
- Enkelte av øvrige eiere i Bergen havn har uttrykt misnøye gjennom media om situasjonen, hvorpå det påløper en risiko knyttet til eiersituasjonen i Bergen havn.

4 Alternativsvurdering og siling

4.1 Innledende alternativ

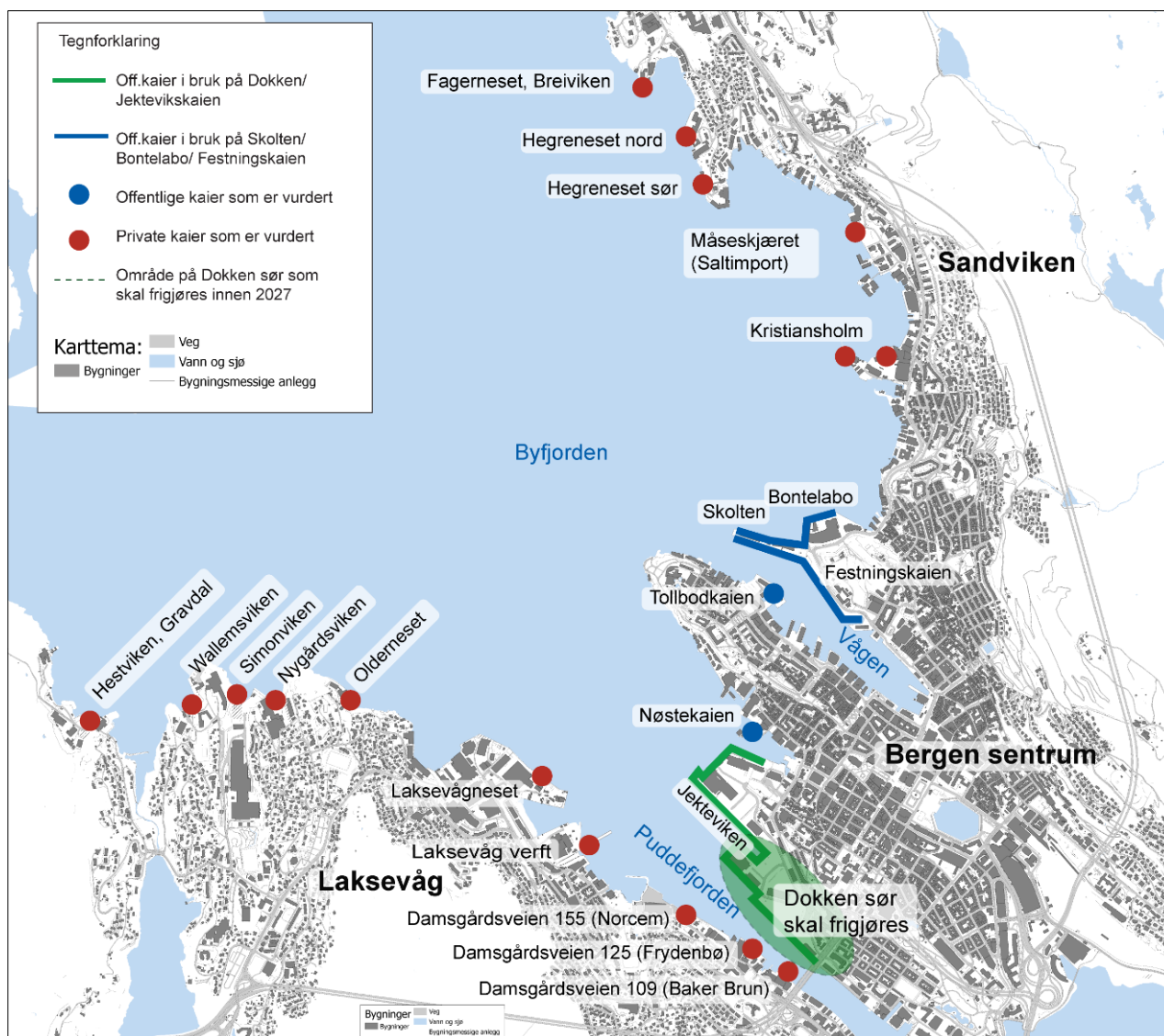
Som del av utredningen er det sett på bredt på lokaliteter innenfor havnebassenget som grenser til Bergen sentrum, vist i illustrasjon under. I den innledende fasen er både private og offentlige kaier inkludert.

Tabell 1 Oversikt inkluderte kaier innledningsvis i analysearbeidet

KAI	EIERFORM
Fagerneset, Breiviken	Privat
Hegreneset nord	Privat
Hegreneset sør	Privat
Måseskjæret (Saltimporten)	Privat
Kristiansholm bukt	Privat
Kristiansholm pir	Privat
Skolten/Bontelabo	Offentlig
Festningskaien	Offentlig
Tollbodkaien	Offentlig
Nøstekaien	Offentlig
Dokken og Jekteviken (havnekaier som må avvikles eller endres)	Offentlig
Damsgårdsveien 109 (Baker Brun)	Privat
Damsgårdsveien 125 (Frydenbø)	Privat
Damsgårdsveien 155 (Norcem)	Privat
Laksevåg verft	Privat
Laksevågneset	Privat
Olderneset	Privat
Nygårdsviken	Privat
Simonsviken	Privat
Wallemsviken	Privat
Hestviken, Gravdal	Privat

I alternativanalysen er lokaliteter/kaier silt bort i to runder på en tredelt skala:

- Ok/løsbart - **grønn**
- Kan vurderes/må undersøkes videre – **gul**
- Komplisert/Ikke akseptabel – **rød**



Figur 4 Vurderte kai-lokaliteter innenfor havnebassenget

4.2 Alternativ siling 1

Behovskartleggingen i kapittel 3 redegjør for de ulike havnesegmentene og tekniske kravene disse har til kaiareal.

De tekniske kriteriene er på overordnet nivå vurdert å være premissgivende for havnelokaliteter, og alternativene er i første silingsrunde derfor vurdert opp mot følgende forhold:

Tabell 2 Vurderingstema og skala for siling 1

Tema	Vurderingsskala	Ok/løsbart	Kan vurderes/må undersøkes videre	Komplisert/Ikke akseptabel
Kailengde		> 200 meter	100 – 200 meter	< 100 meter
Kaidybde		> 10 meter	Ca. 10 meter	< 10 meter
Landareal		> 3000 m2	1000 – 3000 (ev. større, men ikke funksjonelt areal)	< 1000 m2
Veitilknytning		God tilknytning overordnet vegnett	Gjennom boligområde/ dårlig for myke trafikanter	Lite/begrenset kapasitet påkobling overordnet vegnett
Utbedringspotensial		Fleksibilitet med dagens situasjon	Antatt potensiale/usikkert om det løser fremtidig behov/ konflikt fremtidig bybane	Fraværende potensiale for utvidet areal til havn

Tabell 3 Alternativanalyse siling 1

Kai	Kailengde	Kaidybde	Landareal	Veitilknytning	Utbedringspotensial	Siling
Fagerneset, Breiviken	Lengste sammenhengende ca. 62 meter (totalt ca. 116 meter)	< 10 meter	Ca. 1500 m2	Helleveien gjennom boligområde via Breiviksbakken og/eller Breiviksveien. Skoleveg. Fortau, ikke sykkel per i dag	Fraværende potensiale for utvidet bakareal	UT
Hegreneset nord	Ca. 140 meter	> 10 meter	ca. 5000 m2	Via Nyhavnsveien og Hegrenesveien - stedvis smal tilkomst uten fortau. Begrenset kapasitet for tilkobling E39.	Planforslag for byutvikling, konflikt med havn	UT
Hegreneset sør	Ca. 77 meter	> 10 meter	ca. 1000 m2 (smal stripe)	Via Nyhavnsveien og Hegrenesveien - stedvis smal	Fraværende potensiale for utvidet bakareal.	UT

				tilkomst uten fortau. Begrenset kapasitet for tilkobling E39.	Planforslag for byutvikling, konflikt med havn	
Måseskjæret (Saltimporten)	Lengste sammenhengende ca. 100 meter (totalt ca. 170 meter)	> 10 meter+	Ca. 9000 m2	God tilknytning til overordnet vegnett, men gjennom boligområde	Tidligere bruk er opphørt, og et større bakareal er ryddet. Antatt potensiale, men usikkert om det løser behovet. Forslag om bybane i Sjøgaten kan gi trafikale utfordringer	INN
Kristiansholm bukt	Ca. 50 meter	< 10 meter	Ca. 700 m2	Forholdsvis god tilknytning til overordnet vegnett.	Planforslag for byutvikling, konflikt med havn	UT
Kristiansholm pir	Ca. 100 meter	< 10 meter	Ca. 1000 m2 (ved pir)	Forholdsvis god tilknytning til overordnet vegnett.	Planforslag for byutvikling, konflikt med havn	UT
Skolten/Bontelabo (dagens situasjon)	Lengste sammenhengende ca. 330 meter (totalt ca. 560 meter)	> 10 meter+	Ca. 6500 m2 (smale arealer som følger sjøfronten)	God tilknytning til overordnet vegnett.	Forslag om bybane i Sjøgaten kan gi trafikale utfordringer	INN
Skolten/Bontelabo (KDP)	Lengste sammenhengende 275 meter (totalt ca.500)	> 10 meter+	Ca. 17 000 m2 (formen på bakareal er uhensiktsmessig)	God tilknytning til overordnet vegnett.	Forslag om bybane i Sjøgaten kan gi trafikale utfordringer	INN
Skolten/Bontelabo (planinitiativ)	Ca. 450 meter sammenhengende	> 10 meter+	Ca.25 000 m2	God tilknytning til overordnet vegnett.	Forslag om bybane i Sjøgaten kan gi trafikale utfordringer	INN
Festningskaaien	300 meter	< 10 m	Ca. 9000 m2 (formen på bakareal er uhensiktsmessig)	God tilknytning til overordnet vegnett.	Forslag om bybane i Sjøgaten kan gi trafikale utfordringer.	UT
Tollbodkaaien	Lengste sammenhengende ca. 100 meter	< 10 meter	Ca. 6500 m2	God tilknytning til overordnet vegnett	Fraværende potensiale for utvidet bakareal	UT

	(totalt ca. 550 meter)					
Nøstekaia/Nøstebukten	Lengste sammenhengende ca. 94 meter (totalt ca. 160 meter)	< 10 meter	Ca. 800 m2	God tilknytning til overordnet vegnett	Nylig vedtatt reguleringsplan for byutvikling Fraværende potensiale for utvidet bakareal	UT
Jekteviken vest	Ca. 500 meter	> 10 meter+	Ca. 20 000 m2	God tilknytning til overordnet vegnett	Dagens kailengde og landareal gir fleksibilitet	INN
Jekteviken tverrende	Ca. 180 meter	> 10 meter+	Ca. 15 000 m2	God tilknytning til overordnet vegnett	Rutegående trafikk gir begrensninger for cruise	INN
Jekteviken øst - Hurtigrutekaia	Ca. 250 meter	Ca. 10 meter	Ca. 7700 m2	God tilknytning til overordnet vegnett	Rutegående trafikk gir begrensninger for cruise	INN
Jekteviken - flytende konstruksjon	400 meter (kan tilpasses)	>10 meter+	Ca. 16 000 m2 flytende konstruksjon	God tilknytning til overordnet vegnett	Antatt potensiale, men usikkert om det løser behovet.	INN
Jekteviken (KDP)	Ny pir - ca. 210 meter (vest) og 245 meter (øst)	>10 meter+	ca. 22 000 m2 (nytt landareal)	God tilknytning til overordnet vegnett	Antatt potensiale, men usikkert om det løser behovet.	INN
Damsgårdsveien 109 - 113 (Baker Brun)	Ca. 135 meter	< 10 meter	Ca. 1800 m2 (smal situasjon ut mot sjø)	God tilknytning til kommunal veg, men begrensninger i fylkeskommunalt vegsystem.	Byutviklingsplaner under arbeid. Fraværende potensiale for utvidet bakareal	UT
Damsgårdsveien 119-125 (Frydenbø)	Ca. 150 meter	< 10 meter	Ca. 2200 m2 (smal situasjon ut mot sjø)	God tilknytning til kommunal veg, men begrensninger i fylkeskommunalt vegsystem.	Byutviklingsplaner under arbeid. Fraværende potensiale for utvidet bakareal	UT

Damsgårdsveien 139-155 (Norcem)	Ca. 250 meter	< 10 meter	Ca. 9200 m2	God tilknytning til kommunal veg, men begrensninger i fylkeskommunalt vegsystem.	Byutviklingsplaner under arbeid. Minimalt potensiale for utvidet bakareal	UT
Laksevåg verft (pir ved tørrdokk)	Lengste sammenhengende ca. 177 meter (totalt ca. 333 meter)	> 10 meter+	Ca. 16000 m2	God tilknytning til kommunal veg, men begrensninger i fylkeskommunalt vegsystem.	Byutviklingsplaner under arbeid. Minimalt potensiale for utvidet bakareal	INN
Laksevågneset	Ca. 470 meter	> 10 meter+	Ca. 14600m2	God tilknytning til kommunal veg, men begrensninger i fylkeskommunalt vegsystem	Byutviklingsplaner under arbeid. Minimalt potensiale for utvidet bakareal	INN
Laksevågneset (KDP)	Ca. 420 meter (ny kailinje)	>10 meter+	Ca. 15 500 m2 (nytt landareal)	God tilknytning til kommunal veg, men begrensninger i fylkeskommunalt vegsystem	Byutviklingsplaner under arbeid. KDP åpner for utretting av kai og avsetter til formål Industri/Lager	INN
Olderneset	Ca. 56 meter	< 10 meter	Ca. 750 m2	Smal tilkomst gjennom boligområde uten tilbud til myke trafikanter	Byutviklingsplaner under arbeid. Fraværende potensiale for utvidet bakareal	UT
Nygårdsviken	Ca. 70 meter	< 10 meter	Ca. 6200 m2	Smal tilkomst gjennom boligområde uten tilbud til myke trafikanter	Kailengde og bakareal kan mulig utbedres.	UT
Simonsviken	Ca. 63 meter	< 10 meter	Ca. 6200 m2	God tilknytning til overordnet vegnett.	Begrenset potensiale for utvidet kailengde.	UT
Wallemsviken	Lengste sammenhengende ca. 94 meter (totalt ca. 155 meter)	< 10 meter	Ca. 2600 m2	Smal tilkomst gjennom militært område	Fraværende potensiale for offentlig havn	UT

Hestviken, Gravdal	Lengste sammenhengende ca. 70 meter (totalt ca. 140 meter)	< 10 meter	Ca. 8000 m2	Smal tilkomst gjennom boligområde, stedvis uten tilbud til myke trafikanter	Potensiale for utbedret kai med noe bakareal	UT
--------------------	--	------------	-------------	---	--	----

Oppsummering siling 1

De fleste private kaiene har begrensninger som gjør dem uegnet som erstatningskaier for de havneaktivitetene som skjer på Dokken i dag. Heller ikke de offentlige kaiene Festningskaaien, Tollbodkaaien og Nøstekaaien er egnet til å erstatte aktivitetene på Dokken sør.

Av de private kaiene er det bare Laksevågneset, Laksevåg verft og Måseskjæret (Saltimport) som har egnede kaier som *kan* være aktuelle, og går videre til siling 2.

4.3 Alternativ siling 2

For å vurdere egnethet for relokalisering er det flere forhold enn tekniske kriterier som er relevant. I andre silingsrunde er det vurdert på følgende forhold:

Tabell 4 Vurderingstema og skala for siling 2

Vurderingsskala Tema	Ok/løsbart	Kan vurderes/må undersøkes videre	Komplisert/Ikke akseptabel
Nærhet til sentrum	Gangavstand <3 km	Sykkellavstand <5 km	Bilavstand > 5 km
Arealformål KPA/KDP	Havn	Byfortettingssone	Annet
Planrisiko (dagens planstatus/planbehov)	Reguleringsplan	Privat plan igangsatt/risiko for midlertidig fredning/avvikler fra gjeldende planer	Ikke gjeldende reguleringsplan/må reguleres
Dagens arealbruk/Tid for gjennomføring	Kan brukes som den er/kaaien ligger der i dag	Eldre reguleringsplan/Krever reguleringsplan/Krever fyllmasser	-
Midlertidighet	Ingen endring/ikke behov for midlertidighet	Robust	Lite robust
Kjente interessemotsetninger	-	Konflikt med innseiling ferger/byutviklingsplaner	Byutviklingsplaner/kan ikke bidra til å løse fremtidig behov/kulturmiljø
Investeringsbehov	Nei	Ja	Investering som kun er midlertidig

Tabell 5 Alternativanalyse siling 2

Kai	Nærhet til sentrum	Arealformål KPA/KDP	Planrisiko	Dagens arealbruk/ Tid for gjennomføring	Midlertidighet	Interesse-motsetninger	Investerings-behov	Siling
Måseskjæret (Saltimporten)	3,1 km	Byfortetting-sone	Planoppstart Planlegging igangsatt - privat plan	Ubebygd (tidligere industri). Kan brukes som den er.	Mulig som avlastningskai	Ønske om byutvikling. Planene utsatt som følge av mulig bruk av areal og kai for utskipping av tunnelmasser ved forlenging av Fløyfjelltunnelen. Politiske føringer om at byutviklingsplanene kan starte	Ja. Privat eiendom	UT
Skolten/ Bontelabo (dagens situasjon)	1,6 km	Byfortetting-sone/ havn	Planoppstart Planarbeid avventer avklaringer	Kaianlegg og næring. Kan brukes som den er	Vil opprettholdes med dagens funksjon - vanskelig å angi om økt andel anløp i midlertidig fase er aktuelt.	Dagens bruk fortsetter, men kan ikke bidra til å frigjøre areal på Dokken sør	Krever vedlikeholdskostnader pga. gammel kai. Offentlig eiendom	0-alt.
Skolten/ Bontelabo (KDP situasjon)	1,6 km	Byfortetting-sone/ havn	Bygger på tidligere planprosesser, men behov for ny plan.	Ikke realisert. Gammel reguleringsplan (1997), som er videreført i KDP og KPA.	Antatt mulig med midlertidig lektre	Riksantikvaren ønsker ikke videre utfylling og økt bruk av området av hensyn til kulturmiljø.	Ja Offentlig eiendom	INN
Skolten/ Bontelabo (planinitiativ)	1,6 km	Byfortetting-sone/ havn	Må reguleres. Går utover det som er avklart i	Ikke realisert	Ikke aktuelt for midlertidigheter. Men vil gi en permanent og	Riksantikvaren ønsker ikke videre utfylling og økt bruk av området av hensyn til kulturmiljø.	Ja Offentlig eiendom	UT

			overordnet plan (KDP og KPA)	Ikke regulert. Planinitiativ stilt i bero	langsiktig løsning her			
Jekteviken vest	1,1 km	Havn	Regulert i eldre reguleringsplan - havneformål	Havn. Kaiaen ligger der i dag	Skal fungere som godshavn, lite forenelig med annen aktivitet	Dagens bruk fortsetter, men kan ikke bidra til å frigjøre areal på Dokken sør. Alternativt må havneaktivitet reduseres/ avvikles.	Nei Offentlig eiendom.	UT
Jekteviken - flytende konstruksjon	1,1 km	Havn	Foreslått som byutviklingsområde i arealstrategi for Dokken. Må reguleres	Ikke realisert. Krever regulerings-plan	Samsvarer med ny kailinje for arealstrategi. Vil inngå i permanent situasjon ved byutvikling.	Kan komme i konflikt med innseiling for ferger	Ja, krever omfattende investeringer, og kun en midlertidig bruk. Offentlig eiendom	UT
Jektevikens tverrende	1,1 km	Havn	Regulert i eldre reguleringsplan (2003) - havneformål	Havn. Kaiaen ligger der i dag.	Kan avlaste midlertidig, men ikke store skip	Dagens bruk fortsetter, men kan ikke bidra til å frigjøre areal på Dokken sør	Nei. Offentlig eiendom.	0-alt.
Jekteviken øst	1,1 km	Havn	Regulert i eldre reguleringsplan (2001)-havneformål	Havn. Kaiaen ligger der i dag	Mulig, men vil gå ut over anløp for ferger	Dagens bruk fortsetter, men kan ikke bidra til å frigjøre areal på Dokken sør.	Nei. Offentlig eiendom.	0-alt.
Jekteviken - KDP	1,1 km	Havn	Avsatt til havneformål i KDP (2012). Må reguleres. Krever utfylling utover reguleringsplan for utfylling.	Ikke realisert. Krever reguleringsplan og fyllmasser.	Samsvarer ikke med arealstrategi. Antakelig en midlertidig løsning i påvente av byutvikling.	Kan komme i konflikt med innseiling for ferger	Ja, til utfylling. Men nytt areal kan gjenbrukes til byutvikling. Offentlig eiendom	INN
Laksevåg verft (pir ved tørrdokk)	2,8 km	Byfortetting-sone	Planoppstart, Privat planarbeid	Næring/Industri.	Mulig med midlertidig anløp av mindre skip	I konflikt med byutviklingsplaner og	Investeringer på land, som landstrøm mv.	UT

			Planarbeid avventer avklaringer	Kaien ligger der i dag		potensielt med eksisterende drift	Privat eiendom.	
Laksevåg- neset	3,5km	Byfortetting- sone	Planoppstart, Offentlig planarbeid Planarbeid avventer avklaringer	Næring/Industri. Kaien ligger der i dag	Mulig med midlertidig anløp av mindre skip, med justeringer også lange skip	I konflikt med byutviklingsplaner og potensielt med eksisterende drift	Investeringer på land, som landstrøm mv. Privat eiendom.	UT
Laksevåg- neset - KDP	3,5 km	Byfortetting- sone	Planoppstart, Offentlig planarbeid Planarbeid avventer avklaringer	Ikke realisert Krever utfylling og reguleringsplan for utretting av kaifronten.	Mulig med anløp av lange skip	I konflikt med byutviklingsplaner	Privat eiendom og krever investeringer til utfyllinger på dypt vann	UT

Oppsummering siling 2

De resterende private kaiene som i siling 1 ble vurdert som mulige kandidater er tatt ut i siling 2:

Laksevågneset, Laksevåg verft og Måseskjæret (Saltimport) har en noe bedre veitilknytning, men er også gjenstand for byutviklingsplaner. Summen av vurderingskriteriene gjør at også disse alternativene siles ut etter en totalvurdering.

Planinitiativet på Skolten/ Bontelabo er vurdert til å ha for store interesse motsetninger og planrisiko knyttet til seg til å være et reelt alternativ på kort sikt. Alternativet krever en midlertidig løsning.

Foreløpige resultater fra siling 1 og 2 er diskutert med prosjektets styringsgruppe i møte 30.09.24, der det ble besluttet at det kun er varianter av løsninger innenfor dagens kaier og/ eller som vist i KDP Bergen Havn (2012) det skal jobbes videre med.

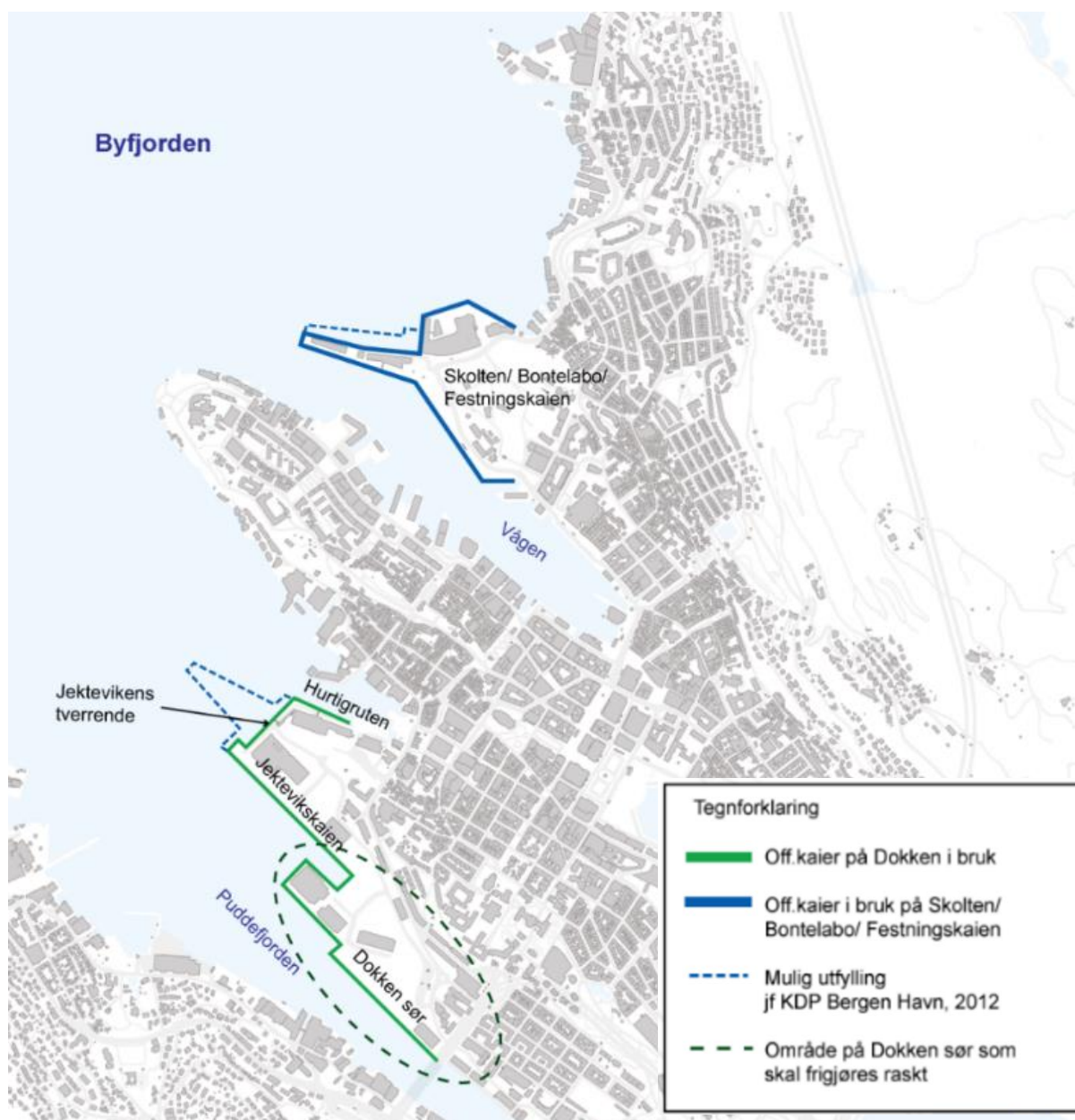
De gjenstående alternativene på Dokken og Skolten/Bontelabo er videre vurdert opp mot fordeler og ulemper i kapittel 5 Scenarier.

5 Scenarier

På bakgrunn av behovskartlegging og alternativsvurdering med siling, blir følgende scenarier beskrevet og vurdert:

- 1) Ingen erstatningskaier etableres i Bergen sentrum
- 2) Ny/ utvidet kai etableres på Skolten
- 3) Ny/ utvidet kai etableres på Jekteviken
- 4) Godsaktivitetene flytter tidligere enn forespeilet ut av Bergen sentrum

For scenario 2) og 3) tas det utgangspunkt i løsningene som ble vist i kommunedelplanen for Bergen Havn fra 2012.



Figur 5 Alternative kaier som grunnlag for de ulike scenariene

5.1 Scenario 1: Ingen erstatningskaier etableres i Bergen sentrum

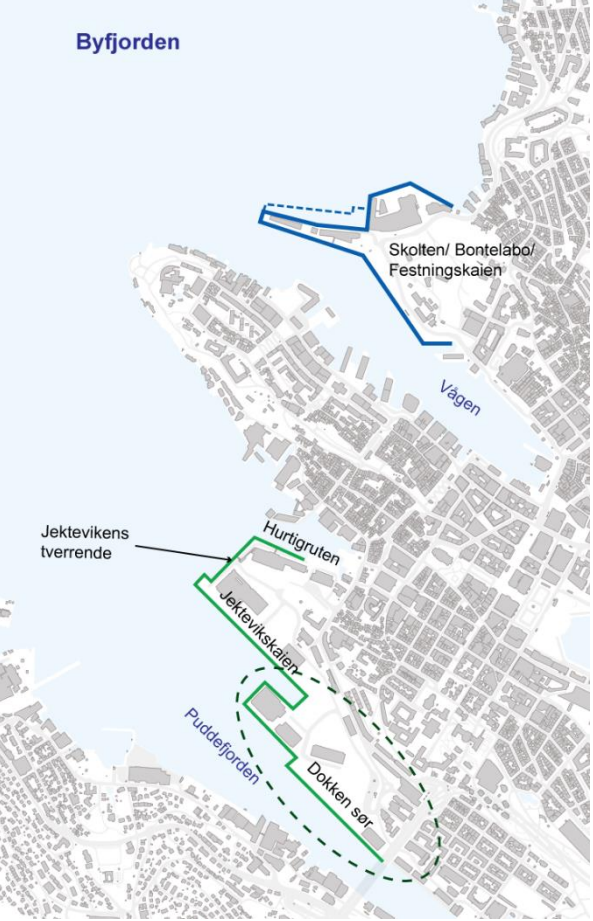
Dette er «0-alternativet» og innebærer ingen nye havne- og kaianlegg i Bergen sentrum. Det er to tenkte varianter i dette scenariet;

- A. Havnevirksomheten nedskaleres/ avvikles for å gi plass til byutvikling på Dokken sør.
- B. Dagens havneaktivitet med godsvirksomhet på Dokken opprettholdes og ønsket byutvikling stanser.

Scenario 1	Vurdering
	Fordel: Tvinger frem politisk handlekraft og prioritering. Et slikt scenario kan spisse diskusjonen og sentrale myndigheter har et tydelig ansvar om å gå i dialog med Bergen havn og kommunen. Ulempe: A. Havnens samfunnsoppdrag ivaretas ikke. Risiko for innsigelse fra Kystverket. B. Pågående planprosesser for områderegeringsplan for Dokken og privat planprosess for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet stagnerer.

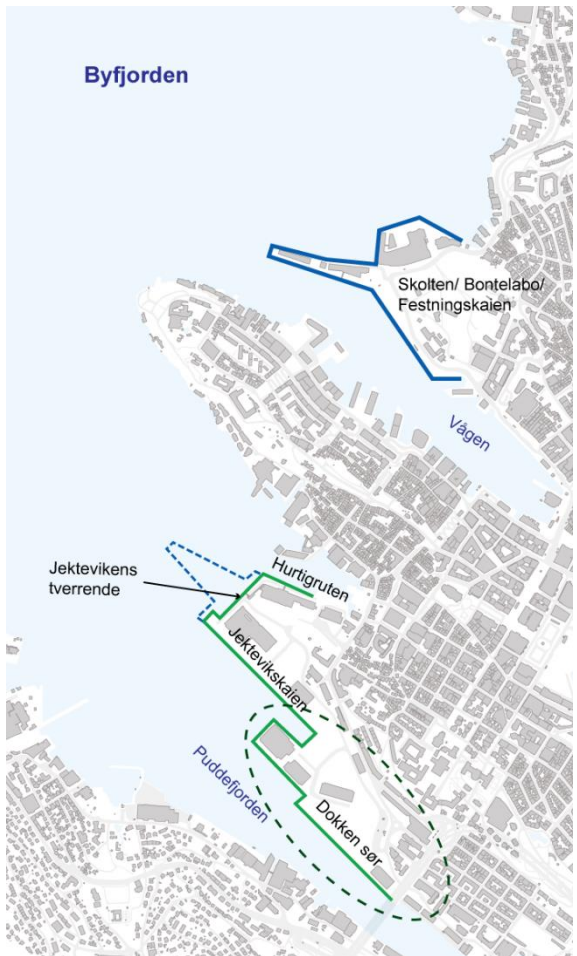
5.2 Scenario 2: Ny kai etableres på Skolten

Bergen havn utarbeider planforslag for kai på Skolten i tråd med havneformål i KDP Bergen havn. Foreløpige vurderinger av Bergen Havn AS tilsier at dette er en løsning som ikke vil gi tilstrekkelige utviklingsmuligheter som forsvarer investeringskostnadene, men vil kunne gi redusert planrisiko da den tidligere har vært gjennom en planprosess.

Scenario 2	Vurdering
	Fordel: Setter i gang prosess opp mot Riksantikvaren og Kystverket. Ulempe: • Prosessrisiko på grunn av sannsynlig innsigelse fra fylkeskommunen og Riksantikvaren. • Bergen Havn AS ønsker ikke regulert/KDP situasjon da den vurderes å ikke være funksjonell og heller ikke gir merverdi for havnevirksomheten. • Innebærer nedskalering for havn da de lengste skipene som kommer til Bergen i dag ikke kan legge til kai i Bergen sentrum. Dette vil påvirke inntektsgrunnlaget for Bergen Havn AS. • Stor investering for en løsning som er usikkert om løser behovet. • Kan risikere at områderegulering for Dokken sør får innsigelse fra Kystverket da dette sannsynligvis ikke er en fullgod løsning. • Kan utløse midlertidig forbud mot tiltak ut over havnens arealer, av hensyn til fredningsprosessen for Bergenhus festning som er igangsatt. Kan få følgekonsekvenser for alle andre aktører innenfor fremtidig sone for områdefredningen.

5.3 Scenario 3: Ny kai etableres på Jekteviken

Realisere ny pir på Jekteviken i tråd med rammene gitt av KDP Bergen havn. Dagens havneaktivitet på Dokken sør flyttes til Jektevikskaien og ny pir. Kan innebære arealeffektivisering på land. Foreløpige vurderinger av Bergen Havn AS tilsier at denne løsningen vil være tilstrekkelig til å løse de behovene som trengs for å opprettholde dagens aktivitet i et 20-30 års perspektiv, fram til Jekteviken også skal transformeres. Løsningen krever reguleringsplan.

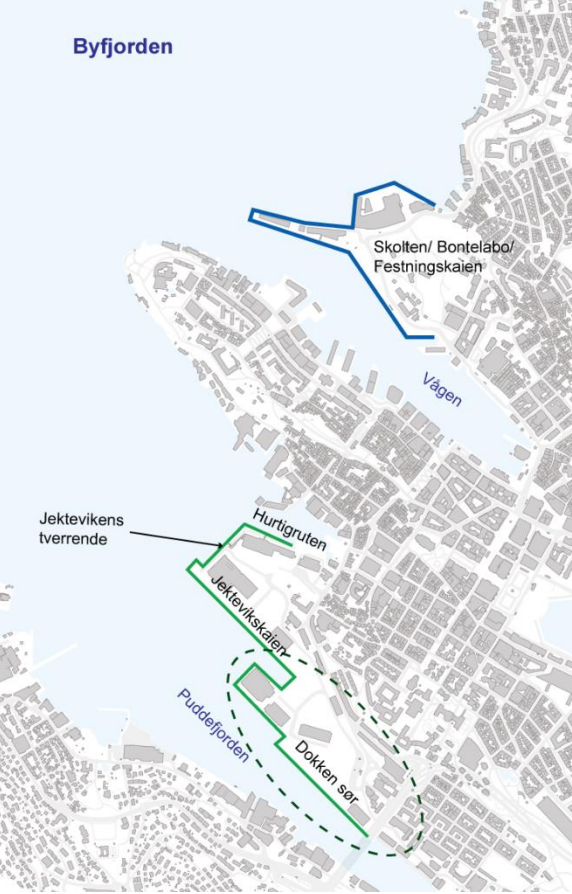
Scenario 3	Vurdering
	Fordel: • Realisering av en mulig løsning som frigjør Dokken sør • Får en løsning som kan fungere i 20-30 år • Liten prosessrisiko Ulempe: • Midlertidig løsning for Bergen Havn AS • Kailengde kan være for kort. • Mulig konflikt med innseiling for ferger. • Stor investering • Kan legge føringer for videre byutvikling på Dokken/Jekteviken.

Varianter av denne løsningen bør vurderes videre i en planprosess. Foreløpige vurderinger tilsier at piren må forlenges, og kanskje flyttes slik at den blir en forlengelse av dagens Jektevikskai. Det er dypt, og løsningen vil kreve en utfylling som går utover det som allerede er avklart i nylig vedtatt plan for forberedende utfylling i sjø (planID 70970000, 2023). Fordi flere havnefunksjoner konsentreres på et mindre område, må sentrale tema i et slikt planarbeid være arealeffektivisering på land med mer sambruk. Landskap, naturmiljø, kulturmiljø, trafikkavvikling og kapasitet på hovedveisystemet er også viktige tema.

Også Jekteviken er planlagt transformert for byutvikling, og løsningen må derfor være midlertidig. Nyetablert landareal kan utnyttes i en framtidig byutvikling. Føringer gitt i arealstrategien og strategiprogrammet for Dokken må ligge til grunn.

5.4 Scenario 4: Godsaktiviteter flytter tidligere enn forespeilet i faseplanene

Godsaktivitet på Dokken og Jektevikskaiaen opphører og relokaliseres. Annen havneaktivitet enn gods kan fortsette i Bergen sentrum. Ettersom det bare er godsaktivitet på Dokken sør i dag, vil dette kunne frigjøre området for Byutvikling i sin helhet, uten at det går på bekostning av andre havneaktiviteter på Jekteviken. Utfordringen er at det ikke er tilgjengelig en egnet lokalitet som kan ta imot all godsaktiviteten som skjer her i dag, da planlagt anlegg på Ågotnes bare er egnet til å ta imot deler av det.

Scenario 4	Vurdering
	Fordel: • Inntektskilde for Bergen havn opprettholdes. Ulempe: • Ny reguleringsplan for flytting av godsaktiviteter tar tid. Påvirker fremdrift • Dokken sør fristilles senere til byutvikling. • Usikkerhet for Hi/Fdir: må eksistere sammen med gods i en periode. Kan påvirke fremdrift • Økonomi; bygge ny godshavn vil være kostbart. Finansiering må avklares. • Omfang og løsning for cruise vil være uavklart. Ev. nedskalering kan være aktuelt. • Ny godshavn vil få konsekvenser for andre planfaglige tema der det flyttes til. • Større handlingsrom på Jekteviken for å finne helhetlige løsninger for byutvikling i en tidligere fase. • Videre byutvikling vil ikke ha usikkerhet knyttet til flytting av godshavn.

6 Oppsummering og anbefaling

Det har siden 2019 vært jobbet for å legge til rette for transformasjon og byutvikling på Dokken og Jekteviken, der Bergen Havn AS har ansvaret for havnedrift i dag. Byutviklingen skal starte i sør. For å få dette til, er det nødvendig å finne nye løsninger for havnedriften, og i den første fasen er det nye løsninger for godshåndteringen på Dokken sør som må etableres.

Planer om ny godshavn på Ågotnes i Øygarden kommune og utviding/ modernisering av havnefasilitetene på Skolten/ Bontelabo kunne gitt tilstrekkelig grunnlag for at byutviklingsplanene på Dokken sør kunne igangsettes. Manglende finansiering og redusert løsning på Ågotnes, sammen med oppstart av fredning for Bergenhus Festning kompliserer utflyttingsplanene fra Dokken sør. Denne utredningen har derfor vurdert eksisterende kaier innenfor et areal tilsvarende avgrensningen av KDP Bergen Havn fra 2012, og undersøkt muligheten for alternative løsninger som er realiserbar i perioden 2027-2035.

6.1 Midlertidig og permanent løsning for gods

I en midlertidig fase er det mulig å flytte den godshåndteringen som ikke får plass på Ågotnes, nordover til Jekteviken når «Bring-bygget» fraflyttes. En ny pir på Jekteviken vil kunne åpne for at dette kan gjennomføres, samtidig som den øvrige aktiviteten på dagens havneområde på Jekteviken kan opprettholdes (se kap. 5.3, scenario 3). På lengre sikt skal også dette området transformeres for byutvikling. Derfor må det jobbes videre med å finne permanente løsninger for gods utenfor Bergen sentrum.

I en langsiktig, permanent løsning, bør den delen av godset som skal fraktes videre på vei, lokaliseres tett på hovedveinettet, og nært logistikk-knutepunkt. For ikke å øke sårbarheten, og opprettholde beredskapsmulighetene av forsvarshensyn, bør en slik havn ligge på fastlandet nær hovedfarleden i sjø. Kystverket har uttalt at det ikke kan aksepteres at havneområdet reguleres til andre formål før det er sikret et reelt alternativ og overgang til bruk av nye areal.

Det anbefales derfor at det jobbes videre med å finne en permanent løsning for ferger og gods på vei på fastlandet, nær hovedfarled *i tillegg til* etablering av havneareal med kai på Ågotnes. Dette arbeidet bør starte straks, slik at en uavklart, permanent løsning for gods ikke utgjør en risiko for gjennomføring av en midlertidig løsning på Jekteviken.

6.2 Behovet for utvikling av havnefasilitetene på Skolten/ Bontelabo

Det er ikke behov for utviding av Skolten/ Bontelabo som erstatning for Dokken sør når ny pir på Jekteviken bygges ut som anbefalt i kap. 6.1.

Skolten, Festningskaia og Bontelabo er likevel viktige kaier og havneområder i dag, og det er viktig at det finnes utviklingsmuligheter for at også disse kaiene kan tilby bærekraftige, funksjonelle løsninger for driften i framtiden. Bergen Havn AS er derfor opptatt av at det må

være utviklingsmuligheter også her. De har et mål om å forbedre havneområdet for offshore- og passasjerskip, samt å kunne trygt ta imot store skip ved beredskapssituasjoner.

Bergen kommune og Bergen Havn AS kan fortsette dialogen med kulturmiljømyndighetene. Målet er å finne en løsning for fortsatt havnedrift som er forenlig med vernebestemmelse i vedtatte planer og ev. de kommende fredningsbestemmelsene knyttet til Bergenhus festning inkludert Sverresborg og buffersonene rundt verdensarven Bryggen.

6.3 Samlet anbefaling

Gjennom behovsanalysen og vurdering av eksisterende kaier i Byfjorden, er det klart at det ikke finnes løsninger som frigjør kaiområdene på Dokken sør til fordel for byutvikling innen 2035 med en langsiktig og permanent løsning. En reduksjon eller delvis avvikling av havnedrift vil få konsekvenser for Bergen Havn AS sin utøvelse av sitt samfunnsoppdrag og/eller inntjeningsevne. I tillegg har det betydning for Bergen som havneby. En midlertidig løsning forutsetter derfor at det jobbes for en langsiktig og permanent løsning som gir havneselskapet nødvendige utviklingsmuligheter.

På denne bakgrunnen anbefales:

Det jobbes videre med en midlertidig løsning på Jekteviken (jf. scenario 3)

Det jobbes videre med å se etter en lokalitet for en framtidig godshavn utenfor Bergen sentrum, uten brotilknytning og nær hovedfarleden.

Referanser

Overordnede føringer:

- Meld.st.14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036
- St.meld 33 2016-2017, Nasjonal transportplan 2018-2029
- Nasjonal transportplan 2022-2033, Godstransport - et oppdatert kunnskapsgrunnlag, www.regjeringen.no
- Nasjonal havnestrategi, Regjeringens strategi for effektive havner for å få mer gods på sjø, Samferdselsdepartementet, 2015
- Lovdata: Havne- og farvannsloven

Utredninger Bergen kommune:

- Arealstrategi for Dokken (2023)
- Grønn strategi, Klima- og energihandlingsplan for Bergen, 2016, Bergen kommune.
- Notat – alternativsvurderinger for framtidig havneaktiviteter på Dokken i Bergen, 26.2.2021 (Bergen kommune og Bergen Havn AS)
- Bystyrets vedtak 19.06.2019, sak 209/19 Dokken/ Jekteviken – oppstart av transformasjon til ny bydel.
- Bystyrets vedtak 24.5.2022, sak 125/22, Regulering av cruisetrafikken i Bergen
- Kommunedelplan for Bergen havn (2012).
- Kulturminnegrunnlag

Utredninger Bergen Havn AS:

- Utviklingsplan Dokken Jekteviken 2023 – 2050, Bergen Havn AS, 2023
- Strategiplan Bergen Havn, en havn i endring, 2018
- Planinitiativ for Skolten/ Bontelabo, mai 2024:
 - Multiconsult AS, 2024. Alternativanalyse havn
 - Multiconsult AS, 2019. Mulighetsstudie Bergen Havn AS
- Friggjøring av Dokken til byutvikling, behov for ny infrastruktur til havn, Havnedirektørens anbefaling, 8. april 2020
- Bergen Havn AS sin årsmelding for 2023
- Bergen og omland havn sin årsmelding for 2019
- Bergen og omland havn sin årsmelding for 2018

Andre lokale og regionale referanser:

- Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020, Rogaland, Hordaland, Sogn- og Fjordane og Møre og Romsdal Fylkeskommuner
- Bergen Destinasjonsstrategi for en bærekraftig reiselivsutvikling i Bergen, 2021 – 2023, Visit Bergen, 2021
- Destinasjonsanalyse Bergensregionen, pb 120/2024, Menon economics, 2024
- Rapport: Cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen, pb 85/2018, Menon economics, 2018
- Cruisestrategi for Bergen 2016-2020, Bergen Reiselivslag, 2016
- Bergen Byarkiv – historisk utvikling av havneområdene

Figurliste

Figur 1 Dagens offentlige kaier med mulig utviding vist i KDP Bergen Havn (2012) i Bergen sentrum.	4
Figur 2 Godsmengder i tonn og containere (TEU), og endringer. (Kilde: Årsrapport for Bergen Havn AS 2023)	10
Figur 3 Viser anløp til Dokken og Jekteviken totalt i 2022 for ulike segmenter (kilde: Kystinfo.no)	11
Figur 4 Vurderte kai-lokaliteter innenfor havnebassenget	19
Figur 6 Alternative kaier som grunnlag for de ulike scenariene	28

Tabelliste

Tabell 1 Oversikt inkluderte kaier innledningsvis i analysearbeidet	18
Tabell 3 Vurderingstema og skala for siling 1	20
Tabell 4 Alternativanalyse siling 1	20
Tabell 5 Vurderingstema og skala for siling 2	24
Tabell 6 Alternativanalyse siling 2	25

Vedlegg

Oversikten under viser kailengder og anløp på Dokken, Jekteviken og Skolten/ Bontelabo (Planinitiativ for Skolten/ Bontelabo, 2024).

Planinitiativ Skoltegrunnskaien

multiconsult.no

Planinitiativ

Kai	Lengde	Kystruten	Fjordline	Offshore	Godsskip	Cruise	Andre	Totalt
Hurtigrutekaien	160 m	312*	10**	19	22	15	254****	632
Jekteviken Tverrende	180 m	0	222**	32	64	0	37	355
Jekteviken 1-4	500 m	1	0	38	23	123	262****	447
Jekteviken 5 (ro-ro)	60 m	0	0	5	293	0	15	313
Dokken Øst (ro-ro)	128 m	0	0	34	26	0	14	74
Dokken Tverrende	102 m	0	0	45	1	0	4	50
Dokken Vest 2-3	241 m	0	0	111	21	0	18	150
Dokken 4 (cont kai)	180 m	0	0	15	258	0	20	293
Frieleneskaien	210 m	0	0	40	101	0	49	190
Møhlenpriskaien	248 m	0	0		552***	0	87	639
Wieselager (arbeidskai BH)	40 m	0	0	0	0	0	0	0
Skolten Syd	340 m	0	0	138	0	37	41	216
Skolten Nord	330 m	0	0	109	8	59	87	263
Bontelabo kaiene	315 m	1	0	31	27	108	198	365
Totalt	3034 m	314	232	617	1396	342	1086	3987

Figur 3-4: Oversikt over kailengder og anløp på Dokken/Jekteviken og Skolten/Bontelabo. Kilde: Bergen havn

- * Kystruten (Havila Kystruten) hadde ikke alle skip i drift hele 2023 – normalt 350 anløp per år
- ** Fjordline var ute store deler av våren grunnet maskinbytte – normalt 350 anløp per år
- *** En liten godsroute i fylket drar opp tallene (Rani)
- **** Tallene dras opp av oljetankskip som fyller drivstoff på Havila, Kystruten og cruiseskip, men reelle anløp