

Planinitiativ

Ved ønsket oppstart av privat planarbeid skal forslagsstiller sende inn et planinitiativ som i nødvendig grad skal omtale premissene for det videre planarbeidet. Malen er utarbeidet for å dekke punktene som skal redegjøres for i et planinitiativ i henhold til § 1 i [Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter pbl](#), i tillegg til Bergen kommunes krav.

Mal utarbeidet av Byplanavdelingen, Plan- og bygningsetaten Bergen kommune

Mal sist revidert: 09.11.2022

Forslag til plannavn	Nybygg Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet
Bydel, gnr./bnr.	Bergenuhus, 164/1, 164/3, 164/6

Planområdet – dagens situasjon

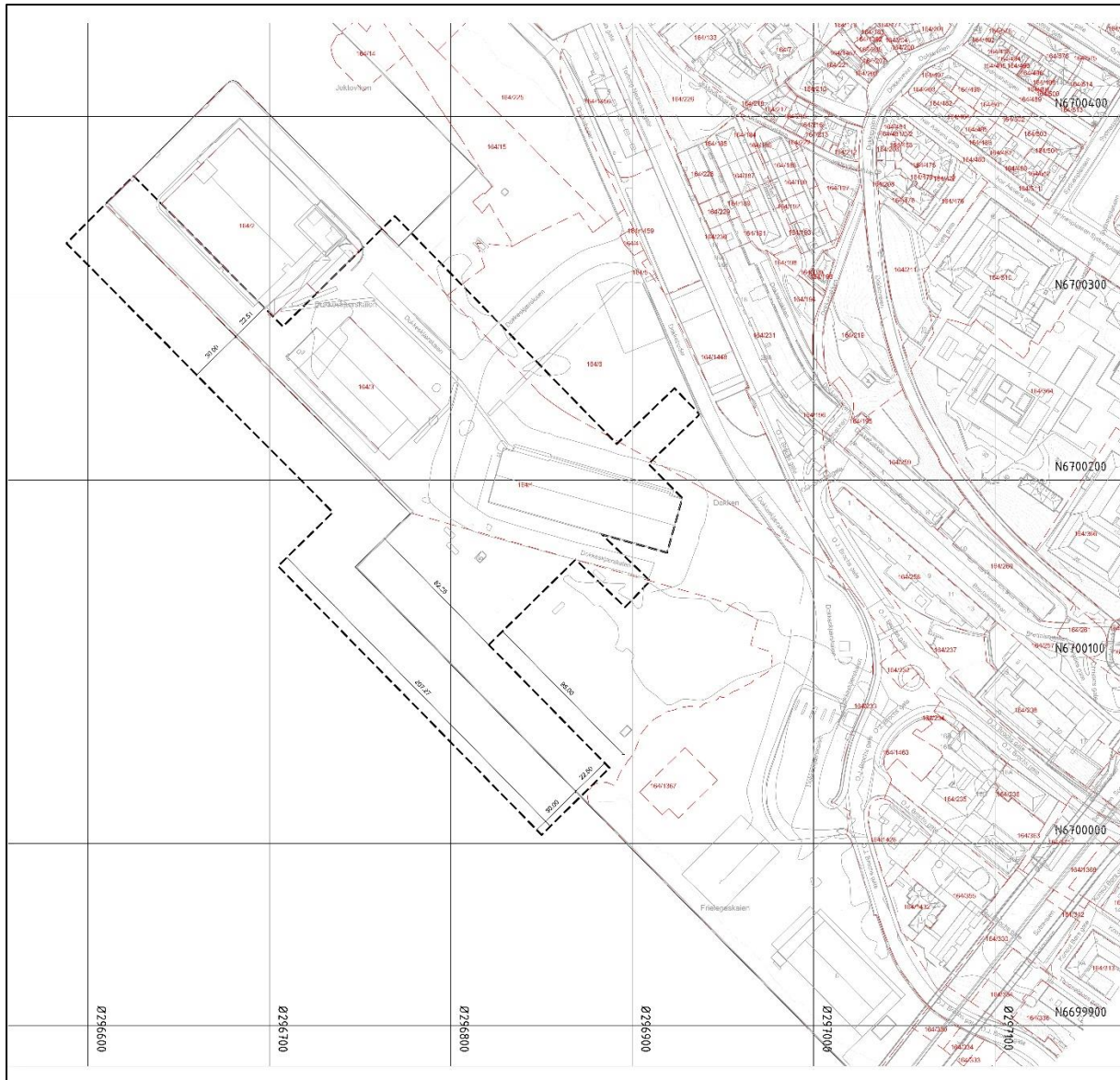


Figur 1 Oversiktsbilde som viser Dokkens plassering i byen. Planlagt utvidelse er vist med hvit stiptet strek og omtrentlig lokalisering av planområdet i rød strek. Satellittbilde hentet fra Asplan Viak-kartet.

Planområdet ligger inne på Dokken vest i Bergenhus bydel.

De nærmeste naboområdene til Dokken er universitetsområdet nord for Torborg Nedreaas gate og Møhlenprisområdet i sørøst, men planområdet ligger slik at den i liten grad har direkte kontakt med de tilgrensende byområdene. Funksjonelt og visuelt har planområdet en sterkere tilknytning til Puddefjorden og områdene og landskapet, med Damsgårdsfjellet, på Laksevågsiden.

Forslag til planavgrensning, inkludert kort redegjørelse for foreslått avgrensning.

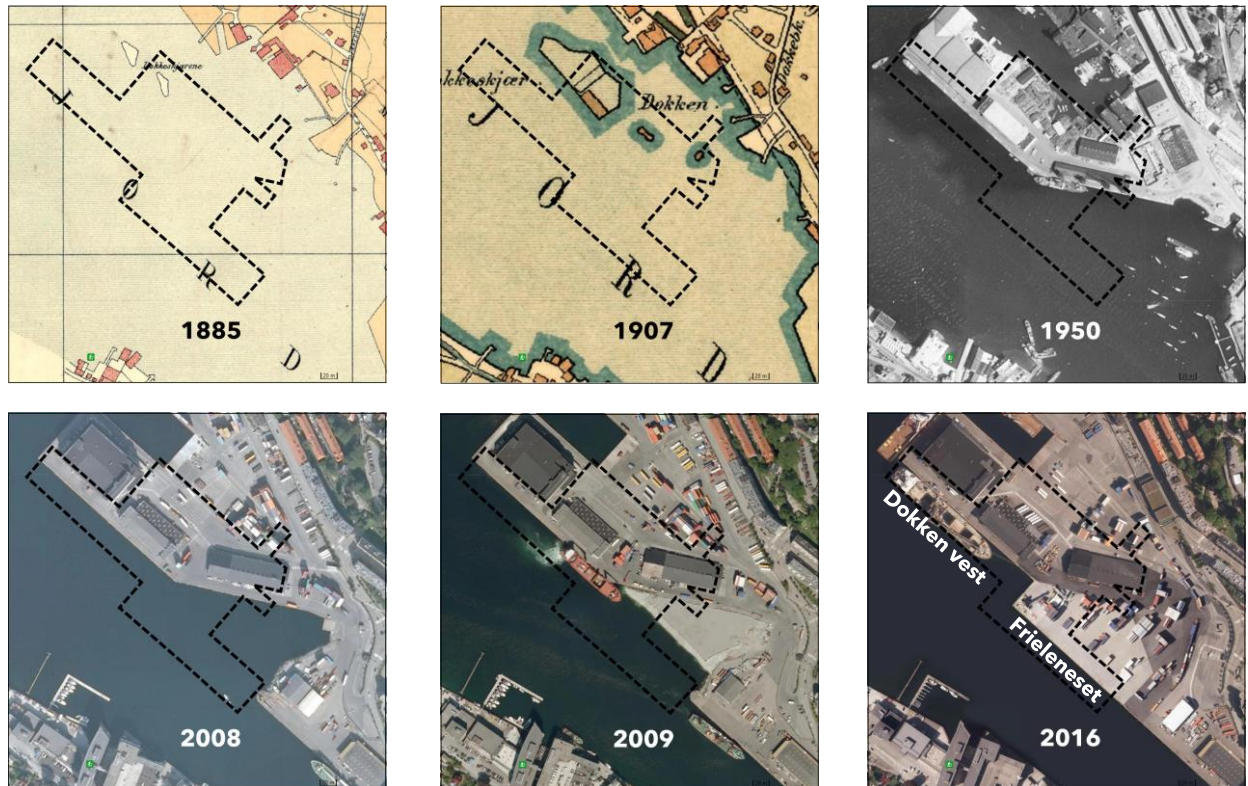


Figur 2 Forslag til planavgrensning

Planavgrensningen rommer areal for tomt for det fremtidige nybygget, kaiareal mot sjøen og noe sjøareal for å kunne si noe om bruk og restriksjoner på bruk her. I tillegg rommer den fremtidige gater rundt bygget, hele bygget innenfor 164/1 og areal der fremtidig adkomstgater til bygget antas å komme. Planavgrensningen vil sannsynligvis justeres når vi vet mer om utforming og behov knyttet til adkomst og omkringliggende areal.

Kort beskrivelse av planområdet: for eksempel eksisterende bygningsmasse, dagens bruk, strøkskarakter og landskap / blågrønne strukturer

Det opprinnelige terrenget i området var i hovedsak sjø, med Jekteviken innenfor Dokkeskjæret, se Figur 3. Siden har området blitt fylt ut i omganger, og planområdet ligger på nyvunnet terreng. Deler av de opprinnelige Dokkeskjærene ligger under utfyllingen innenfor planområdet.



Figur 3 Kart/foto som viser områdets utvikling over tid. Sort stiptet linje viser forslag til planavgrensning. Kilde: historiske kart, finn.no

Som kartene over viser ligger planområdet i dag på en havneutfylling. Fyllingen fremstår som flat, med store og grove bygningskropper, samt stabler av containere/havnekran som endrer seg i takt med godstrafikken. Området blir brukt som kaiplass for cruiseskip, og enkelte av disse skipene har en skala som sprenger landskapsrommet og kan rage over Nygårdshøyden.

Skalaen og teksturen i planområdet står i skarp kontrast til Nygårdshøyden i øst, som er en organisk og grønn terrengrygg med variert og eldre bebyggelse som har tilpasset seg terrenget. I overgangen mellom Nygårdshøyden og Dokken ligger lavblokkbebyggelse langsmed Torborg Nedreaas gate. Puddefjordsbroen buer seg over fjorden i sør til Laksevåg i vest, med mer organisk strandlinje med mindre bygningsvolumer mellom gateløpet langs strandlinjen.



Figur 4 Skråfoto av Dokken i dag med navn på bygg, kaier, og merket område for nybygget i blått

Planområdet, som i dag er del av godshavnen, inneholder to eldre havneskur. Ingen av disse byggene er forutsatt bevart i forslag til arealstrategi. De nærmeste naboområdene til Dokken er universitetsområdet nord for Torborg Nedreaas gate og Møhlenprisområdet i sørøst, men planområdet ligger slik at den i liten grad har direkte kontakt med de tilgrensende byområdene. Funksjonelt og visuelt har den en sterkere tilknytning til Puddefjorden og områdene og landskapet, med Damsgårdsfjellet, på Laksevågsiden.

I og med at området er et transformasjonsområde og det foreligger en arealstrategi for fremtidig byutvikling, må også planer for nybygget diskuteres i forhold til denne. Samtidig er det viktig å ha i mente at det ennå ikke foreligger noen formelle planer og at den bystrukturen som kommer i fremtiden kan, og sannsynligvis vil, avvike fra forslaget som foreligger. I og med at reguleringsplanen for nybygget sannsynligvis utvikles og vedtas som første formelle plan i området, vil denne planen være med å avklare og sette premisser for løsninger som blir førende i fremtiden.

Redegjør for eventuelle eksisterende kartlegginger av området

I forbindelse med arealstrategiarbeidet for Dokken og Statsbyggs forberedende undersøkelser forut for tomtevalg, har det vært gjennomført og dokumentert ulike kartlegginger og vurderinger.

Det er relativt god kjennskap til grunnforholdene knyttet til geoteknikk innenfor planområdet, men kun sporadisk kjennskap til forurensningssituasjonen. Følgende undersøkelser/rapporter foreligger:

Geoteknikk:

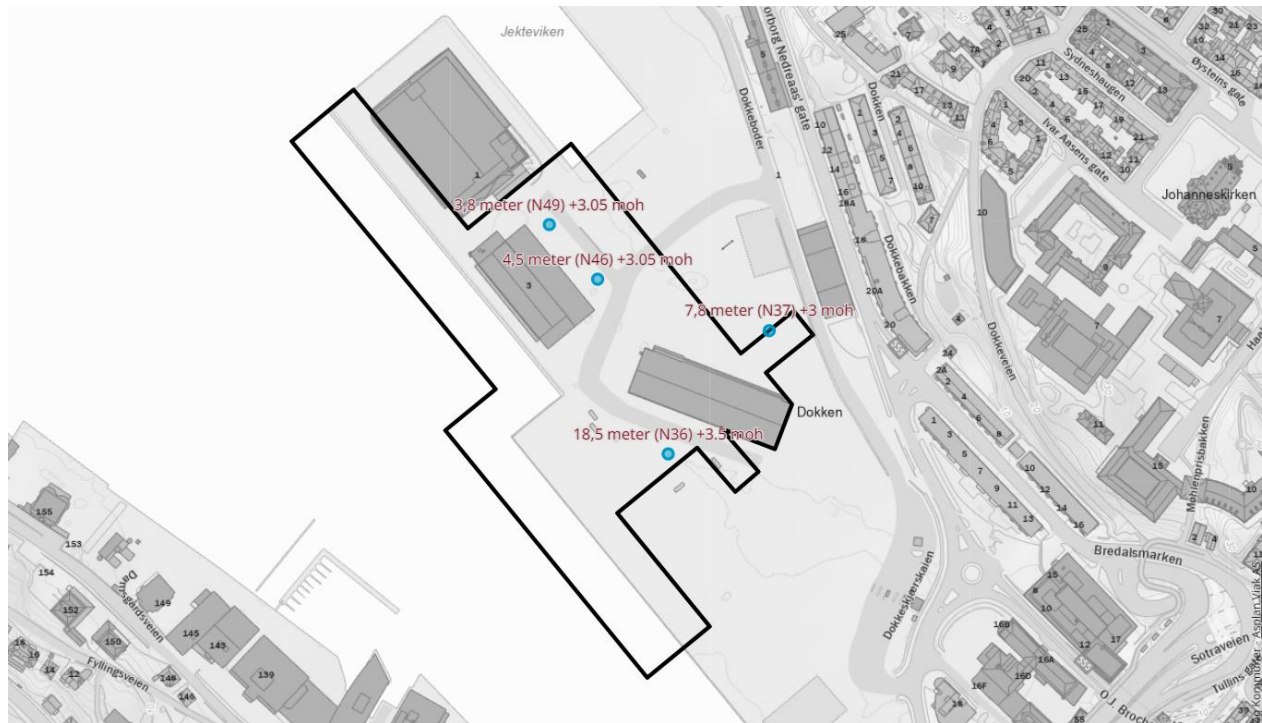
- 5207625-RIG-R01 Dokken og Jekteviken Geotekniske grunnundersøkelser. Rapport datert 07.04.2021, gjennomført av Norconsult på oppdrag fra Bergen kommune. Funn innenfor planområdet er vist i kart: «Dokken og Jekteviken Geotekniske grunnundersøkelser – situasjonsplan sør».

Utfyllingen for Dokkeskjær ble utført i perioden 1920-1939. Løsmassene består i hovedsak av silt, grus og sand. Boringene viser en varierende fasthet som er et tegn på at fyllingen kan være av varierende kvalitet. Ytre deler av Dokken vest ble i likhet med Dokkeskjær utfylt i perioden 1920-1939. Nordre delen av Frieleneset er utført før 2014. Store deler av planområdet har liten dybde til fjell (ca. 4-8 m) og gode grunnforhold bestående av bymasser. Det er mulig å fundamentere direkte på fjell eller på fundamenter på fjell. Det er gode stabilitetsforhold og liten risiko for setninger. Liten dybde til fjell kan medføre behov

for sprengning, og sprengmasser kan eventuelt gjenbrukes ifm. utfyllinger på stedet. Med hensyn til spunting gjør nærheten til sjø at tiltak for å unngå vanninntrengning i byggegrøp blir viktig. Massene vurderes som egnet for ordinær spunting og evt. rørsput.

Det har kommet frem informasjon om mulig sig i grunnen, men det er foreløpig uvisst hvilke konsekvenser dette har for kaiene og evt. plassering av bygg og byggemetoder.

Som de historiske kartene i Figur 3 viser, så går det en gammel kaikant gjennom planområdet, og det er foreløpig uklart hvorvidt denne kaikanten lar seg perforere eller delvis fjerne for etablering av kjeller eller føring av rør og ledninger.



Figur 5 Borepunkter (blå prikker) som viser avstand til fjell for Dokkeskjæret/Dokken vest. Sort linje viser forslag til planavgrensning.

Forurensning:

- 5207625-RIM-01 Dokkeskjærskaiaen, miljøteknisk grunnundersøkelse 25.03.2021 av Norconsult på oppdrag fra Bergen kommune.



Figur 6 Analysekart med resultater av miljøteknisk undersøkelse gjennomført av Norconsult

Antall prøvepunkter er for få til å kunne gi et dekkende bilde av forurensningssituasjonen, men viser at det er forurensning.

Statsforvalteren ga Bergen kommune et pålegg datert 25.4. 2017 med krav om en helhetlig tiltaksplan for opprydning som hadde frist 6.4. 2018. Tiltaksplanen skulle minimum inneholde:

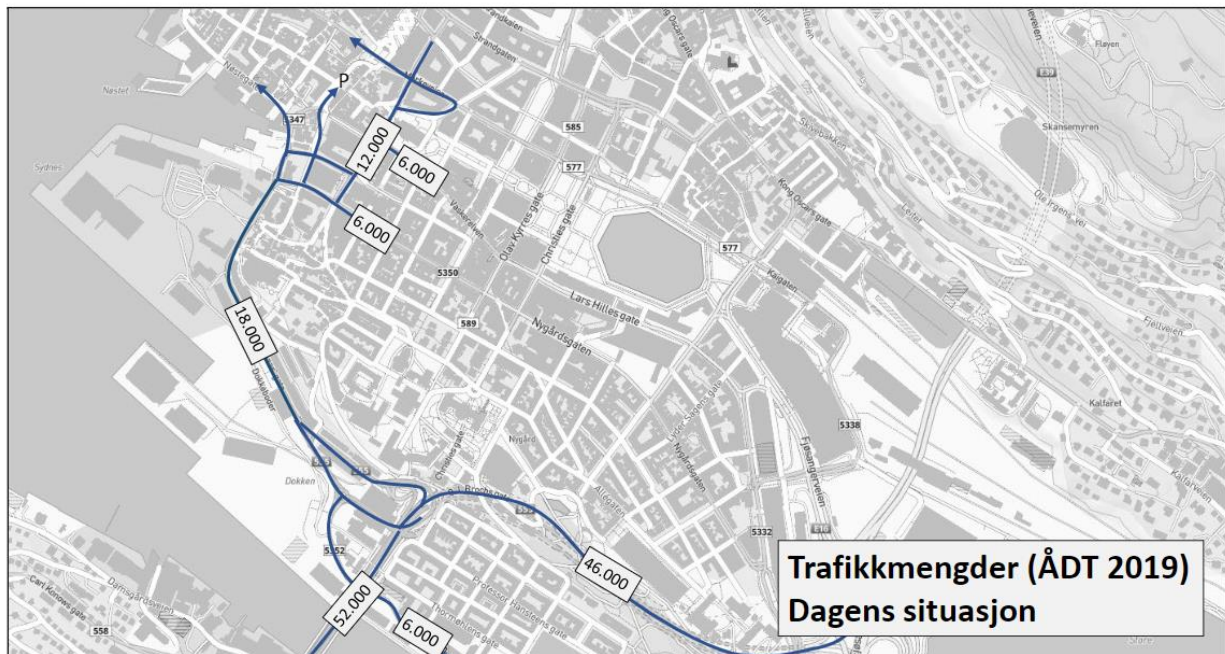
- Beskrivelse av lokaliteten og redegjørelse for nåværende og tidligere aktiviteter på området, miljømål for området og mulige helse- og miljøkonflikter.
- Stedsspesifikk risikovurdering basert på kunnskap om området med utgangspunkt i ovennevnte målsetting og eksisterende og planlagt arealbruk.
- Redegjørelse for hva som blir iverksatt av kontroll, overvåkning og beredskap inkludert avbøtende tiltak før, under og etter tiltaksgjennomføringen.
- Vurdering av anbefalt og alternative oppryddingstiltak og miljøeffekter av disse. Begrunnelse og konklusjon av valg av anbefalt tiltak som bør gjennomføres samt kostnadsoverslag for disse.
- Framdriftsplan for tiltaksplanen med kostnadsoverslag

Cowi utarbeidet i 2018 fase 1 av en slik tiltaksplan: Helhetlig tiltaksplan for opprydning av Jekteviken – forurenset grunn – fase 1. Datert 31.07.2018, på oppdrag fra Bergen kommune.

Det er Statsforvalteren som er forurensningsmyndighet på Dokken i og med at det foreligger vedtak fra dem. Statsforvalteren har i møte med Bergen kommune i september 2022, sagt at de er positivt innstilt til at delområder kan planlegges og ryddes opp hver for seg. De har også sagt at det må skaffes mer informasjon om forurensningssituasjonen som må ligge til grunn for planlegging og gjennomføring av opprensingen. Statsbygg har igangsatt forberedelser for nye grunnundersøkelser for å skaffe denne informasjonen.

Trafikktellinger:

I Mobilitetsstrategi for Dokken, endelig versjon 11.10.2022, er det i kapittel 3.2. vist til dagens trafikkmengder i nærliggende gatenett til Dokken. Disse er hentet fra Nasjonal vegdatabank. Vi er ikke kjent med at det har vært gjennomført noen andre, senere, trafikktellinger i området. Illustrasjonen under er hentet fra s. 18 i denne mobilitetsstrategien.



Figur 7 Dagens trafikkmengder (ÅDT). Kilde: Nasjonal vegdatabank

Kulturminnegrunnlaget

Byantikvaren har utarbeidet et kulturminnegrunnlag for «Delstrekning sentrum, kollektivsystem Bergen Vest» og et bearbejdet utdrag fra denne som omhandler Nøstebukten, Dokken og Møhlenpris kaien, fra 2021. Dokken er beskrevet under verne vurderingssone 2. I notatet beskrives utvikling av Dokken fra den opprinnelige landskaps situasjonen med skjær, strand og småbåter, via tung industri og til dagens omfattende utfylte havneområde.

I kulturminnegrunnlaget er byggene innenfor og nær planområdet beskrevet: Skur 23 ble oppført i 1939, og skur 22 er oppført i 1953, for Det Bergenske Dampskipsselskap. Begge er havnelagerbygg, men skur 23 har også kontorer i hver ende. Havnelageret ligger på den fremtidige nabotomten. Dette er en monumental havnebygning i funksjonalistisk formspråk fra 1958, tegnet av arkitekt Eystein Michalsen (tidligere byarkitekt i Bergen). Havnelageret er planlagt bevart.

Planområdet inngår i et område med «Teknisk- industrielle kulturminner som fabrikkbygninger og havneskur, samt krigsminner», og omtales som «ofte mer robuste og har en høyere tålegrense for endring, forutsatt at endring skjer med ivaretagelse av kulturminneverdiene i den videre byutvikling». Bygningene innenfor planområdet er typiske havneskur fra 50- og 60-tallet, men ikke beskrevet som verneverdige. Derimot er Havnelageret trukket frem og spesielt krigsminnene som nå er innbygget i den øvrige bygningskroppen.

Arkeologiske undersøkelser:

Det foreligger ingen arkeologiske registreringer eller funn i Askeladden innenfor planområdet. De nærmeste ligger i Nøstebuktområdet.



Figur 8 «Dokken på begynnelsen av 1900-tallet. Sjøboder på Dokkeskjæret, fabrikkannlegget til Bergen Gassverk og Dragefjellet skole kneisende på Sydneshøydens nordspiss. I sidene opp mot Nygårdshøyden ses lysthus og fornemme villæer med hageanlegg» (Kilke: Marcus, Spesialsamlingene ved Universitetsbiblioteket i Bergen, ubb-bros-01987, utsnitt)

Vibrasjoner og elektromagnetisk støy

I et samarbeid mellom Bergen og Statsbygg ble det i løpet av 2021, forut for tomtevalget, gjennomført målinger av vibrasjoner og elektromagnetisk støy fra bybane, skip, containertrafikk og større kjøretøy. Målingene har vært grunnlag for vurdering av risiko knyttet til disse kildenes påvirkning på følsomt laboratorieutstyr, for anbefaling knyttet til minimumsavstander og for tomtevalg.

Resultat og konklusjon av utredningene er sammenfattet i notatet «*Bygg på rett tomt – Kunnskapsgrunnlag for tomtevalg knyttet til laboratoriers følsomhet for vibrasjoner og elektromagnetisk støy (Asplan Viak 14.12.2021)*». Basert på dette kunnskapsgrunnlaget konkluderte Statsbygg med at tomt C var den tomten som ga størst fleksibilitet og sikkerhet mht. vibrasjon og EMC fra bybanen, med utgangspunkt i trasealternativet fra bybanen presentert i høringsutkastet til Arealstrategien (vår 21). I en etterfølgende vurdering av alternative bybanetraseer «*Nye bybanetraseer – Statsbyggs tilbakemelding, 27.04.2022*» konkluderte Statsbygg med at Tomt A kunne aksepteres forutsatt at en fremtidig bybanetrase ikke kommer nærmere enn 75 meter fra tomtegrensen. Denne anbefalingen lå til grunn for bystyrets vedtak 16.6.2022 om å gå videre med forhandling av opsjonsavtale for tomt A(2): «*Som det går frem av oversendte brev og notat datert 27.04.22 er det mulig å redusere usikkerhet og risiko ytterligere med hensiktsmessig justering av linje for fremtidig bybane og endret kjøremønster i arealstrategiforslaget.*

Byrådet vil presisere at salg av tomt A innebærer en forutsetning om at fremtidig arealbruk må hensynta Havforskningsinstituttets laboratorievirksomhet. Dette betyr at planlegging av gater og byrom må ta nødvendige hensyn til denne type viktige infrastruktur for Havforskningsinstituttets laboratorievirksomhet. Dette vil til en viss grad også kunne ivaretas i privat planprosess som Statsbygg vil sette i gang så snart det foreligger en beslutning om tomt».

Overordnede planer og retningslinjer

Redegjør kort for planstatus:

- Kommuneplanens arealdel og samfunnsdel: arealformål, eventuelle hensynssoner og blågrønne strukturer



Figur 9 Utsnitt av kommuneplan (KPA 2018) og forslag til plangrense med stiplet sort linje

Kommuneplanens arealdel KPA2018: Arealbruken er fortsatt vist med formål havneområde i tråd med Kommunedelplan Bergen Havn, men med en skravur for Gjennomføringszone/hensynssone 820_2, for «omforming/transformasjon». I bestemmelsene forutsettes det helhetlig planlegging og det er krav om offentlig plan. Innenfor Dokken tilrettelegges det for parallelle prosesser med områderegulering og detaljregulering.

Planområdet berøres av faresone for luftkvalitet og gul støysone.

Følgende bestemmelser fra KPA er relevante, men må sees i sammenheng med føringer fra arealstrategien:

§6 Byggegrenser

6.1.1. Langs sjø – (for øvrig byggesone og øvrige arealkategorier): 25 meter (for regulerte områder).

I retningslinjene er det presisert at «ved regulering av bebygde og avgrensede områder i strandsonen for videreutvikling, bruksendring eller transformasjon kan byggegrensen etter 6.1 vurderes fleksibelt.»

Kommentar: På lik linje med både eksisterende og planlagt ny bebyggelse (iht. forslag til arealstrategi) vil det nye bygget, eller deler av det, kunne bli liggende nærmere enn 25 meter fra sjøen.

§8 om Arkitektur og byform formulerer krav og forventninger til fremtidig bystruktur og arkitektur. Bl.a.: §8.1.1 gir krav om at all ny byutvikling skal forholde seg til «Bergensk bysikk» med bl.a. «allmenninger» og «finmasket byromstruktur med kvalitet og identitet». Det refereres til «Gjeldende arkitektur- og byformingspolitikk» og bl.a. vil «samlokalisering av funksjoner» vektlegges, og «det oppfordres til bruk av tre som bygningsmateriale».

8.2.1 henviser til «stedets egenart» som bl.a. dannes av «historiske særtrekk» og «eksisterende bygningsstruktur».

8.2.6 skal sikre «kvalitet i arkitektur og byromsutforming» og «nytenkning» vektlegges.

Kommentar: Det er ingen bystruktur på Dokken i dag og det er arealstrategi og påfølgende områderegulering som vil definere det fremtidige byområdets bystruktur. Bergen kommunes arkitekturstrategi beskriver to typer byfortettingssoner, eksisterende bymiljøer og nye steder/transformasjonsområder, og Dokken faller inn under den siste der det skal skapes ny karakter og identitet med arkitektoniske, og nyskapende, virkemidler. Vurdering av byggets innpasning og tilpasning må derfor ta inn over seg både stedets landskapelige egenart og historie, der Havnelageret sannsynligvis skal bevares og vil utgjøre del av stedets eksisterende bygningsstruktur, samt en tenkt fremtidig situasjon gitt gjennom føringer fra arealstrategien. Hvordan denne egenarten skal manifesteres blir derfor en viktig diskusjon i planarbeidet

- Kommunedelplaner

Kommunedelplan Bergenhus KDP Bergen Havn: Dokken er i dag del av denne kommunedelplanen, vedtatt 14.5.2012 som regulerer området til havnevirksomhet

- Kommunedelplaner under arbeid

Bybane til Loddefjord – KDP Vest: I mai 2020 vedtok Bystyret at bl.a. korridor 5 fra sentrum (via Dokken) til Loddefjord bør betjenes med bybane. Denne er nå under konsekvensutredning og det skal fremmes en kommunedelplan.

Kommentar: Avstand på minimum 75 meter fra bybanen til nærmeste tomtegrense er satt som et krav for å sikre at vibrasjoner mv fra en fremtidig bybane ikke skaper utfordringer for forskningsaktiviteten i bygget.

- Vedtatte reguleringsplaner i nærområdet

Området består i dag av en del mindre reguleringsplaner for havn og infrastruktur. Planområdet er regulert til annet byggeområde i plan for Dokken-Nøstebukten, arealplan-ID 1529000, ikrafttredelse: 28.09.1998

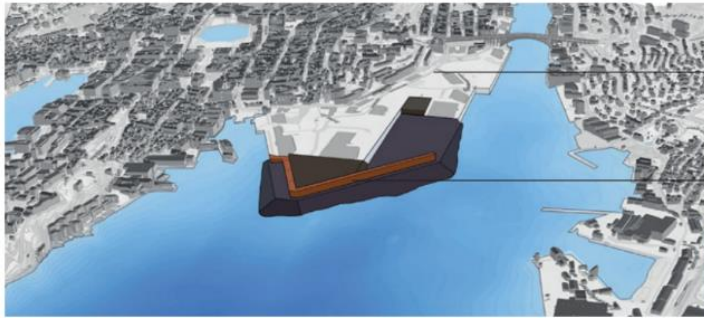
Kommentar: Verken dagens kommunedelplan eller vedtatte reguleringsplaner er i tråd med planlagt transformasjon og vil derfor ikke ha betydning for utvikling av tomten.

- Reguleringsplaner under arbeid i nærområdet

Områderegulering for Indre Laksevåg (Plan-ID 70120000): strekker seg så vidt over til Dokkensiden for å kunne inkludere planlagt broforbindelse (gang- og evt. bybanebro) og planområdet vil derfor ligge tilgrensende/nær denne planavgrensningen..

Reguleringsplan for forberedende utfylling i sjø rundt Dokken (Plan-ID70970000): Det er igangsatt planarbeid som skal gi mulighet for utfylling til K-13 rundt Dokken. Foreløpig planavgrensning omfatter også områdene i sjø overlappende med vår plan. Varsel om planoppstart 2.7.2022.

Kommentar: Viser til vår uttalelse ifm. varslingsplan av planoppstart datert 06. 09. 2022.



Utfyllingspute kote -13

Senkekasse

Prinsippsnitt og illustrasjon, utfyllingspute i bunn som muliggjør nytt byggeland i sjø over vannoverflaten.

Figur 10 Fra Arealstrategien Dokken 2050

- Eventuelt andre særskilt relevante overordnede retningslinjer og føringer

Arkitektur+, aktuelt punkt: Nyskapende arkitektur skal være med å gi disse områdene en unik karakter, sosial bærekraft og fremtidsrettede grønne løsninger.

Aktsomhetsområde: Utfylte områder i vann og sjø; mulig forurenset grunn. Aktsomhetsnivå 1, høy sannsynlighet for forurensning. Nærmere undersøkelser kreves

Dokken 2050 Overordnet strategi:

For Dokken er det etablert en overordnet visjon, mål og strategier:



Kommentar: Lokalisering av nybygget for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet på Dokken vil være en direkte og vesentlig bidragsyter til å nå flere av målene i visjonen «Dokken for Bergen og alle i verden»; Mål nr.1 gjennom forskning av internasjonal betydning og med internasjonalt samarbeid vil HI være med å koble Dokken til omverden (strategisk veiviser 5); mål nr. 3 gjennom å være en «pioner som fremmer identitet, bærekraft og innovasjon» (strategisk veiviser 3). Samtidig vil virksomhetenes båter og aktive bruk av kaiene, og aktiviteten mellom bygg og kai, være i tråd med mål nr. 4, «Dokken har en fleksibel og robust bystruktur med plass for det uventede», og strategi 4 gjennom å «kombinere byliv med fremtidens havn», og på den måten være en sentral bidragsyter til å transformere Dokken fra godshavn til å bli en viktig del av Havbyen Bergen.

Arealstrategi for Dokken (til politisk behandling): Angir ønsket fremtidig struktur for byrom og bebyggelsesområder. En veiledende plan for påfølgende reguleringsarbeid. Se kap. 1.6 i vedlegget Enkel stedsanalyse.

Kommentar: Det har vært løpende dialog om lokalisering og spesielle behov knyttet til tiltaket. I reguleringsprosessen vil man så langt mulig forholde seg til føringer gitt av arealstrategien, men det vil være behov for å undersøkes nærmere hvorvidt det er mulig å innpasse bygningsprogrammets særskilte behov for sammenhengende bygningsvolum til arealstrategiens ønske om en mer finmasket kvartalsstruktur. Det er foreløpig ikke vurdert om byggets høyder vil utfordre føringer gitt i arealstrategien.

Områderegulering for Dokken: Iht. arealstrategien planlegges det å igangsette områderegulering for første del av Dokkenplanen, som omfatter tomten for HI/Fiskeridir. 1. kv. 2023. Vedtatt områderegulering er ikke en forutsetning for vedtak av detaljregulering for HI/Fiskeridir., men det må være tett dialog med Prosjekt Dokken og områdereguleringsarbeidet for å avklare utforming av viktige planformål som gater, byrom og nærliggende bebyggelse.

Planinitiativet

Regjeringen valgte i 2018 konseptet «nybygg» for samlokaliseringen av Havforskningsinstituttet (HI) og Fiskeridirektoratet (Fiskeridir). Samlokaliseringen omfatter både samlokalisering av HI's ulike virksomheter og samlokalisering av HI og Fiskeridir. Samme år besluttet Nærings- og Fiskeridirektoratet (NFD) at nybygget skulle lokaliseres på Dokken i Bergen. Bystyret i Bergen vedtok i juni 2019, i sak 209/19 «Dokken Jekteviken – oppstart av transformasjon til ny bydel» at Statsbygg skulle få rett til å kjøpe et areal på Dokken som muliggjør etablering av byggets funksjoner. Bygget har spesielle behov knyttet til sin forsknings- og laboratorievirksomhet, og for nærhet til dypvannskai. I løpet av 2020-2022 har det vært gjennomført utredninger og prosess knyttet til endelig tomtevalg på Dokken, og bystyret vedtok i juni 2022 at byrådet skulle gå videre med forhandlinger om opsjonsavtale for «tomt A». Våren 2023 er det slutføring av forhandling om opsjonsavtale for kjøp av tomt.

En viktig forutsetning for at Statsbygg nå kan igangsette planprosess for Nybygg på tomt A er Byrådets presisering i deres innstilling til bystyret, om at *«salg av tomt A innebærer en forutsetning om at fremtidig arealbruk må hensynta Havforskningsinstituttets laboratorievirksomhet. Dette betyr at planlegging av gater og byrom må ta nødvendige hensyn til denne type viktig infrastruktur for Havforskningsinstituttets laboratorievirksomhet»*. Dette blir en tydelig føring som følges opp i planarbeidet.

Foreslått formål

HI er et av de største marine forskningsinstituttene i Europa med ca. 1100 ansatte. Hovedaktivitetene består av overvåkning, forskning, rådgivning og forvaltningsstøtte for fiskeri- og havbruksnæringsrelaterte myndigheter og næringer. Fiskeridir. har rundt 420 årsverk og er myndighetenes rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltning i Norge. Ikke alle dagens ansatte skal inn i det nye bygget, flere har sin arbeidsplass på stasjoner og i andre byer. Direktoratet er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet. Fiskeridir. gir råd til departementet om hvordan fiskeri- og akvakulturnæringen bør forvaltes og utøves i sameksistens med andre marine næringer som vindkraft og petroleumsutvinning, samt kontrollerer at lover og regler blir fulgt.¹

Reguleringsformål er ikke endelig definert, men må kunne dekke de virksomhetene bygget skal romme. «Offentlig eller Allmenntilgjengelig formål» er mest nærliggende.

¹ www.fiskerid.no

Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

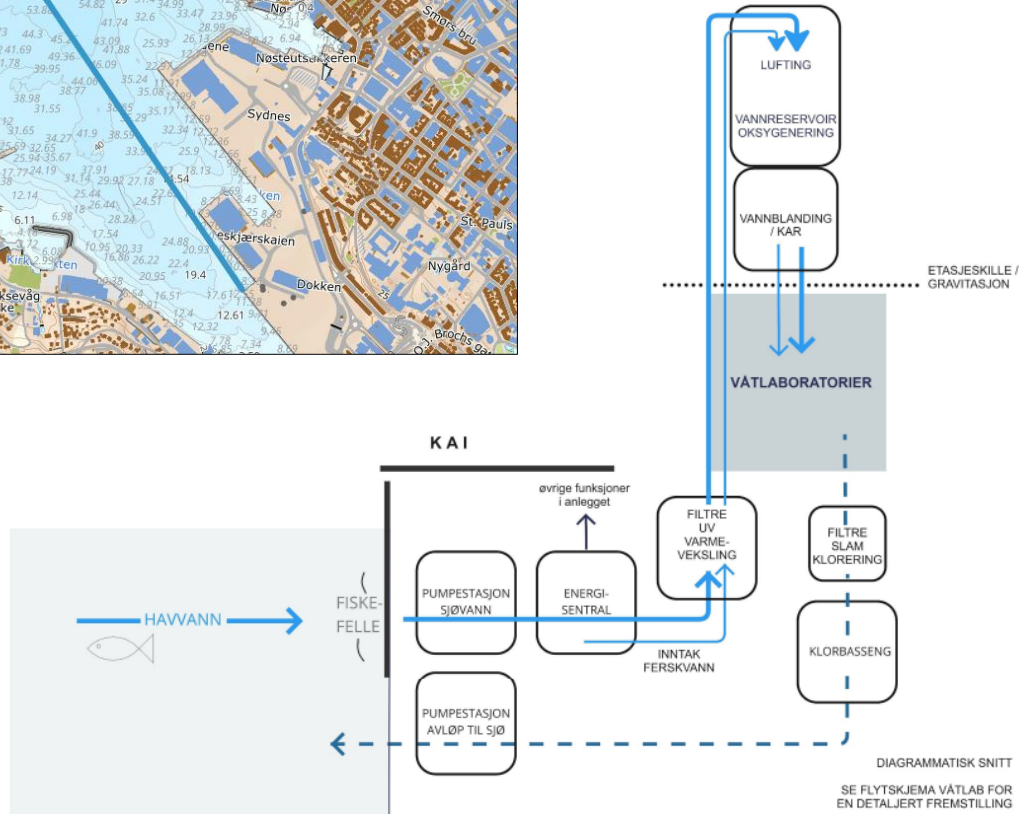
Det planlagte nybygget for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet i Bergen er en viktig del av den nasjonale kunnskaps- og innovasjonsinfrastrukturen til marin sektor. Det vil bli et unikt anlegg som skal bidra til å opprettholde Norges posisjon som kunnskaps- og forskningsnasjon.

Nybygget blir et kombinert forsknings- og kontorbygg der laboratorier og tilknyttede funksjoner vil utgjøre en vesentlig del (ca. 55%) av byggets areal. Beskrivelsen under vil gi et inntrykk av byggets kompleksitet og hvordan aktiviteten i bygget utgjøres av prosesser som henger nøye sammen. Hensikten er å bygge laboratorier som ikke finnes i dag for å kunne etablere data for mulige fremtidige utfordringer. I tillegg til tørr- og våtlaboratorier med tilhørende vannbehandlings- og prosessanlegg samt instrument- utstyr- og droneverksteder og lager, skal bygget ha kontorarbeidsplasser med tilhørende funksjoner og fellesarealer. I tillegg har virksomheten behov for tilgang til dypvannskai for forskningsskip, beskyttet havn for mindre båter og lagerfasiliteter for utstyr som skal benyttes på tokt.

Laboratoriebygg er svært tekniske bygg, som også skal være en god arbeidsplass, et faglig møtested og en arena for samhandling. Laboratorievirksomheten til HI består av et relativt stort utvalg laboratorietyper:

Tørrlaboratoriernes hovedaktivitet er forskning og analyser med avansert instrumentering i arealer av varierende størrelse og innredning. Noen har spesielle behov for plassering eller avstand til andre fordi de gir støy og varme eller har instrumenter (som TEM-mikroskoper) som er meget følsomme for ekstern påvirkning som vibrasjoner og elektromagnetisk stråling.

Våtlaboratorier består av 19 ulike enheter, og vannforbruket fra disse er tett koblet mot arealbehovet til prosessanlegget som består av elementer som inntakssjøledning og utslippssjøledning, pumpestasjon inn og ut, klorbasseng, aggregat og energistasjon. Forskningsaktiviteten i våtlaboratoriene vil omfatte kontrollerte forsøk med fisk, krepsdyr, skjell osv., og det vil bli forsket på ulike miljøforhold, gifter, genmodifisering mm. Et av de største laboratoriene er storfisklaben. Den har et stort fotavtrykk og en stor andel av vannforbruket. Våtlaboratoriene vil være dimensjonerende for byggets fotavtrykk og utforming. Det utredes om våtlaboratorier kan plasseres under bakken, men foreløpige funn tilsier at våtlaboratorier bør plasseres på bakkenivå. Våtlaboratoriene har behov for større mengder ferskvann og sjøvann. Det vil være behov for å ta inn, og slippe ut, vann fra/til fjorden og det må etableres både inntaks- og utslippsledning for dette. For å sikre stabil tilgang på prosessert vann kan det være aktuelt med et vannreservoar. Et slikt vannreservoar vil være et vanntårn plassert utenfor bygget eller integrert i bygningskroppen. Vannreservoaret må ha en høyde, en til to etasjer over fiskekarene (se diagram under).



Figur 11 Kart: Det må legges sjøvannsledning for inntak og utløp fra tomten. Diagram: Prinsipp som viser vannets vei gjennom anlegget

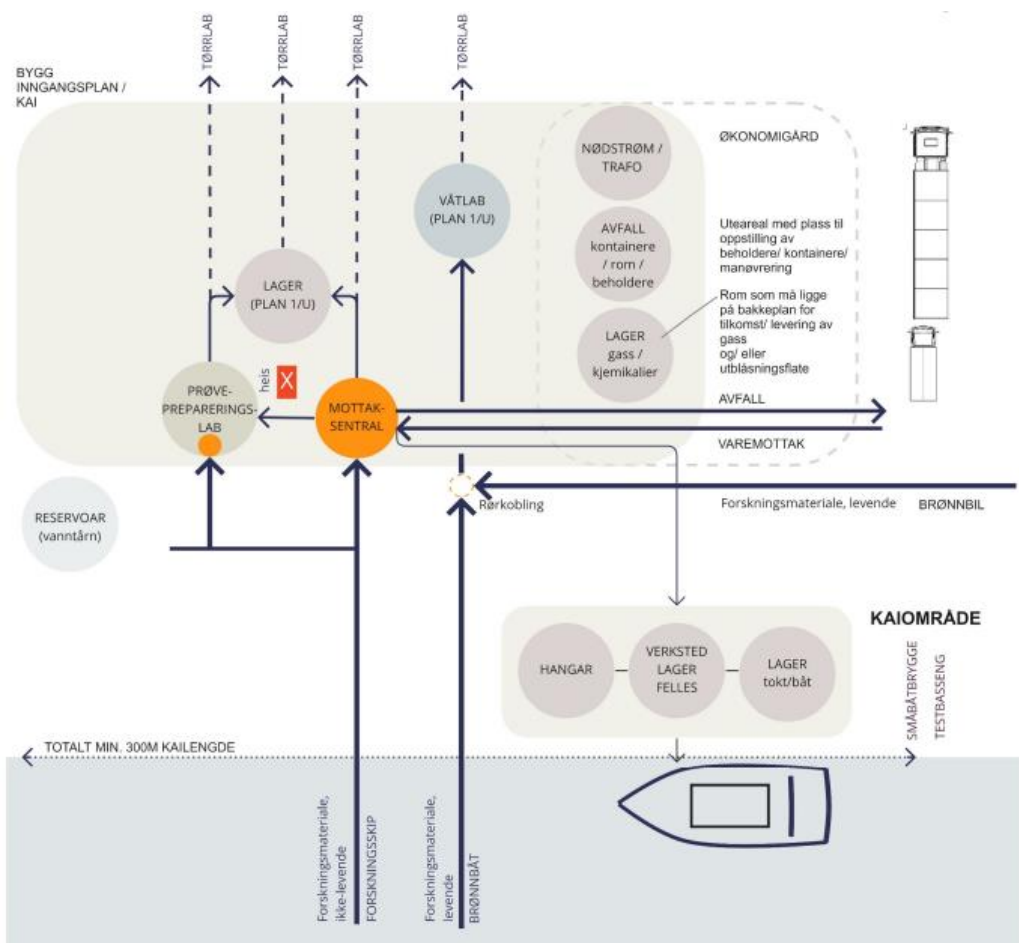
Forskningsmaterialet til våtlaboratoriene vil i stor grad komme fra havet via rørtilførsel fra brønnbåt eller brønnbil. En slik rørtilførsel kan være en tidvis tilkoblet slange som strekker seg fra bil eller båt frem til et koplingspunkt på bygningsveggen. Det skal være 9 ulike vannkvaliteter til det enkelte laboratorium og det er strenge krav til biosikkerhet, noe som krever store arealer til rørføring.



Figur 12 Fiskehelselaboratorier og rørføringer i dag

Før vann som har vært i bruk i anlegget skal slippes ut igjen, må det renses og ha såkalt «liggetid» i egne bassenger. For å oppfylle lovpålagt virketid er det planlagt tre virketidsbasseng som kan plasseres utendørs eller under bakken, så lenge de er tilgjengelige for inspeksjon og vedlikehold. De må også plasseres høyt nok til at de ikke risikerer å bli oversvømmet og forurenset.

En mottakssentral skal håndtere alt av praktisk laboratorieutstyr og forbruksvarer som skal ut til de ulike laboratoriene etter levering i økonomigård. Det må derfor være kort avstand mellom økonomigård og mottakssentral. Varer til andre funksjoner enn laborativirksomhet, kan sannsynligvis organiseres slik at det er ett felles varemottak i anlegget. Bygget må ha en økonomigård med tilgang til løftebord/lasterampe, og tilliggende areal der avfall håndteres og gass lagres. Avfall fra våtlaboriene krever omfattende og forsvarlig håndtering, og vil kunne gi lukt. Det vil være et stort omfang av rørbundne gasser i et laboratoriebygg og enkelte gasser skal lagres ute og evt. i gassanlegg på terreng som må sikres med adgangskontrollert port og gjerde. For å sikre seg mot eventuelle strømbrudd må nybygget ha et dieselaggregat som til tider kan gi noe støy og utslipp til luft.



Figur 13 Programdiagram som viser funksjoners forhold til hverandre. NB dette er ikke en plan

I tillegg til alle spesialfunksjonene beskrevet over skal bygget også ha normale kontorfasiliteter med arbeidsplasser og fellesarealer som møterom, resepsjon, kantine o.l. I tråd med arealstrategien planlegges det ikke for bilparkering for ansatte utover behovet for HC- og tjenestebilplasser, men det skal settes av areal til sykkelparkering.

Det vurderes en felles kaifunksjon for HI og Fiskeridir som inkluderer lager, verksteder, kaffestasjon, toalett og garderober. Lokalisering av disse funksjonene er ikke avklart, de kan være integrert i bygget eller de kan ligge som selvstendig enhet på kai.

Det er planlagt en energisentral som skal ivareta energibehovet til bygget og varme/kjølebehov til vannbehandlingen. Det er tenkt at en slik energisentral benytter sjøvann som energikilde/-avtaker for varmpumper. Plassering av en energisentral er ikke avklart, og det kan være denne må plasseres som et selvstendig bygg utenfor hovedbygget. I det videre arbeidet kan det diskuteres om energikonsept for nybygget kan samordnes med en sentral løsning for Dokken.

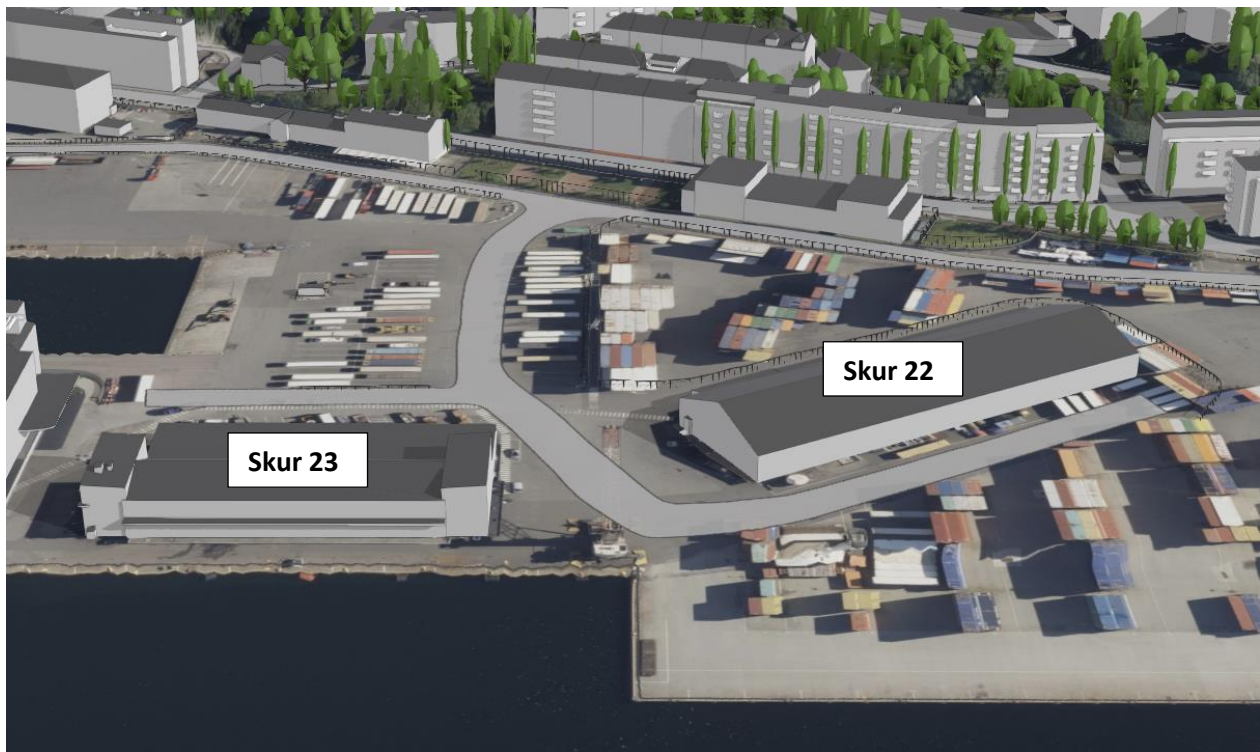
Kaiområdet utenfor og nær bygget vil brukes aktivt av virksomheten og må inneholde funksjoner som: Testbasseng på 7x7x7 m for utstyr i sjø som ekkolodd mv. og et mulig skyllesone/-basseng. Testbassenget må kunne "se" utover fjorden for å kunne sjekke funksjon og bør ligge mellom kai og bygget. Det vil også være behov for plass for sjøgående autonome farkoster som kan være rundt 30ft/10 meter lange. I det videre arbeidet vil det undersøkes hvordan testbasseng og plass for autonome farkoster kan løses, og om de kan benytte samme areal. I dette arbeidet må det også vurderes hvordan mindre og mellomstore farkoster skjermes fra vind og bølger. Foreløpige antakelser tilsier at det vil være behov for flytebrygger i en lengde på ca. 30 meter ut fra brygge. På kaien må det også være plass for en mobil kran og oppstillingsplass for containere og for biler som skal hente eller levere utstyr til tokt mv. og det må være plass til logistikk mellom fartøy og kjøretøy. Av teknisk infrastruktur må det på kai også være bl.a. vann og strøm. Kaiområdet utenfor bygget må, av bl.a. sikkerhetsmessige årsaker, både for de som arbeider der og publikum, til tider kunne stenges av for publikum. Hvordan dette skal gjøres vil det arbeides videre med.

Bygget og byen

En nøkkeloppgave i den videre plan- og prosjektutviklingen blir å se på hvordan bygget på best mulig måte kan bidra til å svare ut ambisjonene beskrevet i arealstrategien for Dokken. Mange av funksjonene beskrevet i det overstående vil av sikkerhetsmessige og praktiske årsaker måtte skjermes fra offentlig ferdsel, og det må søkes en organisering som ivaretar både bygget og brukernes behov. Samtidig skal bygget være en del av en fremtidig bystruktur og bidra til å etablere gode rom rundt seg for menneskene som bor i, eller besøker området. Noen deler av bygget kan være mer åpne mot omgivelsene enn andre, men også funksjoner som må skjermes, kan potensielt være visuelt eksponert og spennende for publikum å kikke inn på. Det er viktig at man også fra utsiden får en forståelse for hva dette bygget er og representerer, og at det er et spennende bygg med noen viktige funksjoner for havbyen Bergen og havnasjonen Norge. Når virksomhetenes båter ligger til kai vil disse også utgjøre en viktig og formidlende «fasade» som i seg selv vil bidra til å skape liv og gi karakter til havnepromenaden.

Foreslått riving av eksisterende bebyggelse (herunder størrelse på bygg og begrunnelse for riving)

Som vist i figuren under finnes det i dag to havneskur innenfor planområdet. Skur 23 er et 3 etasjes bygg med grunnflate på ca. 3 000 m² og bruksareal på ca. 5 000m² og Skur 22 er et 3 etasjes bygg med grunnflate ca. 3 500 og bruksareal på ca. 7 300m². Skur 23 ligger i sin helhet innenfor antatt byggetomt, mens skur 22 ligger delvis innenfor, men innenfor forslag til plangrense. Ingen av bygningene egner seg for gjenbruk til formålet og må derfor rives.

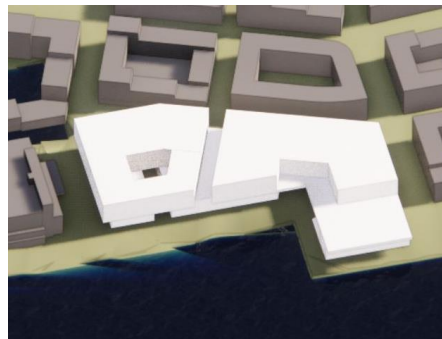
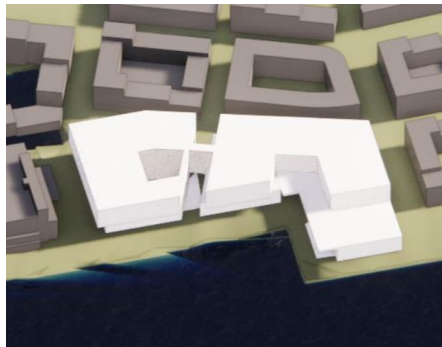
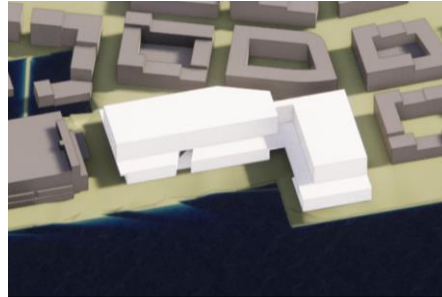
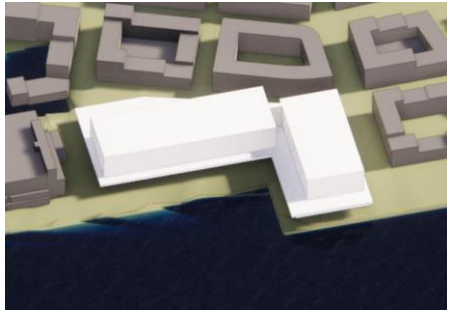
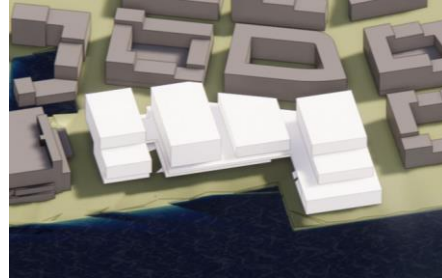
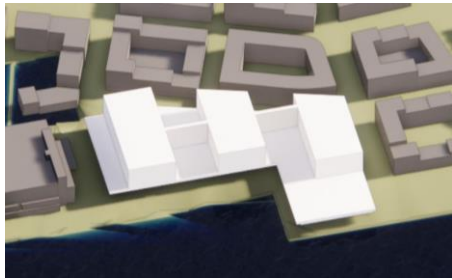


Figur 14 Utsnitt fra 3D modell over området med dagens havneskur.

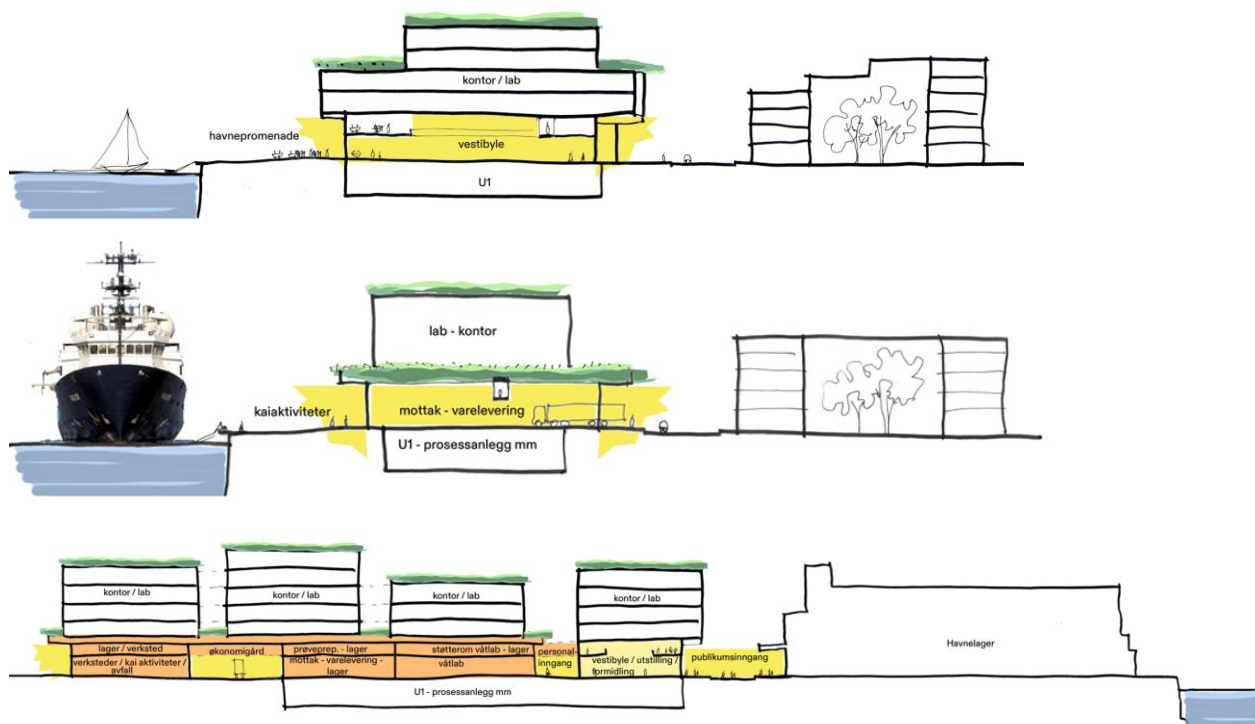
Utbyggingsvolum og byggehøyder, vist med enkle idéskisser

Nybygget er i sin helhet et formålsbygg og prosjektet er foreløpig i en tidlig programmeringsfase som vil pågå frem til sommeren 2023. En hovedmålsetning med prosjektet er samling og optimalisering av forskningsaktiviteten til HI og det stiller krav om at nybygget skal ivareta behov for «fleksibilitet, elastisitet og generalitet» i driftsfasen. Foreløpige vurderinger av behov peker mot at dette best lar seg løse i ett sammenhengende bygg, eller i et bygg med en sammenhengende base i to til tre etasjer. Grunnlaget er derfor foreløpig i liten grad modent for volumstudier, definering av fotavtrykk og mer konkret disponering av tomtearealet, og det må derfor tas forbehold om at volumene som vises ikke er reelle alternativsstudier, men viser en bygningsmasse i omtrent den størrelse som programmet foreløpig tilsier.

Det planlegges for å realisere byggeprogrammet innenfor en ramme på omkring 42 000m² BTA. Det vurderes å realisere behovet i to byggetrinn, hvor byggetrinn to foreløpig er antatt å være ca. 3000m² BTA. Volumstudiene viser veldig tidlige og grove studier som drøfter hvordan det store programmet *kan* organiseres. Her er det viktig å påpeke at dette ikke er alternative volumkonsepter, kun innledende skisser. Foreløpig antatt fotavtrykk på bygget er på ca. 10 000m². Foreløpige vurderinger tilsier at bygningen ikke vil kunne innpasses i kvartaler på 50-70m, og i det tilfellet ikke være i tråd med kommuneplanens bestemmelser. I prosjektutviklingen og utredningsarbeidet skal det undersøkes om, og eventuelt hvordan, bygningsmassen kan deles opp, men det er ikke avklart om dette er mulig innenfor tomtearealet og de funksjoner som bygget må inneholde.



Antatt maksimal byggehøyde er ikke definert og vil bl.a. påvirkes av hvorvidt det skal bygges kjeller, og hvor stor en eventuell kjeller vil være. En del av etasjene vil ha behov for høyere høyder enn i et normalt kontorbygg, dette gjelder eksempelvis for verksteds- og laboratoriefunksjoner. Som et utgangspunkt må det tas høyde for at byggets førsteetasje vil bestå av en høy førsteetasje med mesanin og fire til fem øvrige etasjer på mellom 4,5 og 5 meter. Det må også regnes med takoppbygg for teknikk og plassering av bl.a. aggregater på tak.



Figur 15 Tidlige snittskisser som drøfter bygningsvolumets sammenhenger og forhold til bakkeplan, kjelleretasje, høyder og funksjoner. Merk: organisering av program, volum og høyder er ikke avklart.

Funksjonell og miljømessig kvalitet

Nybygget skal møte flere ulike standarder, både dagens og fremtidens. Det vil bli et avansert teknisk bygg som skal tilfredsstille høye krav til laboratoriefunksjoner og prosessanlegg, inkludert vannbehandling. Det skal i tillegg ha verksteder og lager i tilknytning til kaifunksjonene som skal kunne håndtere tyngre maskiner og kjøretøy. Til sist skal det være et moderne formåls- og kontorbygg som møter gjeldende krav knyttet til dette. For prosjektet er det definert mål om «generalitet, fleksibilitet og elastisitet» som underbygger en bærekraftsambisjon gjennom det at bygget skal kunne tilpasses ulike former for bruk, det skal kunne flyttes rundt på funksjoner, og virksomheten skal kunne vokse og minke, alt dette uten å måtte bygges om. Miljømessig skal det være i tråd med miljømessige mål satt av Statsbygg og eierdepartement, og prosjektet vil samarbeide med kommunen om gode miljøløsninger på Dokken.

Tilpasning til landskap og omgivelser

Området har en lang historie knyttet til maritim aktivitet og i dag er området godshavn. Den flate tomtens utfylte og rette kailinje, samt grove bygningsstruktur, er de tydeligste landskapstrekkene sammen med den grønne Nygårdshøyden i øst. På andre siden av Puddefjorden stiger terrenget på Laksevåg opp mot de skogkledte fjellene. Det nye bygget vil få en viktig og synlig fasade mot fjorden, og vil i fremtiden ligge i en bydel med bygg som ikke eksisterer i dag, med unntak av Havnelageret som nærmeste nabo i vest. Gjennom planprosessen skal det undersøkes hvordan bygget på en god måte kan forankres til stedet og bidra positivt til miljøet langs en ny sjøfront i Bergen.

Dagens bakkenivå ligger på +/- K+2 på innenfor aktuelt planområde (bør kvalitetssikres). Tidlige risikovurderinger knyttet flomsikring av kritiske anlegg i bygget tilsier at deler av gulvnivå må ligge på minimum K+3, mens det mot kaikant bør ligge på samme nivå som kai, dvs. K+ 2. Hvordan terrengforskjellen fra kaikant og bakover skal løses vil derfor være noe det må jobbes med i utarbeidelse av planforslaget. Justering av terrenget rundt nybygget vil også måtte sees i sammenheng med kaiens funksjonelle kriterier, samt hvordan terrenget utenfor tomten skal utformes i fremtiden.

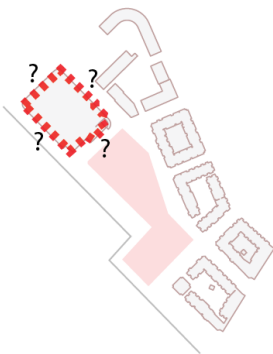
Nybygget kan være det første byggetrinn i den nye bydelen på Dokken og bli liggende i et aktivt havnemiljø i noen år før øvrig byutvikling skjer. Det er forutsatt en trinnvis avvikling av havnevirksomheten, og det må legges konkrete planer for hvordan et midlertidig naboskap med en aktiv havnedrift kan foregå uten negative konsekvenser for bygge- og driftsfasen.

Byggets møte med den fremtidige byen vil være et viktig aspekt å drøfte, og å avklare, gjennom planarbeidet, se ([2 - Hovedrapport arealstrategi - Dokken 2050 .pdf - Google Disk](#)) for hele Arealstrategien, eller vår korte beskrivelse i kapittel 1.6. i vedlegget Enkel stedsanalyse. Diagrammene under viser noen viktige diskusjoner som må tas i planprosessen knyttet til utnyttelse av tomtearealet, behov for areal utenfor bygg til praktiske formål som adkomst, parkering og varelevering mv., naboskap og avstander til nabobebyggelse samt forholdet til offentlige rom og gater.

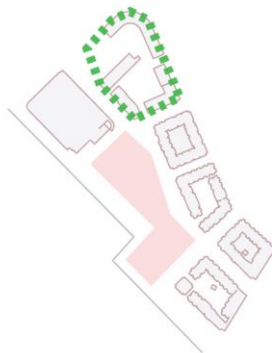
Fremtidige omgivelser iht. arealstrategien

Arealstrategien viser en fremtidig situasjon der tomten er omgitt av et transformert havnelager med publikumsrettet aktivitet, en skole- og idrettstomt nord for tomten og ellers en kvartalsstruktur med hovedvekt på bolig.

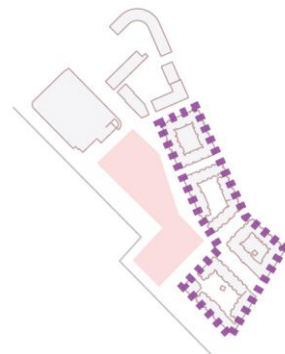
Havnelageret



Skoletomt



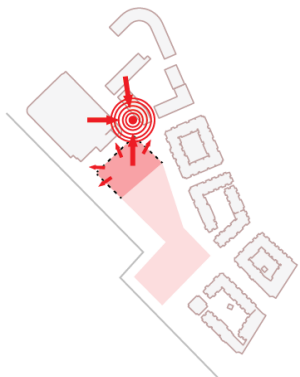
Kvartalsstruktur



Viktige drøftelser

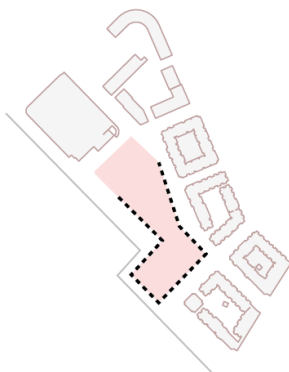
Arealstrategien uthever viktige allmenninger og byrom, og alle sider rundt Havnelageret er enten pekt på som allmenning, utadvendt og publikumsrettet fasade, viktig byrom og kai. Vi kan ikke vite hvordan havnelageret vil organisere adkomst, varelevering mv. i sin fremtidige funksjon, men i skissene som følger har vi antatt at det er naturlig å tenke at nybygget henvender seg mot havnelageret, skoletomten og allmenningen og byrommet som er skissert i arealstrategien.

Utadvendt/ offentlig side



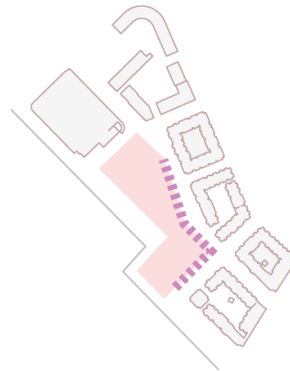
Foreløpig er det tenkt at de mest utadvendte funksjonene kan ligge ut mot det fremtidige byrommet i nord.

Delvis introvert



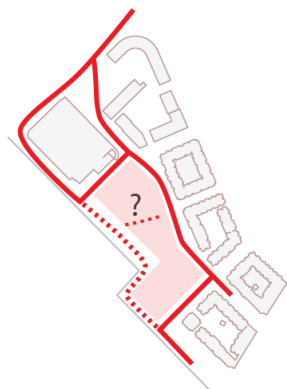
Bygningen inneholder en del funksjoner som må ligge på bakkeplan og som ikke skal ha lysinnslipp.

Fasade mot en mulig fremtidig boligbebyggelse



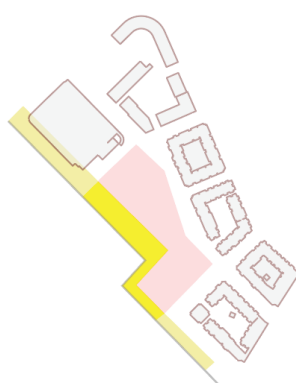
I det videre arbeidet blir det viktig å jobbe med en god fasade og møte med gaten utenfor og kvartalsstrukturen.

Flyt av mennesker/ gangstrømmer



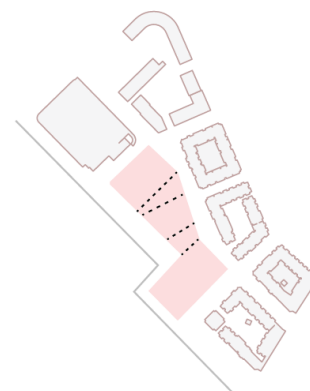
Ved avstenging av kai må publikum ledes andre veier.

Funksjonell kai/ tidvis avstengt for publikum



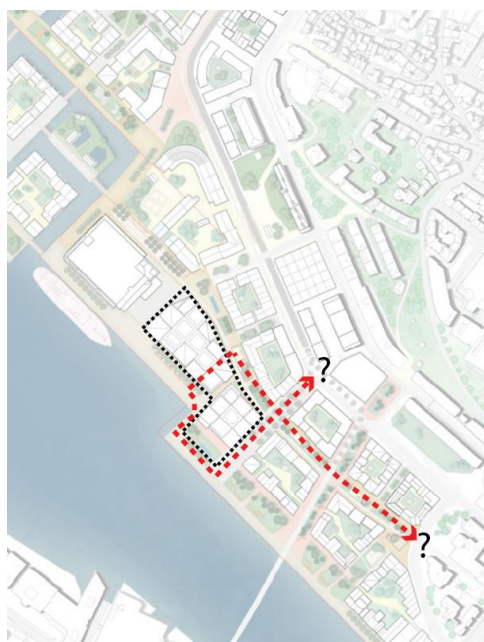
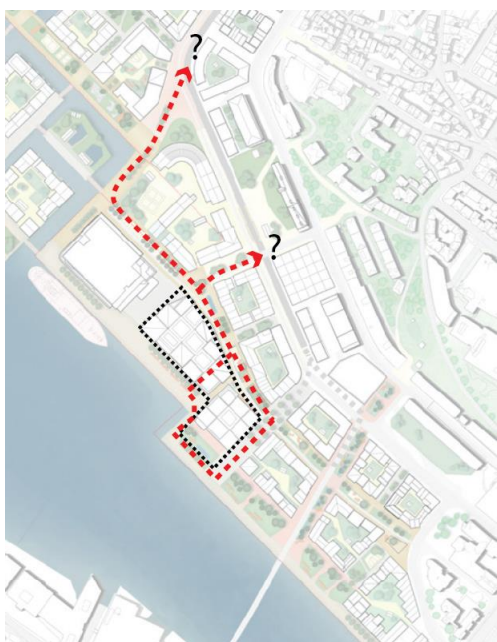
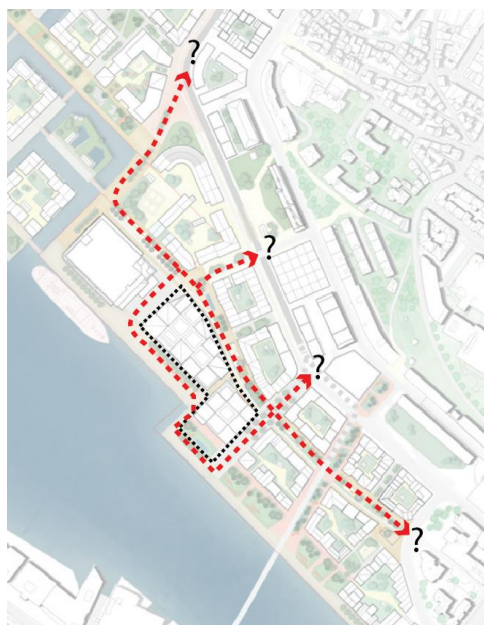
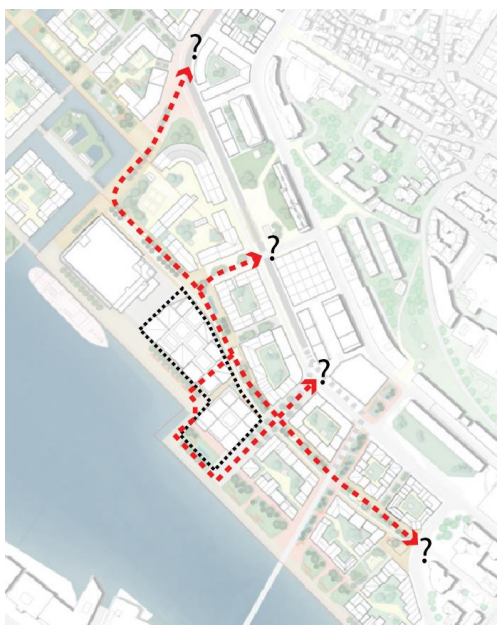
Utrekning av avgrenset sone må undersøkes videre.

Tilpasning til kvartalsstruktur og oppbrytning av volum



Det vil jobbes med ulike måter å bryte ned volumet på.

Det er behov for kjøreadkomst til kai for store kjøretøy (antatt semitrailer). For dagens havneareal er det hovedadkomst fra O.J. Brochs gate og det finnes en oppmerket kjørebane, «Dokkeskjærskaien», som brukes av dagens havnetrafikk. Dagens havneområde er avstengt med gjerde og adgangskontroll, og gjennom planarbeidet må det avklares hvordan permanent adkomst skal reguleres, og det må også avklares hvordan man skal sikre tilfredsstillende adkomst til tomten i en midlertidig situasjon. Arealstrategien (illustrasjonsplan for denne er vist i kartdiagrammene under), viser forslag til en gatestruktur og hierarki som indikerer hvordan sirkulasjonen er tenkt. Det er likevel ikke klart definert hvilke fremtidige gater som vil kunne være tilrettelagt for kjøring med større kjøretøy og hvor trafikken skal koble seg på eksisterende, overordnet veinett.



Risiko og sårbarhet

Risiko og sårbarhetsanalysen skal inngå i planarbeidet, og utarbeides iht. metodikk for denne type analyser som er beskrevet i DSBs veileder for ROS-analyse i planleggingen (2017). Analysen skal avdekke risiko og sårbarhetsforhold, og uønskede hendelser skal angi sannsynlighet og konsekvens for liv og helse, materielle skader og stabilitet. Utover risiko knyttet til naturfarer og klimaendringer (eksempelvis havnivåstigning og stormflo, overvann og ekstremvær), vil det være spesielt viktig å avdekke og vurdere konsekvenser knyttet til virksomhetsrisiko og svikt i viktige samfunnsfunksjoner. Tiltaket er et formålsbygg (forskningsfasilitet), med aktiviteter/prosesser som kan medføre konsekvenser for omkringliggende områder og fremtidig bystruktur. Eksempler på viktige temaer er oppbevaring av forurenset vann, oppbevaring av farlige stoffer, gass med eksplosjonsfare og aktiviteter som medfører midlertidig stenging av tilstøtende arealer/kai (f.eks. ved leveranser/ lossing av skip) mm.

Nybygget vil bli stående i en lang «midlertidig situasjon», der nærhet til havne- og terminalvirksomhet kan utgjøre risiko for virksomheten og ansatte/besøkende. Det vil også være viktig å vurdere tilgang på viktig infrastruktur og samfunnsfunksjoner i midlertidig situasjon, som omkjøringsalternativer, strømforsyning, brannhensyn og nærhet til bedrifter/virksomheter som omfattes av storulykkeforskriften. Det knytter seg stor usikkerhet til hvordan fremtidig, «permanent» situasjon vil være. Det anbefales derfor at ROS-analyse tar for seg både midlertidig- og permanent situasjon. Det må tidlig, i samråd med kommunen/Bergen Havn, defineres hva som legges til grunn for vurderinger av midlertidig og permanent situasjon. Det er viktig at arbeidet med risiko- og sårbarhet blir en sentral del av planprosessen, med involvering av berørte aktører som Bergen Havn, brukere og blålysetater.

Målsetting om klimagassreducerende tiltak, i henhold til [Veileder for klimagassberegning](#) (vedlegg til kommuneplanens arealdel).

Med et formålsbygg i denne størrelsen, med vannbehandlingsanlegg og stort vannbehov, og med et prosessanlegg for vannbehandling med stor temperaturvariasjon (0 – 28 grader C), vil det være fokus på energisparing og undersøkelse av hvilke energikilder som gir best gevinst, både økonomisk og med hensyn til bærekraft, og det vil undersøkes hvordan (spill)vannet f.eks. kan utnyttes til oppvarming/kjøling i øvrige deler av bygget, og evt. til tilstøtende bygg. Det vil også bli vurdert andre mulige synergieffekter. Dagens bygningsmasse innenfor planområdet er ikke egnet for gjenbruk, og det er lite trolig at ombruksmaterialer herifra i nevneverdig grad kan gjenbrukes i nybygget. Komponenter fra eksisterende bygg kan tilbys til andre for ombruk. Hvorvidt det er aktuelt å benytte gjenbruksmaterialer fra andre steder er for tidlig å si. Derimot er det planlagt for ombruk av inventar og noe annet brukerstyr inne i bygningen.

Virkninger av planinitiativet

Det skal redegjøres for vesentlige interesser som berøres av planinitiativet, og for om planarbeidet vil få virkninger i og utenfor planområdet. I og med at Dokken er et transformasjonsområde, og Nybygget sannsynligvis vil være det første eller et av de første byggene i en helt ny bysituasjon, vil virkningene vurderes både i forhold til dagens situasjon og en fremtidig situasjon. Arealstrategien vil være et foreløpig bilde på den fremtidige situasjonen, men vil med stor sannsynlighet komme til å se annerledes ut etter hvert som tiden går og konkretisering av løsninger starter.

Følgende tema vil sannsynligvis bli utredet:

Landskap, omgivelser og strøkskarakter

Dagens omgivelser og strøkskarakter er godshavn. Nybygget vil bli liggende på kanten av den store flaten som utgjør Dokken i dag, ut mot Puddefjorden, og nærmeste nabo er Havnelageret, et bygg med store dimensjoner, og et av de få som er planlagt bevart.

Sammen med Havnelageret vil nybygget, som blir et bygg med stor grunnflate og lange fasader, være markante bygg som skiller seg ut fra de fremtidige byomgivelsene, men der begge representerer Bergens forhold til havet og virksomheter knyttet til havnæring. Som det siste og det første bygget på Dokken, kan Nybygget og Havnelageret være med på å definere strøkskarakteren i det området de blir en del av, men det er fremdeles store usikkerheten knyttet til hva Havnelageret skal brukes til i fremtiden og hvordan disse vil henvende seg mot byrommene som ligger mellom de to byggene.

Fjernvirkning

I og med at Dokken er en flate mot fjorden omkranset av høydedrag, og nybygget ligger ytterst mot fjorden, vil tiltaket være godt synlig fra høydene rundt, spesielt fra Laksevågsiden, fra bredden på motsatt side av Puddefjorden og for de som seiler inn og ut fjorden. I en midlertidig situasjon uten ny

bybebyggelse vil nybygget være mer synlig enn i en fremtidig bysituasjon. Det vil redegjøres nærmere for fjernvirkning gjennom utvalgte viktige standpunkter.

Økt trafikk og utslipp (støy, lukt og luft)

Det planlegges ikke for bilparkering for ansatte, utover krav til plasser for bevegelseshemmede og servicebiler, men det vil være trafikk i forbindelse med tokt, levering av varer og prøver til laboratoriene, avfallshåndtering mv. Det vil redegjøres nærmere for forventet trafikk og kjørebehov, størrelse på kjøretøy mv. Kjørearealer må dimensjoneres for semitrailer. Virksomheten i seg selv støyer ikke, men det vil sannsynligvis være behov for å ha et nødaggregat som tidvis kan gi støy og utslipp til luft i forbindelse med testing av systemet. Det vil bli mye håndtering av fisk og andre marine dyr, både levende og døde, og dette vil medføre lukt. Omfanget og forslag til løsninger og avbøtende tiltak vil utredes og beskrives.

Blågrønne strukturer og naturmangfold

Det finnes ikke grønt i området i dag og ikke naturmangfold på land, men det er aktuelt å tilføre grønnstruktur på tak og uteområder. Puddefjorden utgjør dagens blå struktur. Det planlegges ikke utfylling eller etablering av nye kaier ifm. tiltaket. Bergen kommune har igangsatt en reguleringsplan for undersjøisk utfylling, der planavgrensning for utfylling berører tomten, men der det foreløpig ikke er planlagt utfylling. Tiltaket vil være avhengig av å etablere en sjøvannsledning med inntak og avløp fra nybygget, og det må sees nærmere på både hva betydningen av egne utslipp vil være, samt om den planlagte utfyllingen også vil påvirke den totale resipientkapasiteten, og hvilke konsekvenser dette igjen kan få for tiltaket.

Friluftsliv

Det finnes ikke friluftsliv på land i området i dag. Det er heller ikke spesielt tilrettelagt for friluftsliv i sjø i tilknytning til planområdet i dag, med unntak av fritidsbåter som passerer i sundet. Tiltaket vil generere trafikk til og fra kai med store skip, men det er ikke ventet at denne virksomheten vil skille seg nevneverdig fra dagens sjøgående havnevirksomhet. I en fremtidig bysituasjon er det fra kommunens side ønske om å tilrettelegge for at publikum skal kunne vandre langs kaikanten. Det vil tidvis være behov for å stenge for publikumstilgjengelighet på kai, og i det videre planarbeidet skal det vurderes nærmere hvilke eventuelle restriksjoner virksomheten i kortere perioder kan måtte legge på bevegelse langs kai i forbindelse med lasting/lossing av skip, og hvilke alternative bevegelseslinjer det skal tilrettelegges for.

Kulturverdier

Det er ikke registrert kulturverdier innenfor planområdet. Nærmeste registrerte kulturminne er Havnelageret med integrert krigsminne. Det er ikke kjent om dette kulturminne vil gjøres mer tilgjengelig ved en fremtidig bruksendring av Havnelageret. Det antas ikke at tiltaket vil være til hinder for et slik tilgjengeliggjøring, men dette vil vurderes nærmere.

Barn og unges interesser

Barn og unge har ikke tilgang til området i dag. Virksomheten vil ikke ha negative virkninger på barn og unges interesser i en fremtidig bysituasjon.

Teknisk infrastruktur - VA

Det vil være et stort behov for kapasitetssterk vannforsyning til anlegget. Det er ikke konkludert med løsning her ennå. Foreløpige, overordnede analyser viser at kobling til kommunalt nett kan være den foretrukne løsningen. I det videre arbeidet må det undersøkes hvilke konsekvenser dette har på den totale kapasiteten. Virksomheten vil være avhengig av utslippstillatelse og har behov for etablering av virketidsbasseng for rensning av vann før det slippes ut. I det videre arbeidet vil det vurderes om disse kan ligge utenfor bygningen. Dette kan legges under bakken, men må være tilgjengelig for service og

vedlikehold. Det må vurderes om dette kan integreres i et nærliggende offentlig område og hvilke konsekvenser dette eventuelt vil få.

Annen teknisk infrastruktur – brygger

Kai- og bryggeanlegg skal leies av Bergen Havn og kunne benyttes av andre når virksomhetens egne skip og båter ikke ligger til kai. Det vil vurderes om det er behov for ekstra tilrettelegging for mindre skip og småbåter ved etablering av huk eller utplassering av flytebrygger el.

Anleggsfase - Perforering kai og sikring av byggegrop

Før igangsetting av byggeprosjektet må det gjennomføres en tilstandsvurdering av eksisterende kai, det må redegjøres for hvordan anleggsfasen skal gjennomføres, hvordan byggegrop innenfor eksisterende kai skal sikres og hvordan dagens kaimur kan perforeres for gjennomførsel av ledninger for inntak og utløp av vann. Dette vil vurderes på bakgrunn av kunnskap som kommer frem etter nye og mer omfattende grunnundersøkelser enn de som foreligger per i dag. Det må også sees nærmere på massehåndtering, eventuell etterbruk av masser til utfylling og behov for midlertidig mellomagring.

Havnevirksomhet

Havnevirksomheten som i dag bruker arealene til det fremtidige nybygget, vil måtte flytte når byggefasen starter. Dagens containervirksomhet er planlagt flyttet til Ågotnes, men det er usikkert når dette kan skje og det kan være nødvendig med en periode med midlertidig flytting av containertrafikken internt på Dokken eller til et annet sted. Hvilke konsekvenser klargjøring av tomt og igangsetting av byggevirksomhet får for havnevirksomheten skal utredes.

Vibrasjoner og EMC

Det kan bli aktuelt å oppdatere analyser av vibrasjoner og EMC som grunnlag for definering av hensynssoner og avbøtende tiltak.

Vurdering av behov for konsekvensutredning

Tiltaket er omfattet av konsekvensutredningsforskriften §6 b, tiltak i vedlegg I punkt 24 §6: *Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding. b: reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Vedlegg I punkt 24: Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m². Kravene vil bli ivaretatt ved utarbeidelse av planprogram og gjennomføring av konsekvensutredning etter dette når det er fastsatt. På bakgrunn av konsekvensutredning vil avbøtende tiltak foreslås for eventuelle negative konsekvenser, dette kan også innebære endringer i prosjektet.*

Medvirkning

Redegjør for:

- Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart.

Offentlige organer:

PBE (GIS)

Bergen brannvesen

Bergen Havn AS

Bergen havn farvannsforvaltning IKS

Bergen Vann (tidl. VA-etaten)

BIR

BKK Nett AS

Byarkitekten

Bybanen Utbygging, Vestland fylkeskommune

Bymiljøetaten
DSB?
Etat for bygg og eiendom
Miljørettet helsevern(?)
Klimaetaten
Kystverket
Mattilsynet, Bergen
NVE
SVV
Statsforvalteren i Vestland
Vestland fylkeskommune

Andre aktuelle instanser:

Norges Handicapforbund Bergen
Norges miljøvernforbund
Naboer (Nygård, Møhlenpris og Laksevåg)
Evt. Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter, LUKS

- Foreløpig forslag til prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte.

Bergen Havn – det må etableres en dialog for å samordne prosessen for deres utflytting og tilgjengeliggjøring av tomt for nybygget.

Bergen Vann – det må etableres dialog om nybyggets behov for vannforsyning og avløp, og diskuteres løsninger for å dekke dette.

BKK Nett AS – avklaring som gjelder energiforsyning og -løsninger

Byarkitekten – dialog om nybyggets arkitektoniske uttrykk og mulighetsrom for tilpasninger til bystrukturen.

Bymiljøetaten (og BIR?) – dialog om løsninger knyttet til adkomst- parkering- og trafikkkløsninger, varelevering og avfallshåndtering. Samt dialog om gjennomføring og bygging av nødvendig infrastruktur (rekkefølgekrav).

Etat for bygg og eiendom – det foregår dialog om opsjonsavtale for tomtekjøp. Videre vil det sannsynligvis være behov for dialog med utviklingselskap når dette er opprettet.

Mattilsynet – behov for dialog om hvordan levende og døde dyr behandles og håndteres.

Statsforvalteren i Vestland – det vil kunne være behov for dialog ifm. forurensningsopprydning og utslipp til sjø.

Naboer – informasjonsmøter, evt. også innspillmøter ifm. enkelte tema der dette er relevant, som f.eks. byggets møte med byen.

Vedlegg til planinitiativet:

Forslag til planavgrensning

- på basiskart (PDF-format)
- SOSI-format

Forslag til fremdriftsplan

Ligger vedlagt

Innledende stedsanalyse

Ligger vedlagt

Innledende klimagassberegning

Nybygg som til sammen utgjør mer enn 1000 m² BRA:

- En innledende klimagassberegning med referansebygg.

Ligger vedlagt