

Lokaliseringsanalyse (v.1) Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet

Dato: 30.11.18



Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag.....	3
2	Om oppdraget	5
2.1	Bestillingen.....	5
2.2	Organisering.....	5
2.3	Metodebeskrivelse.....	5
3	Føringer.....	7
3.1	Tidligere utredningsprosesser.....	7
3.2	Virksomhetenes kaibehov lagt til grunn for tomte- og lokaliseringsvurderinger	8
3.3	Kontakt og dialog med Bergen kommune	10
4	Lokaliseringsalternativer og overordnet utvelgelse	13
4.1	Identifiserte lokaliseringalternativer.....	13
4.2	Overordnet utvelgelse	14
5	Vurdering av de ulike tomtene opp mot evalueringskriteriene	16
5.1	Overordnet om Laksevåg	16
5.2	Johan Berentsens vei	16
5.3	Laksevåg verft.....	19
5.4	Laksevågneset	23
5.5	Damsgårdsveien	26
5.6	Marineholmen.....	30
5.7	Overordnet om Dokken	35
5.8	Dokken 1	38
5.9	Dokken 2	41
5.10	Dokken 3	44
5.11	Dokken 4	47
5.12	Tollbodkaien	50
5.13	Hegreneset.....	54
6	Sammenstilling og vurdering del 1.....	58
	Vedlegg 1: Øvrige føringer.....	67
	Overordnede føringer for statlig lokalisering	67
	Regionale føringer for lokalisering	67
	Kommunale føringer.....	68
	Vedlegg 2: Evalueringskriterier og vurderingstema.....	74

1 Sammendrag

Oppdrag og bakgrunn

Regjeringen har på grunnlag av konseptvalgutredning (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) valgt et konsept som innebærer samlokalisering av Havforskningsinstituttet (HI) og Fiskeridirektoratet (Fdir) i et nybygg i Bergen. Det er lagt til grunn et arealbehov på 40.400 m² for det valgte konseptet.

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har gitt Statsbygg oppdrag (17.04.2018) i å bistå departementet i avklaringsfasen og utarbeidelse av OFP-rapport. Lokaliseringsanalysen inngår som del av OFP-leveransen til departementet og danner grunnlag for erverv av tomt. Foreliggende rapport er første del av lokaliseringsvurderingene og skal ligge til grunn for NFDs beslutning om hvilke lokaliseringalternativer det skal forhandles videre med.

Prosess og vurderinger

Kriterier for overordnet utvelgelse av tomter ble fastsatt av NFD 17.08.2018. Det ble gjennomført et åpent tomtesøk i markedet fra 27.08 til 24.09.2018, og tilsammen 11 tomtealternativer er vurdert å tilfredsstille de overordnede lokaliseringskriteriene. Det er avholdt møter og befaringer med alle tomtetilbyderne. Det er avholdt flere møter med Bergen kommune, både som tomteeier og planmyndighet, samt Bergen Havn.

NFD har ved fastsettelse av kriterier for lokaliserings- og tomtekjøp sagt at nærhet til dypvannskai kan tillegges vekt i evalueringen og HI har utdypet betydningen av nærhet til dypvannskai i sitt brev til NFD av 08.06.2018. Statsbygg vurderer at HIs kaibehov er godt begrunnet, og må tillegges stor vekt i vurderingen.

Statsbygg har foreløpig lagt følgende overordnede prioriteringer til grunn for rangeringen og hvilke alternativer som videreføres:

- Nærhet til dypvannskai og samarbeidspartnere tillegges større vekt enn muligheter for rask framdrift.
- Kriteriene for attraktiv arbeidsplass tillegges mer vekt enn byområdets kapasitet for andre aktører.

Statsbygg vurderer at lokaliseringalternativene på Dokken (3,4 og 2) er de som samlet scorer best på de oppsatte kriteriene.

Statsbygg vurderer samlet at en lokalisering på Laksevåg er mulig, men byutvikling og bedret kollektivtransport for Laksevåg ligger langt fram i tid og er usikker. Laksevåg scorer lavt på kriterier knyttet til attraktiv arbeidsplass sammenlignet med de sentrumsnære alternativene. Etablering av kai i direkte tilknytning til nybygg er bare mulig for Laksevåneset, men for begge alternativene på Laksevåg kreves det en større utbygging/utfylling i havnebassenget som er avhengig av overordnede avklaringer. For å få til en samlet løsning på Laksevåg Verft forutsettes det at vi får tilbud om bruk av en annen del av eiendommen.

Marineholmens største ulemper er mangel på dypvannskai samt dårlig fleksibilitet og kapasitet for andre aktører. En delt løsning mellom hovedbygg og dypvannskai vil gi økte kostnader, både i bygge- og driftsfasen. Damsgårdsveien har noen av de samme overordnede egenskapene som Marineholmen, men scorer lavere på nærhet til samarbeidspartnere og kapasitet for andre aktører.

Dersom nærhet til dypvannskai settes som en forutsetning for lokalisering av nybygget vurderer Statsbygg at det er lokaliseringalternativene Dokken 3-4-2, og eventuelt Laksevåneset og Laksevåg Verft, som det bør forhandles videre med.

Hvorvidt det er hensiktsmessig å gå videre med forhandlinger for alternativene Marineholmen, Laksevågneset, Laksevåg Verft og Damsgårdsveien avhenger etter Statsbyggs vurdering av om det foreligger tilstrekkelig antall aktuelle lokaliseringsalternativer.

Behovet for flere alternativer i det endelige beslutningsgrunnlaget er basert på å oppnå en gunstig forhandlingsposisjon. Statsbyggs generelle erfaring er at det er en fordel å ha med flere alternativer inn i avsluttende vurderinger og forhandlinger, forutsatt at disse er reelle alternativer. Med kommunen som eier av de øverste 3 alternativene fremstår ikke dette hensynet nødvendigvis som like relevant i dette tilfellet.

Rangering og videreføring til analysens del 2

Lokaliseringsalternativene vurderes å ha følgende rangering og anbefaling for videreføring etter analysens del 1.

Videreføres:

1. Dokken 3
2. Dokken 4
3. Dokken 2

Kan videreføres:

4. Marineholmen
5. Laksevågneset
6. Laksevåg Verft
7. Damsgårdsveien

Videreføres ikke:

8. Dokken 1
9. Tollbodkaien
10. Johan Berentsens vei
11. Hegreneset

Forside: Statsbygg
Prosjektnummer: 1117703 Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, samlokalisering
Arkivnr.: 2018/2871

	Navn	Dato
Utarbeidet av	Karoline L. Kvaleberg, RP Trygve H. Prestegard, EA	29.11.18
Faglig kontroll av	Jorleif Jørgenvåg, RP	30.11.18
Godkjent av	Kristin Fevang, BS1	30.11.18

2 Om oppdraget

2.1 Bestillingen

I oppdragsbrev av 17.4.2018 fra Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) bes Statsbygg bistå departementet i avklaringsfasen og utarbeidelse av OFP-rapport. Denne lokaliseringsanalysen inngår som del av OFP-leveransen til departementet, og danner grunnlag for valg og erverv av tomt. Reguleringsmessige forhold og grunnforhold skal vurderes i lokaliseringsanalysen. Forhold i oppdragsbrevet som gjelder lokaliseringsanalysen fremgår under:

Regjeringens konseptvalg legger til grunn samlokalisering av Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet i et nybygg i Bergen. Regjeringen legger til grunn at prosjektet gjennomføres som et statlig byggeprosjekt, at bygget anses å være et formålsbygg og at Statsbygg bør være byggherre. Anslått bruttoareal for konseptet er 40 400 m².

Statsbygg skal foreslå et sett med kriterier for vurdering og rangering av aktuelle tomter. Kriteriene skal være basert på målene for samlokaliseringen. Departementet forutsetter at Statsbygg tar utgangspunkt i oppdatert kunnskapsgrunnlag om aktuelle tomter og i tillegg foretar et åpent eiendoms- eller tomtesøk for å få kartlagt eventuelt ytterligere aktuelle tomter. For å sikre best mulig vilkår, skal det inngås forhandlinger om erverv av minimum to aktuelle tomter.

Det tas høyde for en trinnvis utbygging av prosjektet hvor det legges til grunn at første fase skal dekke behovet spesielt for laboratorieareal fram til år 2040, mens neste fase skal realisere virksomhetenes behov frem til år 2050. Det skal avklares nærmere hvilken vekst i antall ansatte som bør legges til grunn for utbyggingstakten. Det legges inn fleksibilitet for fremtidig vekst i den kommende tomtevurdering og –valg.

Det forutsettes god dialog med Bergen kommune i denne fasen av prosjektet. Vi viser blant annet til at det er inngått en byvekstavtale med Bergen som innebærer føringer for lokalisering av statlige arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter.

2.2 Organisering

Lokaliseringsanalysen utføres som del av avklaringsfasen for byggeprosjektet. Den skal være del av OFP-rapport (oppstart forprosjekt) som skal foreligge 1 kv 2019 og legge grunnlag for tomteanskaffelsesprosessen som pågår parallelt.

Arnold Pedersen (seksjon BS1) er prosjektleder for byggeprosjektet, Jorleif Jørgenvåg og Karoline Landa Kvaleberg (seksjon RP) er ansvarlig for lokaliseringsanalysen. Trygve Prestegard (seksjon EA) og Kristin Vollan (seksjon EV) er ansvarlig for tomteanskaffelsen.

2.3 Metodebeskrivelse

Tomter som tidligere har blitt utredet og anbefalt i konseptvalgutredningen vurderes nærmere, og det ble gjennomført et åpent tomtesøk i markedet fra 27.08 til 24.09.2018 for å avdekke andre aktuelle tomtealternativer.

Kriterier for overordnet utvelgelse av tomter ble godkjent av NFD 17.08.2018, se vedlegg 2.

Overordnede kriterier for søket er:

- Beliggenhet sentralt i Bergen
- Tomtestørrelse som kan romme et bygg på 40 400 m²
- Mulighet for erverv av eiendom

Lokaliseringsanalysen skal anbefale minimum to tomter for påfølgende ervervsprosess. Påfølgende reguleringsplanprosess kan skje samtidig med øvrig planlegging for byggeprosjektet.

Følgende prosess gjennomføres:

1. Identifisering av tomter
2. Informasjonsinnhenting
3. Evaluering mot kriterier og vurderingstema
4. Utvelgelse av egnede tomter
5. Innhenting av tilbud fra grunneiere
6. Vurdering av kostnader, fremdrift og risiko
7. Anbefaling av tomter

Lokaliseringsanalyse – del 1

Informasjon om tomtene innhentes gjennom dialog med kommunen, grunneiere/utviklere og tilgjengelig offentlig informasjon. Det må før prosjektering utføres geotekniske og miljøtekniske grunnundersøkelser ved behov for å verifisere det som identifiseres.

Tomtene vurderes i henhold til tema knyttet til lokalisering og tema knyttet til tomtenes egenskaper. Temaene er dekkende i forhold til «Veileder om styring av store statlige byggeprosjekter i tidligfase», der det som del av beslutningsgrunnlaget skal omtales klargjøring av stedsspesifikke og reguleringsmessige forhold. Lokaliseringstema er forhold som har å gjøre med tomtas geografiske beliggenhet og som ikke enkelt kan endres. Vurderingene av tomtens egenskaper indikerer grad av konflikt med viktige verdier, ivaretagelse av viktige hensyn og kostnads- eller fremdriftsmessige konsekvenser, som ofte er løsbare og gjenspeiles i utviklingsmuligheter og kostnadsbildet for en tomt.

Tomtevurderingene oppsummeres og det foretas en vurdering. Departementet beslutter hvilke tomter som utgår og hvilke som videreføres til lokaliseringsanalysens del 2.

Lokaliseringsanalyse – del 2

Tomtene som videreføres fra første del vurderes på kostnader, fremdrift og risiko.

Pristilbud med premisser for kjøp av tomt hentes inn fra grunneiere/utviklere av de aktuelle tomtene. Det er særlig viktig at tilbudene er sammenlignbare. Møter avholdes med grunneierne underveis i prosessen. En enkel innplasseringsstudie for å avklare tomtenes egnethet for virksomhetene vurderes gjennomført.

Det gis en anbefaling om hvilke tomter som skal inngå i OFP-rapporten.

3 Føringer

3.1 Tidligere utredningsprosesser

I KVV-en ble det etter dialog med bl.a. Bergen kommune vist eksempler på lokalisering for å godtgjøre at de ulike KVV-alternativene var realistiske. Det ble lagt til grunn at et åpent eiendoms- eller tomtesøk på et senere stadium i prosessen vil sikre at alle relevante tomter blir kjent.

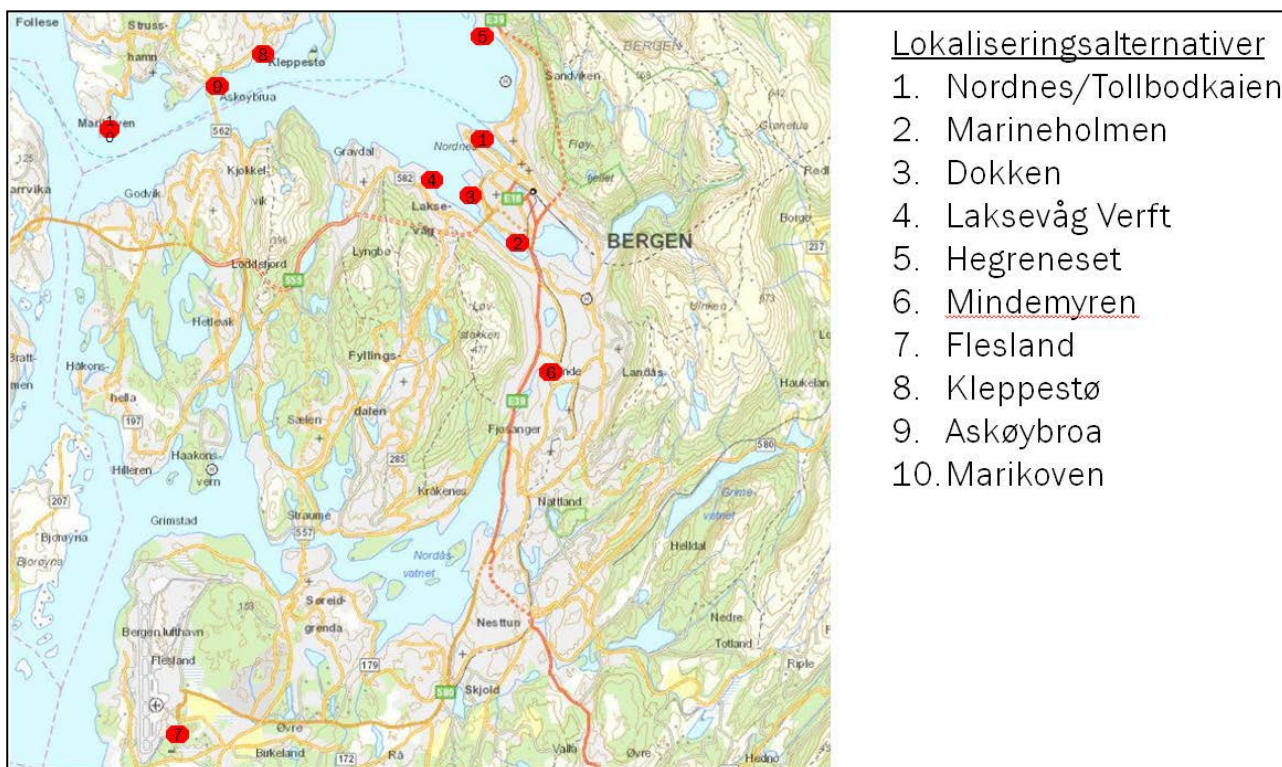
Statsbygg la i KVV-en til grunn at virksomhetene er å regne som arbeidsplassintensive statlige virksomheter, og *Statlige retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (26.09.2014)* skal derfor legges til grunn for lokaliseringsvurderingene. God kollektivdekning er et sentralt kriterium lokaliseringsvurderingene.

Når det gjelder *Retningslinjer for lokalisering av statlege arbeidsplassar og statleg tenesteproduksjon (28.11.2014)* vurderte Statsbygg at prosjektets mandat er å finne gode bygningsmessige løsninger for virksomhetene i Bergen, og kommer derfor ikke inn under retningslinjenes definisjon av omlokalisering. Lokalisering i Bergen-regionen er gitt i mandatet til KVV, og svarer ut et av retningslinjenes hovedmål. KVV og videre lokaliseringsprosess vil drøfte alternative lokaliseringer lokalt for å oppnå effektiv oppgaveløsning og kostnadseffektivitet.

Det ble vurdert at virksomhetene har behov for spesialisert kompetanse som best rekrutteres i et større arbeidsmarked, og derfor bør ligge sentralt i et regionalt arbeidsmarked. Enkle beregninger av klimagassutslipps-konsekvenser for ulik beliggenhet ble gjort.

Lokalisering i regionen/ytte delene av Bergen kommune ble vurdert som uaktuelt som følge av de statlige retningslinjene, lokaliseringen av kjente samarbeidspartnere (med UiB som mest sentrale aktør samt), behov for sentral beliggenhet i et regionalt arbeidsmarked samt klimagassberegninger. Alle lokaliseringer i Bergen sentrum (avgrenset som kommunedelplan for sentrum) ble vurdert å tilfredsstille de krav som settes i statlige retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Det ble pekt på at det gjennom etableringen av ny bybane vil kunne oppstå nye områder som kan defineres som sentrumsnære og ha akseptabel tilgjengelighet og bymessighet for lokalisering av HI og Fdir.

På bakgrunn av dette ble det vurdert at tomtene Tollbodkaien, Marineholmen, Dokken, Laksevåg verft og Hegreneset var aktuelle alternativer som skulle utredes videre.



Figur 1: Lokaliseringsalternativer i KVV-en. Kilde: Tomte og reguleringsmessige vurderinger marine virksomheter (KVV)

Virksomhetenes kaibehov mm.

Det ble lagt til grunn at behovene for HIs rederivirksomhet (kai og lagerarealer) ikke legger føringer for KVV-alternativene. Mulighet for å etablere rederifunksjonene ble vurdert som en egenskap ved de lokale lokaliseringalternativene. Ut over kaibehovet ble geografisk avstand til UiB, sjø- og råvannstilførsel og lokale forhold og grunnforhold pekt på som sentrale temaer i den framtidige lokaliseringsvurderingen.

I Statsbyggs brev til NFD av 15.01.2018 (*Lokalisering av marine FoU-virksomheter i Bergen - oppdatering av grunnlag om aktuelle tomter*) beskrives at «behov for dypvannskai må avklares tydeligere før tomtesøk. Det er ikke beskrevet i KVV/KS1 et konkret behov i lengdemeter dypvannskai. Det bygningsmessige arealbehovet for et «kaibyg» er tatt med i det totale arealbehovet. I samarbeid med virksomhetene må det drøftes og beskrives et evalueringskriterium for samvirke og nærhet til dypvannskai».

3.2 Virksomhetenes kaibehov lagt til grunn for tomte- og lokaliseringsvurderinger

Virksomhetene rederivirksomhet

HI har pr. i dag 7 fartøyer i sin rederivirksomhet. I tillegg leier HI leier fartøyer ved behov, pr. i dag leies 2 fartøyer. Fartøylene spenner i størrelse fra Kronprins Håkon (100 m lang/10 m dyp) til de minste fartøylene som er ca. 40 m lang/3 m dyp. HI har anslått et samlet antall liggedøgn til kai er ca 700 pr. år for alle båtene. Behovet varierer fra måned til måned, og har stor samtidighet i desember/januar.

Fdir leier to hurtiggående fartøy som opererer langs hele norskekysten. Begge fartøylene er nye i 2018. Fdir har derfor ikke erfaringstall på antall liggedøgn virksomheten har behov for.

Dagens løsning av kaibehovet

- HI har en husleiekontrakt med Bergen Havn for Nykirkekaia 1 som inkluderer et antall liggedøgn. Konkret tid/plass-bestilling skjer fortløpende med Bergen Havn.
- HI leier også bygninger på Nykirkekaia med lager og verkstedfunksjoner, samt laboratoriefasiliteter som er nært knyttet til brukerne: To forskningsgrupper med mye instrument og fartøysbruk, rederiavdelingen med instrumentseksjon og driftsseksjon med tilhørende lager. Dette skaper en helhet med utrustning av fartøyene.
- Fdir betaler vanlig løpende havneavgift når båtene ligger til kai, det «bestilles» plass fra gang til gang.

Havforskningsinstituttets vurdering av behov for kaifront og nærhet til nybygg

Statsbygg viser til brev fra HI til NFD av 08.06.2018 med vurdering av behov for kaifront ved HI.

I brevet gir HI faglig råd om nærhet til kaifront som et avgjørende kriterium for å sikre kvalitet, samspill og effektivitet i arbeidet med å oppfylle HIs samfunnsoppdrag i det nye fusjonerte instituttet. HI inkluderer omfattende laboratorier og en rederiavdeling med verksted, instrumentseksjon og en rekke forskningsfartøy, egne og innleide. Det påpekes at kaifront er grunnleggende for instituttet i dag, og vesentlig når det skal bygges et effektivt og fremtidstett HI for de neste 50-100 år.

HI vurderer at det ligger store gevinster i å lokalisere det foreslåtte nybygget for Fdir og HI i direkte tilknytning til en dypvannskai. Dette vil gi

- godt samspill mellom landbasert og sjøbasert aktivitet
- mer effektiv bruk av kompetanse
- økt mulighet for faglig og teknologisk utvikling.

Det vil også etter HIs faglige vurdering gi betydelig effektivisering og kvalitetsheving når det gjelder

- prøveflyt
- vedlikehold av sjøbasert utstyr
- annen logistikk
- reduksjon av tidstyveri.

Tett samspill mellom forskningsgruppene og forskningsfartøyene sikrer også etter HIs vurdering bedre kvalitet i rigging og bruk av sjøbasert observasjonsutstyr, som er viktig for å gjennomføre den mest kostnadskreven delen av HIs samfunnsoppdrag. I sum vil dette bidra til bedre formåls effektivitet for instituttet. En lokalisering med kaifront vil også legge bedre til rette for samspill med øvrig marinrelatert virksomhet som kan bidra til innovasjon innen bl.a. hav- og kystobservasjon. HI vurderer at det faglig sett vil være uheldig for en havnasjon som Norge å plassere det nye HI på en tomt uten kaifront, når man bygger for de neste 50-100 år.

Kaibehov og dimensjonerende kriterier lagt til grunn for tomte- og lokaliseringsvurderingene.

- Foreløpige anslag for et (kjerne)behov for kailengde knyttet til lossing/lasting/rigging er ca. 300 m. Minste kailengde bør være på 50 m pr "kai-del". Kjernebehovet må dekke de største fartøyene man ser for seg. Lengste båt er i dag 180 meter. Største dybde er 10 m. Ut over dette kommer behov for å ligge til kai uten stor tilknyttet aktivitet, som har større fleksibilitet.
- Kaibehovet kan ligge utenfor ISPS-kontrollerte kaiområder og er fleksibelt for annen bruk av kaiene, inkludert offentlig tilgjengelig havnepromenade. Virksomhetenes aktiviteter på kaien og mellom kai og hovedbygg (kjøre truck og kraner for lasting/lossing) må skje på en måte som er sikker for andre brukere av kaiene/området.

- HI ønsker prinsipielt at avstanden mellom skip og nybygg er minst mulig. Fdir ønsker tilgang til kai og lager mv for fartøyene i et nybygg i Bergen.
- Generelt antas det at pirløsninger er den mest effektive måten å løse behovet på.
- Det er behov for en utforming av kaien som skjermer mindre fartøyer for vær og vind, spesielt nordavind i Bergen havn. Høyden på dypvannskaier er ofte slik at mindre båter kan "forsvinne" under kaien, og det kan oppstå problemer med fending, beskyttelse av overbygg mm.
- Det er behov for å mellomlagre utstyr på kaien: Utelager (minimum 200 m²) med tak, gjerde og låsbar port for mellomlagring i forbindelse med forberedelser til tokt. Det er behov for utelager uansett beliggenhet av hovedbygg.
- Det er behov for plass til oppstrekking av trålgear, spoling av kabel og vaier mm. (ca. 100 m x 10 m.)
- Delt løsning mellom hovedbygg og dypvannskai medfører at det må bygges et eget bygg i tilknytning til kaien. Dimensjonene/arealbehovet for et kaibygg er ikke avklart og vil medføre økte kostnader. En delt løsning vil kunne redusere arealbehov i hovedbygget, men samtidig vil det være behov for en del funksjoner både ved kai og hovedbygg som gir økte kostnader til dobbeltfunksjoner. Rom- og funksjonsprogram for en delt løsning er foreløpig ikke utarbeidet. En delt løsning gir også driftsulemper ved transportarbeidet mellom funksjonene. Det er ikke tatt stilling til hvor en dypvannskai bør ligge ved delt løsning.

3.3 Kontakt og dialog med Bergen kommune

Følgende møter med Bergen kommune er gjennomført for å få supplerende informasjon om kommunale føringer:

- 22.06.2018: Byrådsleder Schjelderup, byrådene Tryti, Ulstein og Andersland, kommunaldirektører Corneliussen og Fagerbakke.
- 20.09.2018: Byrådsavdeling for finans, næring og eierskap, byrådsavdeling for byutvikling og Bergen Havn
- 24.10.2018: Planrammer for lokaliseringalternativer, Byrådsavdeling for byutvikling og Plan- og bygningsetaten.
- 24.10.2018: Planrammer for Marineholmen, Byrådsavdeling for byutvikling og Plan- og bygningsetaten.
- 01.11.2018: Bergen Havn

Tilbakemelding fra Bergen kommune (byrådsleder) i brev av 23.11.2018.

- Forutsatt at havneløsningen gjennomføres som skissert, og de aktuelle arealene kan fristilles, stiller Bergen kommune seg positiv til at både området Dokken, Jekteviken, Møhlenpriskaien samt Tollbodkaien kan inngå i Statsbyggs vurdering for lokaliseringsvalg for Hdir og HI slik som forespurt.

- Som vertskommune ser kommunen positivt på planene for samlokalisering og nybygg for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet. Kommunen er innstilt på å bidra til best og raskest mulig avklaring av aktuelle tomtealternativ for lokalisering.
- Det understrekes at Bergen kommune ikke har tatt stilling til hva som er det beste lokaliseringsalternativet, verken av kommunale eller private alternativer og at kommunen ser at det er flere aktuelle alternativ sentralt i Bergen som vil være godt egnet.
- Bergen kommune ønsker videre at prosjektet skal bidra positivt til utviklingen av området nybygget plasseres i, næringen og forskningen, og ikke minst til Havbyen Bergen. Bygget, lokalisering og utforming bør spille på byens kvaliteter og i størst mulig grad bygge opp under samarbeid, utvikling og innovasjon med de aktuelle aktører innenfor havbruk og fiskeri, samt andre deler av den marine verdikjeden.
- En eventuell plassering krever nærmere vurderinger fra kommunen, uavhengig av om det er på kommunal grunn. Planlagte traséer for kollektivtilbud må avklares, samt kollektivtilgjengelighet, forurensningsproblematikk, areal til fremtidig utvidet passasjertrafikk via sjø, ytterligere utfylling av sjøgrunn m.m. Seilingshøyde for forskningsskip gjør også at plassering kan være avhengig av brohøyder, både eksisterende og fremtidige. Bergen kommune vil videre starte opp arbeid med et såkalt «Strategisk planprogram» for utforming av Dokken-området til byutviklingsformål.

Bergen kommunes avklaringer mellom havnekaske og bykaske

- Bergen kommune er i oppløpet på forhandlinger med Kystverket om overføring av eiendommer fra havnekassen til bykassen, forhandlingene har pågått i flere år.
- Alle de aktuelle kommunalt eide lokaliseringsalternativene, Dokken og Tollbodkaien, ligger på arealer som omfattes av den pågående avklaringene mellom kommunen og Kystverket.
- Det er bred politisk enighet i Bergen om å flytte godshavnen ut av Bergen, mens cruise-, ferge og persontrafikk fortsatt skal foregå i Bergen indre havn. Prosessen med å avvikle godshavnen og planlegge annen virksomhet, herunder mulighetene for nybygg for HI og Fdir, må derfor også skje i samarbeid med havneselskapet. Når det gjelder cruisetrafikken ønsker Bergen kommune at denne skal samles på Skoltegrunnskaien/Bontelabo.
- Kommunen har gitt tilbakemeldinger om at det er stor usikkerhet knyttet til framdriften i saken mot Kystverket, og vurderer at saken med stor sannsynlighet ikke vil bli ferdig avklart før Statsbygg skal avlevere sitt beslutningsgrunnlag i slutten av 2018. Kommunen vurderer allikevel at avslutningen av denne prosessen ikke legger overordnede begrensninger på drøftingene av Dokken som lokaliseringsalternativ.
- Så lenge denne saken er uavklart ønsker ikke kommunen å gå inn på konkrete diskusjoner rundt byutvikling på disse områdene. Som grunneier og eiendomsutvikler, vil kommunen være opptatt av fremtidig bruk og bebyggelse. Bergen kommune er opptatt av god byutvikling, med en blanding av næring, friareal og varierte boliger til ulike grupper. Bergen kommune vil også være opptatt av en god og verdiskapende utvikling av de øvrige eiendommer i det aktuelle området.
- Kystverket har i oktober 2018 gitt Bergen kommune godkjenning for å gå videre med opprettelsen av det nye havneselskapet, selv om avklaringene rundt havneiendommene ikke er

helt i mål. Det er oppnådd enighet om hvordan arealene skal fordeles mellom havnekaske og bykaske, men verdisettingen av arealene gjenstår.

- Det ligger nå en sak for bystyret med plan for hvordan havneselskapet skal driftes (forretningsplan og økonomi), som er forutgående behandlet og godkjent i Havnestyret.
- I desember 2018 skal Havnestyret avgjøre om de ønsker å flytte terminalen til Ågotnes. Hvis Havnestyret sier ja, vil dette innebære at det nye havneselskapet vil kunne starte langsiktig planlegging for flytting av havnevirkksomhet og alternativ bruk av havnearealene (Dokken)
- Sotrasambandet er høyt prioritert i regionen (NTP), denne er planlagt ferdig i andre halvdel av 2020-tallet (OFP), tidligst fra 2025.
- Flyttingen forutsetter store investeringer i nytt havneanlegg samt forbedring av regional veginfrastruktur. Sotrasambandet må være på plass før hele dagens havnedrift kan flyttes.
- Områdene er i dag helt eller delvis underlagt ulike former for privatrettslige avtaler, og kommunen tar forbehold om at denne type forhold er løst forut for en eventuell avtale med Statsbygg.
- Kommunens forpliktelser for arealer som inngår i dette komplekset vil måtte forankres politisk. En avtale om avhending av eiendom til formålet må godkjennes av bystyret i Bergen. Når premissene for en bystyresak er endelig klare, tar det normalt ca. 2 måneder før et vedtak i bystyret er på plass.

4 Lokaliseringsalternativer og overordnet utvelgelse

4.1 Identifiserte lokaliseringsalternativer

Tomtesøk ble gjennomført i markedet for å undersøke om det var flere egnede tomter i markedet. Tomtesøket ble annonsert i Bergens Tidende, Bergensavisa og Dagens Næringsliv 27.08.2018 og 01.09.2018, samt på portalen til NE eiendom. Fristen for å melde interesse var 24.09.2018.

Kravspesifikasjonen var at tomten skal:

- Romme et bygg på 40.500 m² BTA.
- Være i størrelsesorden 10 daa.
- Ligge sentralt i Bergen, definert som området mellom Hegreneset nord for sentrum og Laksevåg vest for sentrum
- Være en tomt som Statsbygg kan kjøpe og være byggherre for et mulig byggeprosjekt

Tomtesøket gav seks nye tomtealternativer utover de som allerede var kjent fra KVVU-arbeidet.

- Johan Berentsens vei
- Vågsgaten
- Laksevågsneset
- Damsgårdsveien
- Askøy
- Øygarden

Kjent fra før:

- Laksevåg Verft
- Marineholmen
- Dokken
- Tollbodkaien
- Hegreneset

I tillegg til de ovennevnte tomtene ble ett tomtealternativ spilt inn i fasen før tomtesøket ble lyst ut, og ett tomtealternativ spilt inn etter at fristen gikk ut.

Alternativet spilt inn før tomtesøket ble lyst ut var Falck Nutec Bergens eiendom i Gravdalsveien 225 (ca. 6 km fra sentrum). Tomteeier ble kontaktet etter at fristen for å vise sin interesse gikk ut, og oppfordret til å oversende utfyllende informasjon om tomtealternativet. Tomteeier har ikke oversendt utfyllende informasjon. Tomten ligger også utenfor den geografiske avgrensningen for søket og ble derfor ikke vurdert nærmere.

Alternativet som ble spilt inn etter at fristen gikk ut kom inn 5. november. Alternativet omhandler Simonsviken Næringsparks eiendom i Simonsviken på Laksevåg. Eiendommen er i dag bebyggt med 50.000 kvm og har kai. Eiendommen ligger ca 6,8 km (ca 2 km lenger enn Johan Berentsens vei) fra Christiestøtten på museplassen. Da alternativet kom inn lenge etter at fristen var gått ut, er ikke alternativet utredet nærmere.

4.2 Overordnet utvalgelse

Tomtene som er videreført fra KVVU-en og de innkomne tomteforslagene fra tomtesøket vurderes etter de overordnede utvelgelseskriteriene knyttet til beliggenhet, tomtestørrelse og erverv og overdragelse.

	Beliggenhet	Tomtestørrelse	Eierskap
	Innenfor området definert sentralt i Bergen (mellom Hegreneset i nord og Laksevåg vest for sentrum)	Utbyggingspotensiale på minimum 40.500m ² BTA. Antatt størrelse på ca 10 dekar	Tomten er til salgs
Johan Berentsens vei	Ja	Ja: 16,3 daa	Ja
Vågsgaten	Ja	Nei: 6,23 daa.	Ikke relevant
Laksevåg verft	Ja	Ja, 16,7 daa	Ja
Laksevågneset	Ja	Ja: 17,1 daa	Ja
Damsgårdsveien	Ja	Ja: 15,1 daa	Ja
Marineholmen	Ja	Ja: ca 11 daa	Ja (med forbehold om styre-vedtak)*
Dokken	Ja	Ja: ca 250 daa	Ja
Tollbodkaien	Ja	Ja: ca 10 daa (forutsatt utfylling)	Ja
Hegreneset	Ja	Ja: ca 50 daa	Ja
Askøy	Nei	Ikke relevant	Ikke relevant
Øygarden	Nei	Ikke relevant	Ikke relevant

* Marineholmen Forskningspark AS har i epost datert 12.11.18 bekreftet at tomt på Marineholmen kan fradeles og staten kan bli eier.



Figur 2: Oversikt over beliggenheten til de ulike tomtealternativene som evalueres nærmere

Følgende alternativer for lokalisering av nybygg for HI og Fdir er i henhold til overordnede kriterier:

- Johan Berentsens vei
- Laksevåg verft
- Laksevågneset
- Damsgårdsveien
- Marineholmen
- Dokken 1-4
- Tollbodkaien
- Hegreneset

Tomtene videreføres og vurderes i henhold til evalueringskriterier som fremgår i vedlegg 2.

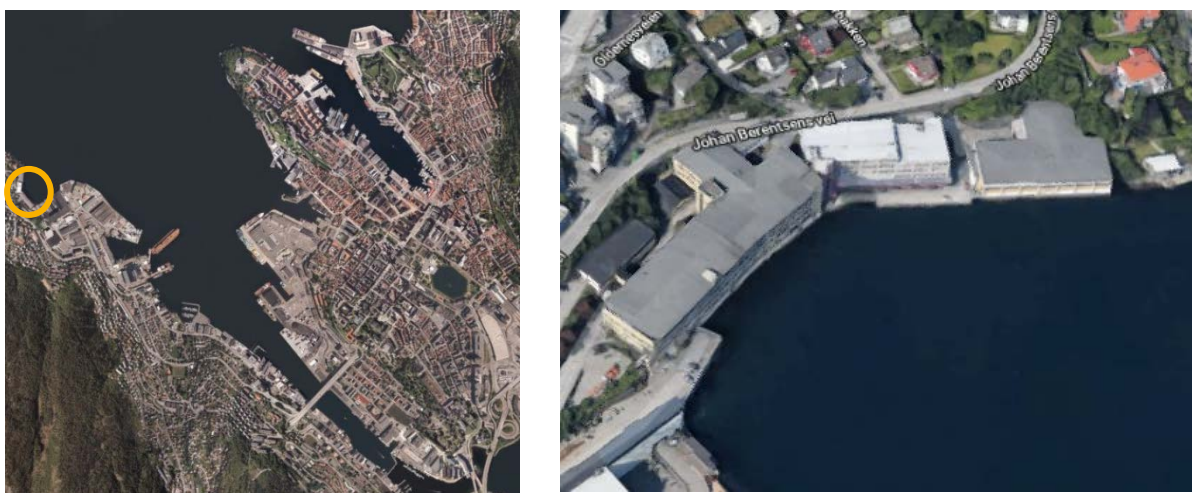
5 Vurdering av de ulike tomtene opp mot evalueringskriteriene

5.1 Overordnet om Laksevåg

I tillegg til føringer fra det pågående arbeidet med strategisk planprogram for Laksevåg har Bergen havn meldt inn følgende som gjelder for alle alternativene på Laksevåg:

- Bergen Havn eier ikke kaier på Laksevåg-siden i dag.
- Bergen havn har ikke selv midler til å kjøpe og utvikle kaifronten på Laksevåg. Bergen Havn kan evt drifte kaien.
- Bergen Havn vil komme med høringsinnspill til Strategisk planprogram for Laksevåg som nylig er lagt ut til høring. Bergen Havn har prinsipielt ikke innsigelser mot utfyllinger på Laksevågsiden, men påpeker at utfyllingene på Dokkensiden og Laksevågsiden må ses i sammenheng.

5.2 Johan Berentsens vei



Figur 3: Beliggenhet eiendommen vest for Bergen sentrum. Skråfoto av eiendommen på Laksevåg

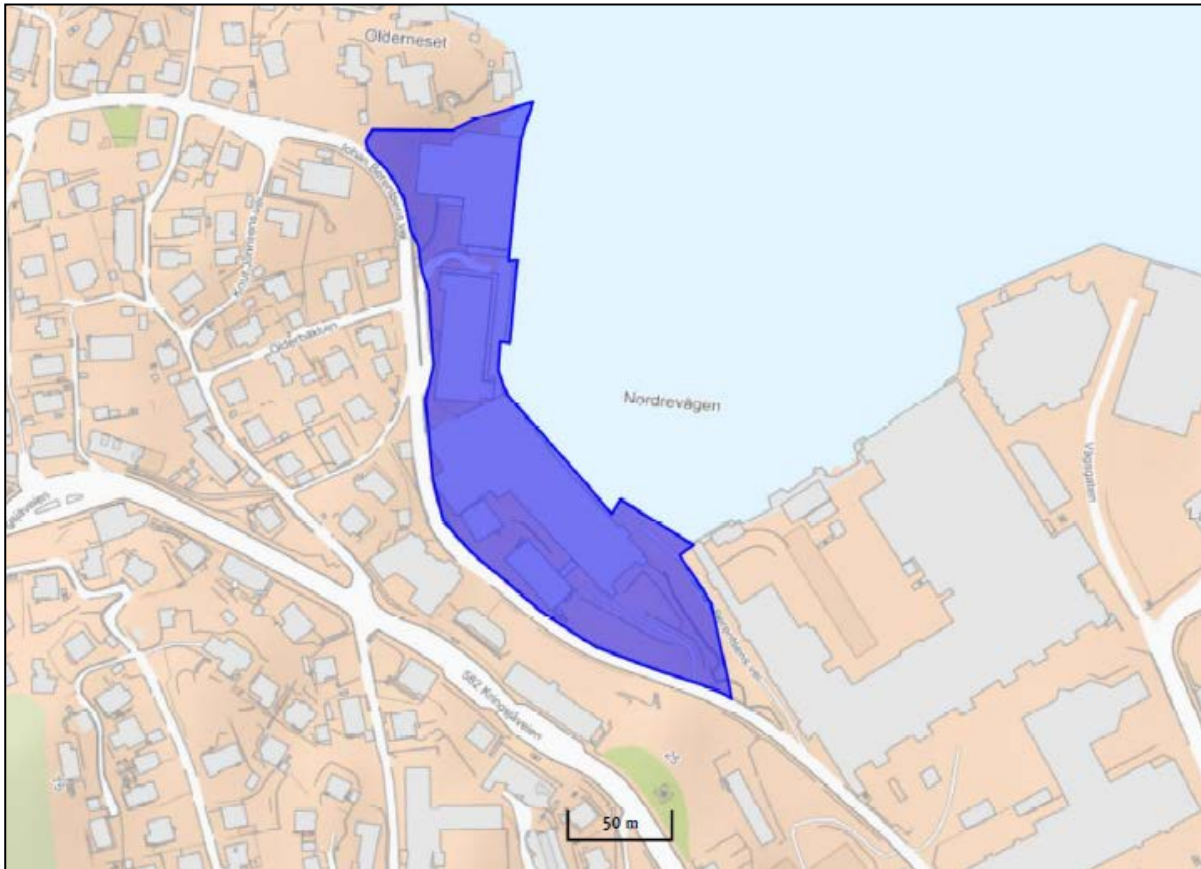
Eiendom (gnr/bnr)	Gnr 150, bnr 4, 6, 9, 29, 34, 56, 106, 120, 122, 155, 199, 201, 221, 233, 237, 384, 418, 431 og 432
Eier	Laksevåg Industrihus AS, og Johan Berentsens vei 63 AS (Laksevåg Holding AS)
Adresse	Johan Berentsens vei 41, 63 og 65
Bruk	Utleie næring og industri
Areal bebyggelse	Ca. 22 500 m ² BTA
Areal tomt	16 300 m ²

Verdisetting av kriteriene:

Tema	Verdi	Kommentar/vurdering
Nærhet til sjø; dypvannskai		Umiddelbar nærhet til sjø. Strandlinjen er på ca 215 m med utfyllingspotensiale, der dagnes dybde er grunnere enn 5 m. Det åpnes ikke for utfylling i sjøen før driften av ubåtbunkeren på naboeiendommen er lagt ned. Det vil

		sannsynligvis ikke kunne etableres dypvannskai i umiddelbar nærhet til eiendommen.
Nærhet til sjø; saltvannstilførsel		Umiddelbar nærhet sjø.
Samarbeidspartnere og synergi; UiB		Over 3 km gang-/sykkelavstand
Samarbeidspartnere og synergi; Andre		Ingen samarbeidspartnere innen gangavstand.
Integritet		Ingen nærliggende utfordringer, mulighet for «eget» bygg.
Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.		Noe synlig fra innseilingen til Bergen. Beliggenhet mer i bakkant. I et område som er under planlagt utvikling.
Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.		Byområdet har god kapasitet. Tilgangen er relativt ukomplisert, et område i utvikling med oppstartet omregulering. Bunkers og boligområder gir dårligere forhold i umiddelbar nærhet.
Nærhet til kollektivtransport		10-15 minutters gangavstand til holdeplass. 3-4 ruter. Avganger hvert 5.-10 minutt i rushtiden og 10 minutt på kvelden. 10 minutter buss til Festplassen.
Eierskap		Laksevåg Industrihus, Johan Berentsens vei 63 AS og Johan Berentsens vei 65 AS er hjemmelshavere. Selskapene er eid av Laksevåg Holding AS v/ John Erik Nilsen og Harald Skibenes m.fl. En eventuell forhandling gjennomføres med Laksevåg Holding AS.
Regulering		Johan Berentsens vei 63 og 65 regulert til lager og industri i eldre reguleringsplan fra 1963. Johan Berentsens vei 41 er regulert til blandet formål (bolig, industri, kontor) i reguleringsplan fra 2007. I strategisk plan for Laksevåg er området satt til transformasjonsområde med blandet bruk. I ny KPA er området avsatt til byfortettingssone 2. Det er pågående plansak for boligutbygging. Tomten må omreguleres, sannsynlig positivt utfall.
Topografi og grunnforhold		Delvis kupert tomt, noe areal kan være vanskelig å benytte. Forsvaret har foretatt opprensning av grunnforhold, tidligere virksomhet tilsier likevel risiko for forurensning. Forsvaret har ansvar for å håndtere forurensningsrisiko utenfor bunkersen. Bart fjell og berggrunn Øyegneis (uensartet, granittisk til tonalittisk, rød til grå).
Havnivåstigning og stormflo		Tomten ligger delvis innen 2-4 m.o.h.
Bebyggd/ubebyggd		Mye bebyggelse, nærings- og industribygg fra 1948-1987.
Verneverdier (kultur og natur)		Tilgrensede kulturminner. Frittstående batteri på vestsiden av Johan Berentsens vei registrert som kulturminne, og fredet ubåtbunkers som grenser til eiendommen. Uavklart vernestatus for et eller flere anker med ukjent tilstand i fjorden utenfor eiendommen. Registrert to fuglearter nær eiendommen som er arter av nasjonal forvaltningsinteresse.
Vei/atkomst		Eksisterende adkomst til tomt, smal adkomstvei som må utbedres.
Vann og avløp		Tilkoblet offentlig VA. Påregnelig noe omlegging eller tiltak overordnet VA-system. Ukjent kapasitet.

Naboforhold		Boligområde tett på, potensielt konflikt ved større utbygging.
Fleksibilitet		Mulighet for fremtidig utvidelse. Smal, lang og bratt tomt gir noen føringer for løsninger på tomt. Lite ekspansjonsmuligheter utover tomteområdet.



Figur 4: Oversikt avgrensning eiendommen

Vurdering:

+

- Stor tomt
- Sjøvannstilførsel

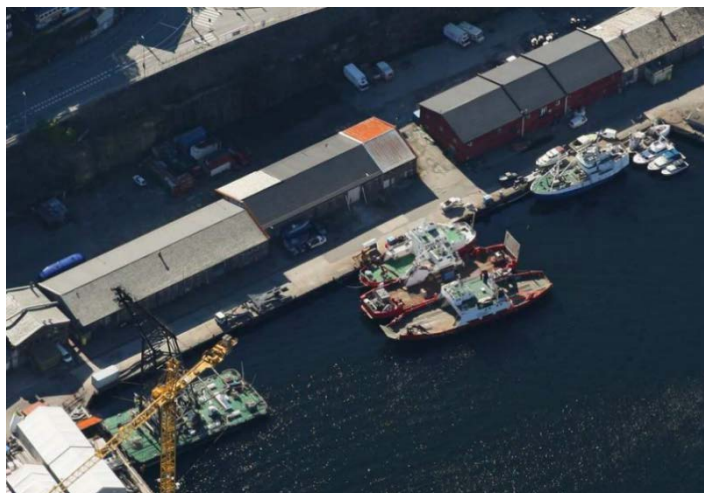
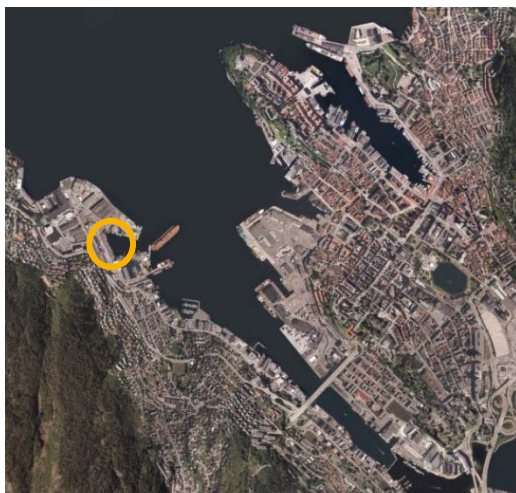
÷

- Hindringer for utfylling, ubåtbunkers
- Mye eksisterende bebyggelse, antatt at det må rives for å etablere ny bebyggelse
- Mindre fleksibilitet på tomt og mulige konflikter (nabolag rett i bakkant og bunkers med fredning gir utfordringer)
- Kollektivtilgjengelighet, nærhet til universitet og samarbeidspartnere er mindre gode

Konklusjon:

Tomtealternativet vurderes som delvis egnet.

5.3 Laksevåg verft



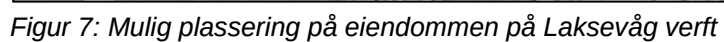
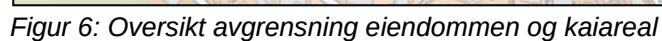
Figur 5: Beliggenhet eiendommen vest for Bergen sentrum. Skråfoto av eiendommen på Laksevåg

Eiendom (gnr/bnr)	153/1
Eier	Marin Eiendomsutvikling AS
Adresse	Laksevåg Verftsområde 2
Bruk	Noe virksomhet knyttet til industri og lager
Areal bebyggelse	3 500 m ²
Areal tomt	16 700 m ²

Verdisetting av kriteriene:

Tema	Verdi	Kommentar/vurdering
Nærhet til sjø; dypvannskai	Yellow	Mulighet for eget dypvannskaianlegg 300-500 meter unna. Kaiene er fordelt på to strekk. Ett strekk på 97 m og ett strekk på 106. Dybden på disse kaiene er mellom 4-7 m.
Nærhet til sjø; saltvannstilførsel	Green	Beliggenhet rett ved sjø.
Samarbeidspartnere og synergi; UiB	Red	Over 2,5 km gang-/sykkelavstand.
Samarbeidspartnere og synergi; Andre	Red	Ingen samarbeidspartnere innen gangavstand.
Integritet	Green	Ingen nærliggende utfordringer, mulighet for «eget» bygg
Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.	Red	Noe synlighet ved innseilingen og Dokken, men blir liggende bak annen bebyggelse., Et område som er i planlagt utvikling.
Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.	Green	Byområdet har god kapasitet. Tilgangen er relativt ukomplisert, et område i utvikling med oppstartet omregulering
Nærhet til kollektivtransport	Yellow	7-10 minutters gangavstand til holdeplass i dag (potensielt noe kortere dersom ny direkte adkomst fra hovedvei) 3-4 ruter. Avganger hvert 5.-10 minutt i rushtiden og 10 minutt på kvelden. 10 minutter buss til Festplassen.
Eierskap	Green	Hjemmelshaver er Marin Eiendomsutvikling AS som er eid av Marin AS. Marin AS er eid av ulike holdingselskap.

Planstatus / reguleringsrisiko		Tomten er i dag regulert til kontor/lager, men krever justeringer av plan og eier foreslår delvis ny arealbruk i pågående reguleringsendring. Planprogram til ny plan vedtatt januar 2018. Planforslaget snart klart til innsendelse, må antagelig avvente gitt usikkerhet rundt utfyllinger. Deler av tomt er innenfor krav områderegulering Nordrevågen. Ny reguleringsplan vil kunne tilrettelegge for etablering av HI og Fdir.
Topografi og grunnforhold		Flat og delvis opparbeidet tomt. Tidligere virksomhet gir risiko for forurensning og det er forventet behov for avbøtende tiltak. Kan trolig løses etter avtale med grunneier. Alle tilstøtende sjøarealer er tildekket og godkjent av Miljøvernmyndighetene. Berggrunn fyllmasser, leire, sand e.l. Løsmassekartet til NGU oppgir bart fjell, stedvis tynt dekke.
Havnivåstigning og stormflo		Hele tomten ligger innenfor 2-4 m.o.h.
Bebyggd/ubebyggd		Noe bebyggelse, potensiale til å inngå i bygningskonseptet.
Verneverdier (kultur og natur)		Slipp til å sette ut båter på Laksevåg verft er ikke vernet, men registrert som arkeologisk minne. Notat utarbeidet av Byantikvaren viser verkstedbygningene har de fleste bygningsdetaljer intakt og er gode eksempler på krigsminner. Bygningen har antikvarisk verneverdig som helhetlig historiefortellende kulturmiljø. Det er registrert fuglearter nasjonal forvaltningsverdi nær eiendommen.
Vei/atkomst		Behov for utbedring adkomstvei.
Vann og avløp		Tilkoblet offentlig VA. Påregnelig noe omlegging eller tiltak overordnet VA-system.
Naboforhold		Boligbebyggelse i bakkant, ligger høyt og trolig ingen konflikter. Hele området er i endring, ingen kjente nåværende konflikter.
Fleksibilitet		Potensial for fremtidig utvidelse og fleksible løsninger på eiendommen. Tomtens langstrakte form kombinert med eksisterende bebyggelse med verneverdig verdi, reduserer fleksibiliteten.



Vurdering:

+

- God plass til andre aktører
- En viss modenhet/plangrunnlag
- Sjøvannstilførsel
- Det kan ligge et mulighetsrom for plassering på annen del av eiendommen

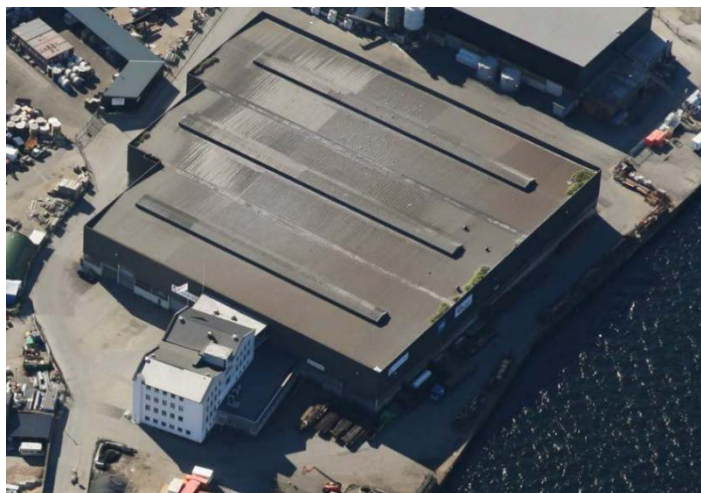
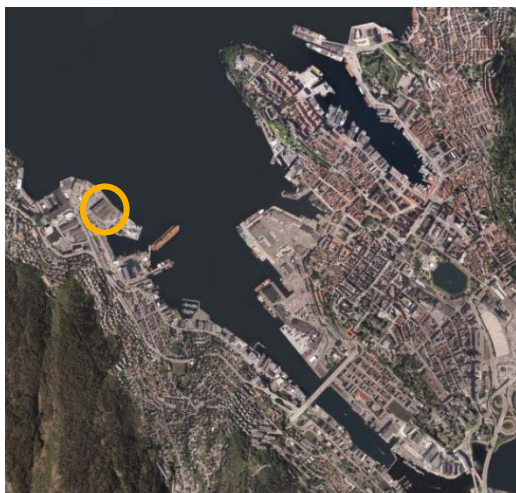
÷

- Plassering på tomt er mindre fleksibelt slik det nå er foreslått, kulturminner må hensyntas
- Noe avstand til dypvannskai
- Kollektivtilgjengelighet, nærhet til universitet og samarbeidspartnere er mindre gode

Konklusjon:

Tomtealternativet vurderes som egnet.

5.4 Laksevågneset



Figur 8: Beliggenhet eiendommen vest for Bergen sentrum. Skråfoto av eiendommen på Laksevåg

Eiendom (gnr/bnr)	152/1
Eier	LVN12 AS
Adresse	Laksevågneset 12
Bruk	Utleie kontoret og driftslokaler maritim virksomhet
Areal bebyggelse	Ca. 11 500 m ² BTA
Areal tomt	17 102 m ²

Verdisetting av kriteriene:

Tema	Verdi	Kommentar/vurdering
Nærhet til sjø; dypvannskai	Grønn	Umiddelbar nærhet til dypvannskai, forutsetter noe utfylling for å dekke behovet. Strandlinjen er på ca 140 m med utfyllingspotensiale, der dagens dybde er på mellom 6,2-7,3 m. Utfylling er ikke avklart.
Nærhet til sjø; saltvannstilførsel	Grønn	Umiddelbar nærhet til sjø.
Samarbeidspartnere og synergi; UiB	Rød	Over 3 km gang-/sykkelavstand
Samarbeidspartnere og synergi; Andre	Rød	Ingen samarbeidspartnere innen gangavstand.
Integritet	Grønn	Ingen nærliggende utfordringer, mulighet for «eget» bygg
Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.	Gul	Godt synlig fra Dokken, Nordnes, nordlige deler av Universitetshøyden og innseilingen til Bergen. I et område som er umodent, men under planlagt utvikling.
Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.	Grønn	Byområdet har god kapasitet. Tilgangen er relativt ukomplisert, et område i utvikling med oppstartet omregulering.
Nærhet til kollektivtransport	Gul	7 minutters gangavstand til holdeplass. 3-4 ruter. Avganger hvert 5.-10 minutt i rushtiden og 10 minutt på kvelden. 10 minutter buss til Festplassen.
Eierskap	Grønn	Hjemmelshaver er LVN 12 AS, som er eid av Torstein Selvik og Katrine Selvik.

Planstatus / reguleringsrisiko		Eldre reguleringsplan fra 1952, regulert til industriområde. Området er avsatt til byfortettingssone 2 i ny KPA. Krav om å inngå i områderegulering Nordrevågen. Krever omregulering, sannsynligvis positivt utfall.
Topografi og grunnforhold		Flat og opparbeidet tomt. Tidligere virksomhet gir potensielt noe risiko for forurensning, ikke angitt i Kartverkets oversikt. Dokumentasjon på at det ikke er påvist forurensede masser utenfor eiendommen/kaiområder. Berggrunn fyllmasser, leire, sand e.l. Løsmassekartet til NGU oppgir bart fjell, stedvis tynt dekke. Eier oppgir at det er delvis fjellgrunn og komprimert sprengsteinsfylling.
Havnivåstigning og stormflo		Hele tomten ligger innenfor 2-4 m.o.h.
Bebyggd/ubebyggd		Det må potensielt rives en del bebyggelse.
Verneverdier (kultur og natur)		Det er registret fuglearter av nasjonal forvaltningsverdi nær eiendommen.
Veil/atkomst		Offentlig vei som trolig er tilstrekkelig opparbeidet. Adkomst til tomt via tinglyst veirett over naboeiendommen.
Vann og avløp		Tilkoblet offentlig vannforsyning, privat avløp med rettighet til påkobling nærliggende offentlig avløpsanlegg. Påregnelig noe omlegging eller tiltak overordnet VA-system. Ukjent kapasitet.
Naboforhold		Ingen kjente konflikter. Planlagt utfasing av betongfabrikk 2020.
Fleksibilitet		Mulighet for fremtidig utvidelse og fleksible løsninger på tomt. Ligger godt til rette for fleksibel faseutvikling. Gode ekspansjonsmuligheter utover 40.400m ² .



Figur 9: Oversikt avgrensning eiendommen

Vurdering:

+

- Dypvannskai
- Antatt god fleksibilitet på tomt
- Synlighet og eksponering

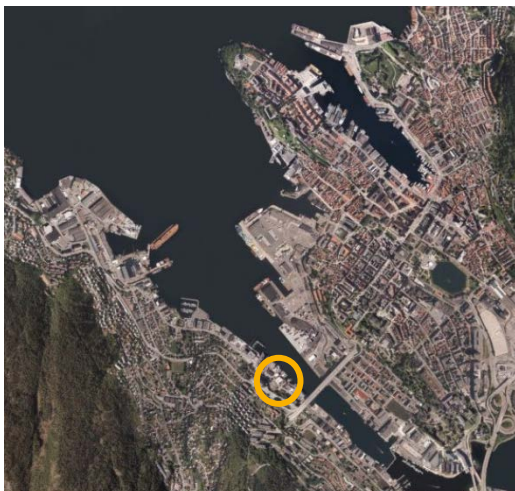
÷

- Umodent og behov for overordnede planavklaringer som kan få betydning for fremdrift
- Kollektivtilgjengelighet, nærhet til universitet og samarbeidspartnere er mindre gode

Konklusjon:

Tomtealternativet vurderes som egnet.

5.5 Damsgårdsveien



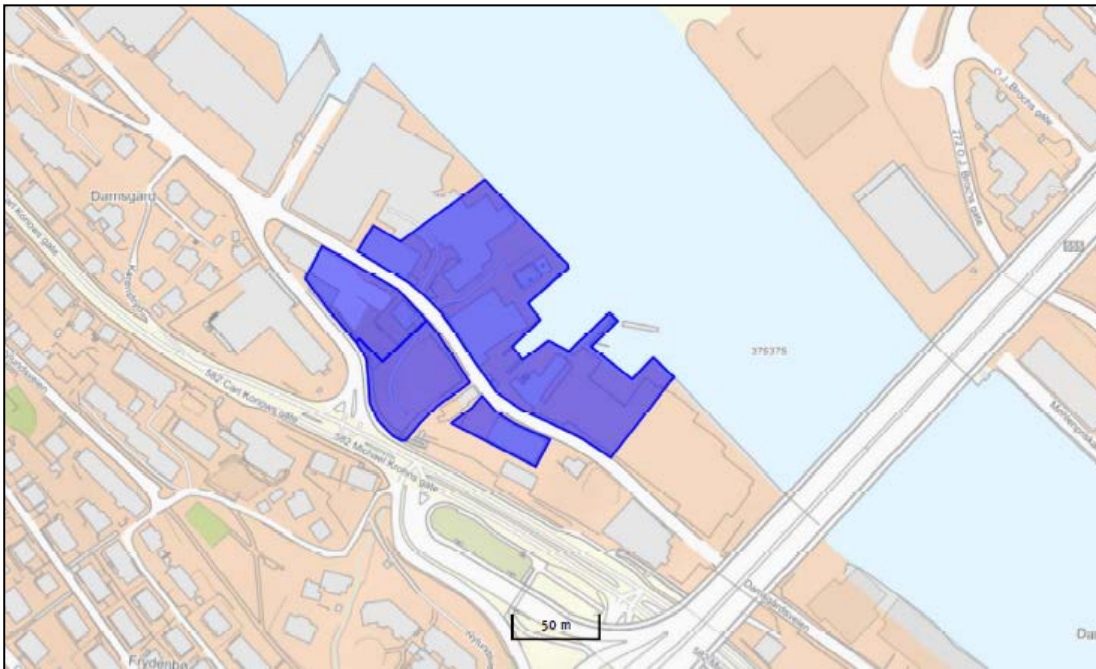
Figur 10: Beliggenhet eiendommen vest for Bergen sentrum. Skråfoto av eiendommen.

Eiendom (gnr/bnr)	Gnr 157 og bnr 6, 10, 20, 31, 50 og 196. Gnr 158 og bnr 103, 105 og 107. Gnr 157/11 ikke avklart med eier Damsgårdsveien AS.
Eier	Frydenbø Eiendom AS og Skjøndal Eiendom AS
Adresse	Damsgårdsveien 113-127, 139 og 114
Bruk	Ulike virksomheter innen verft, kontor og lager
Areal bebyggelse	Ukjent
Areal tomt	15 077 m ²

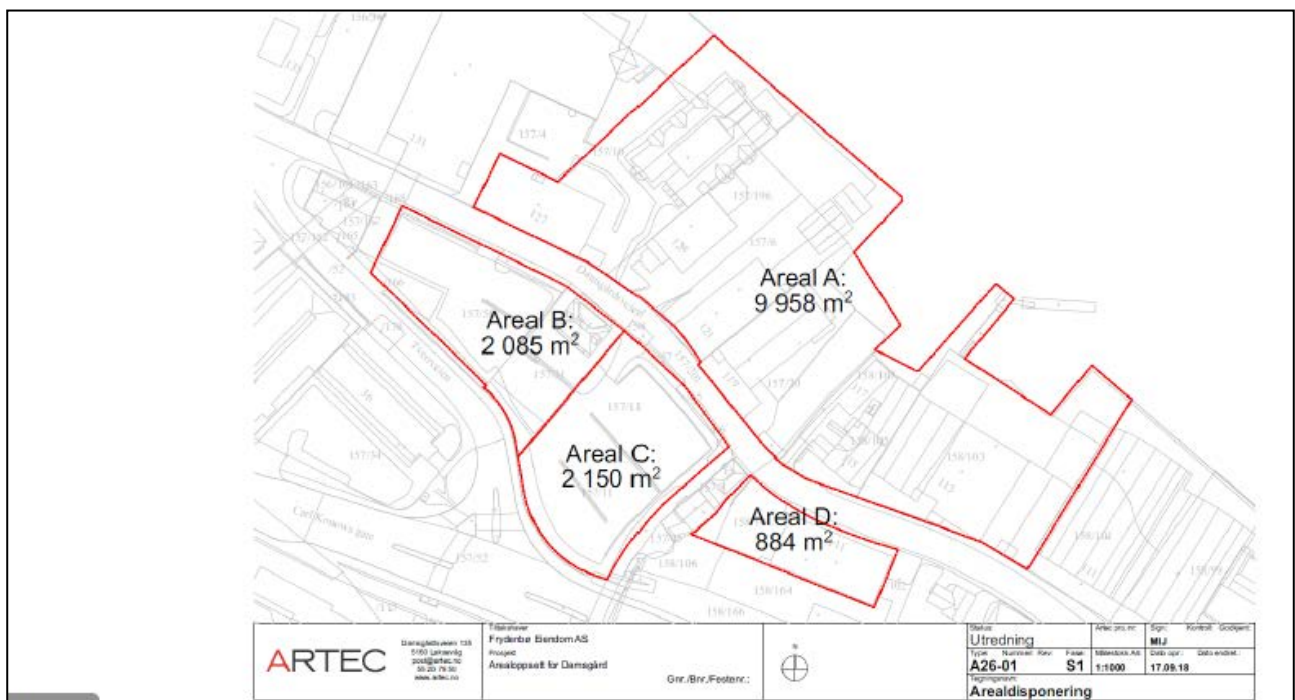
Verdisetting av kriteriene:

Tema	Verdi	Kommentar/vurdering
Nærhet til sjø; dypvannskai	Red	Det antas at det etableres gangbroer utenfor denne eiendommen. Det legges derfor til grunn at denne eiendommen er avhengig av en delt løsning, der kaianlegget må etableres separat. Det er ikke tatt stilling til hvor en eventuell kailøsning blir etablert.
Nærhet til sjø; saltvannstilførsel	Green	Beliggenhet umiddelbart ved sjø.
Samarbeidspartnere og synergi; UiB	Yellow	1,2 km og gang-/sykkelavstand til UiB.
Samarbeidspartnere og synergi, andre	Green	1,6 km til Kystverket, aktørene på Marineholmen 1,3-1,5 km unna.
Integritet	Green	Ingen nærliggende utfordringer, mulighet for «eget» bygg
Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.	Yellow	Godt synlig fra sydlige deler av Dokken og deler av Universitetshøyden. Mindre synlig fra andre deler av byen. Noe utviklet område.
Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.	Red	Byområdet har noe begrenset kapasitet. Tilgangen er noe komplisert (eiendoms- og reguleringsmessig). Ny gangbro mot Dokken vil gi kapasitet til etablering der.
Nærhet til kollektivtransport	Green	4-6 minutters gangavstand til nærmeste holdeplasser med 10 ruter. Flere avganger per 5. minutt. 5-6 minutters busstur til Festplassen.

Eierskap		Frydenbø Eiendom AS v/ Frydenbø Investment AS og Skjøndal Eiendom AS v/ Damsgård Eiendom AS. Flere aktører å forhandle med.
Planstatus / reguleringsrisiko		Regulert til industri, lager og kaiområde i plan fra 2004. Øvrig regulert til industristrøk i 1939, mindre endring på deler av plan til annet kombinert formål i 2004 og i 2014. Et par pågående reguleringsplansaker, til bla. kontorformål. Kommunen opplyser om at man avventer avklaringer på kollektivkorridor og gangbrokryssninger. Foreslått som transformasjonsområde for blandet bruk i strategisk plan for Laksevåg. Overordnede planer i henhold til ønsket bruk. Krever omregulering, sannsynligvis positivt utfall.
Topografi og grunnforhold		Flat og opparbeidet tomt, noe bratt terreng deler av tomt. Tidligere virksomhet gir risiko for forurensning. Berggrunn fyllmasser, leire, sand e.l på østsiden av Damsgårdsveien. På vestsiden Øyegneis til flaserigneis, for det meste granittisk, rød, biotittrik. Løsmassekartet til NGU oppgir bart fjell, stedvis tynt dekke.
Havnivåstigning og stormflo		Store deler tomten ligger innenfor 2-4 m.o.h.(spesielt øst for Damsgårdsveien)
Bebygd/ubebygd		Mye bebyggelse må rives.
Verneverdier (kultur og natur)		Ingen registrerte kulturverdier, potensielt kulturmiljø og enkelte bygninger. I sjøområdet er det registrert mange fugler som er rødlistearter.
Vei/atkomst		Opparbeidet adkomst til eiendommene. Offentlig vei som trolig er potensielt må utbedres noe.
Vann og avløp		Trolig påkoblet offentlig VA. Påregnelig noe omlegging eller tiltak overordnet VA-system. Ukjent kapasitet.
Naboforhold		Noe nærliggende småhusbebyggelse som berøres.
Fleksibilitet		Faseutvikling i lengderetning og på flere deltomter er mulig forutsatt at traseen til Damsgårdsveien kan tilpasses. Byantikvaren kan sette krav om at eksisterende verneverdig bebyggelse og siktsoner/gangsone på feltet må hensyntas.



Figur 11: Oversikt avgrensning eiendommen



Figur 12: Illustrasjon på arealdisponering tilsendt fra grunneier

Vurderinger:

+

- God kollektivdekning og nærhet holdeplass
- God eksponering
- Grei nærhet UiB/samarbeidspartner. Lite attraktiv forbindelse i dag, vil trolig bedres i fremtiden med ny gangbro

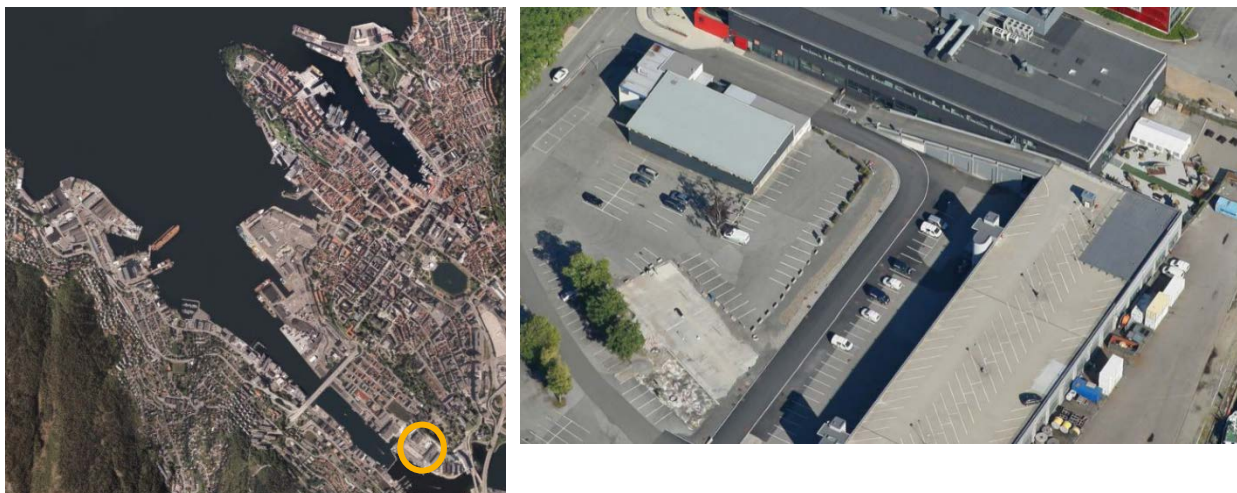
÷

- Avstand til dypvannskai
- Trang tomt
- Lite plass for andre i området, men ny gangbro kan gi nærhet til Dokken og aktører der
- Eksisterende bygningsmasse, antas at det ikke kan gjenbrukes

Konklusjon:

Tomtealternativet vurderes som delvis egnet.

5.6 Marineholmen



Figur 13: Beliggenhet eiendommen sørvest i Bergen sentrum. Skråfoto av eiendommen på Marineholmen

Eiendom (gnr/bnr)	164/353 m.fl
Eier	Marineholmen Forskningspark AS
Adresse	Thormøhlensgate
Bruk	Forskningspark, delvis ubebygd
Areal bebyggelse	
Areal tomt	Ca. 11 dekar

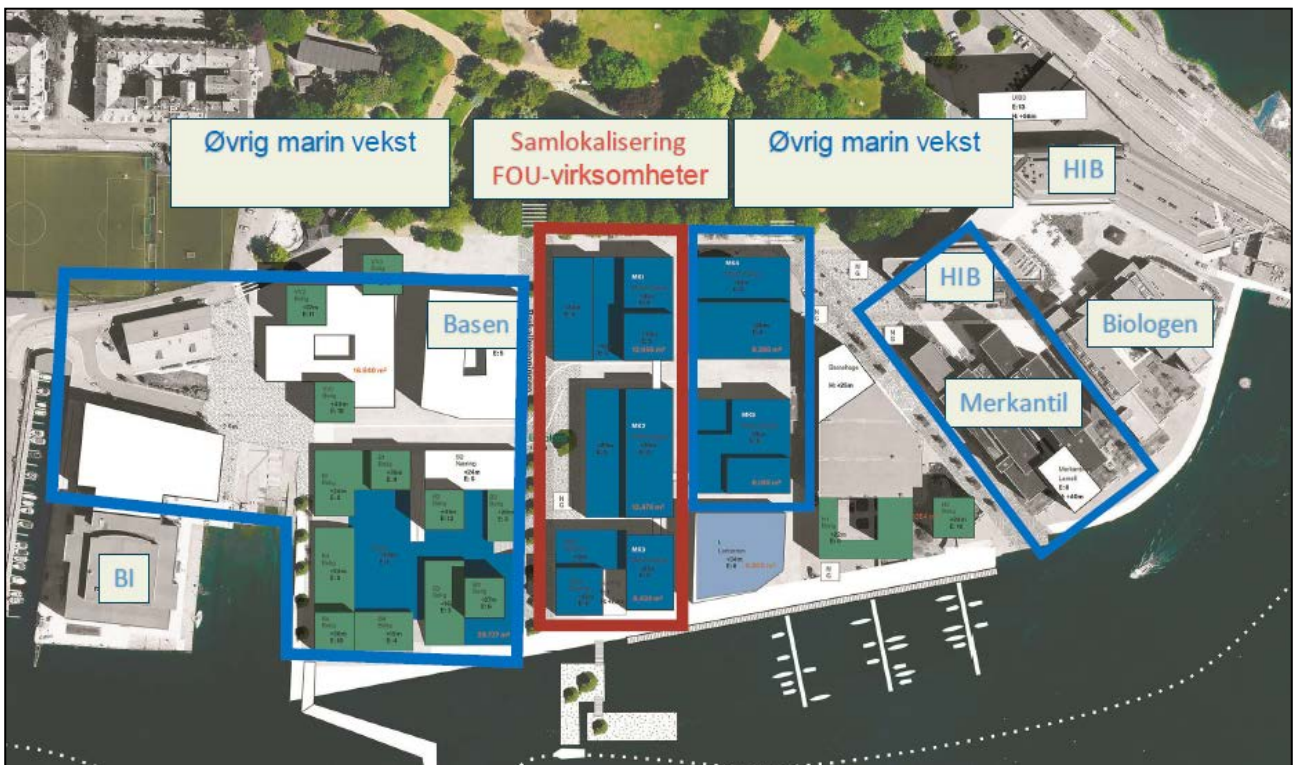
Verdisetting av kriteriene:

Tema	Verdi	Kommentar/vurdering
Nærhet til sjø; dypvannskai		Det legges til grunn at denne eiendommen er avhengig av en delt løsning, der kaianlegget må etableres separat. Det er ikke tatt stilling til hvor en eventuell kailøsning blir etablert. Dersom kailøsning etableres på Dokken, vil avstanden til dypvannskai være 800-1500 m (avhengig plassering ny broløsning til Laksevåg).
Nærhet til sjø; saltvannstilførsel		Beliggenhet ved sjø
Samarbeidspartnere og synergi; UiB		950 meter og gang-/sykkellavstand til UiB.
Samarbeidspartnere og synergi; Andre		Veterinærinstituttet, Mattilsynet og NERSC i umiddelbar nærhet. Unireserach 500 meter unna, Kystverket 1,5 km.
Integritet		Ingen nærliggende utfordringer, mulighet for «eget» bygg
Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.		Synlig fra vestsiden av Puddefjorden, mindre synlige øvrige deler av byen. I et langt på vei utviklet byområde. Mindre synlig beliggenhet på området.
Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.		Byområdet vurderes å ha kapasitet til næringsvirksomhet gjennom Marineholmens eksisterende reguleringsplan, samt at forslag til ny reguleringsplan åpner for utvidelse (25.000 m ² næringsareal, 30.000 m ² kombinert og 24.000 m ² boligareal utover HIFdir sitt behov). Det er knyttet usikkerhet til om kommunen aksepterer tiltakshavers forslag. Konseptet

		er etablert og tilrettelegger for lignende aktører. Området har ikke plass til arealkrevende virksomheter som f.eks. akvariet.
Nærhet til kollektivtransport		4 minutters gangavstand til Florida med 3 bussruter og bybanestopp. Avgang oftere enn hvert 5. minutt i rushtiden. 10 minutters gangavstand til Møhlenpris med 15-20 bussruter. 6 minutter til Festplassen fra Florida, bystasjonen ligger nærmere.
Eierskap		Hjemmelshaver er Marineholmen forskningspark AS som er eid av: Gc Rieber Eiendom AS (61%), Siva Eiendom Holding AS (21%), Tryg Forsikring AS (6%) m.fl.
Planstatus / reguleringsrisiko		Gjeldende regulering er kontor, industri, bolig og allmenntilgjengelig formål. Påbegynt ny regulering som er nær ferdigstillelse, gir utviklingspotensial med antatt fleksibilitet for at HI og Fdirs behov kan dekkes. Usikkerhet om kommunen vil akseptere foreslåtte byggehøyder på tilbudt tomt. Tilbakemelding fra kommunen tilsier at krav til boligandel i planen er fleksibel i forhold til innpassing av nybygget.
Topografi og grunnforhold		Flat og opparbeidet tomt. Tidligere virksomhet gir risiko for forurensning. Berggrunn er variert, fra skifer, mylonittgneis, til fyllmasser, leire, sand e.l. Løsmassekartet til NGU viser fyllmasser tilsvarende øvrige deler av Bergen sentrum.
Havnivåstigning og stormflo		Hele tomten ligger innenfor 2-4 m.o.h.
Bebyggd/ubebyggd		Noe bebyggelse som må rives.
Verneverdier (kultur og natur)		Ingen kjente verneverdier på tomt. Nærliggende park fredet.
Vei/atkomst		Opparbeidet adkomst og vei.
Vann og avløp		Antatt påkoblet offentlig VA. Påregnelig noe omlegging eller tiltak overordnet VA-system. Det er forutsatt at prosjektet etableres sin egen infrastruktur. Utslipp fra virksomheten er for alle alternativene underlagt tillatelser. For Marineholmen er det uklart om utslipp i Puddefjorden gir begrensninger pga. dårlig vanngjennomstrømming.
Naboforhold		Næringsbygg i dag, potensielt noe fremtidig boligbebyggelse i området. Antakelig lite konflikt.
Fleksibilitet		Mulig med faseutvikling av 40.400 innenfor de tre tilbudte arealene forutsatt at byggehøyde og utnyttelse i reguleringsplanforslaget blir godkjent av Bergen kommune. Mindre ekspansjonsmuligheter utover rammen. Den foreslåtte kvartalsstrukturen kan være til hinder for funksjonell fordeling av arealer innenfor ulike bygningsvolumer Det kan også gi en uheldig oppdeling av funksjoner og bidra til redusert funksjonalitet, kontakt, og ønsket samhandling og tverrfaglighet. Broer mellom bygningskroppene kan bedre samhandling.



Figur 14: Oversikt avgrensning eiendommen



Figur 15: Foreslått del av eiendommen til nybygg for HI og Fdir markert med rødt. Illustrasjon tilsendt fra grunneier.

Utfyllende beskrivelse:

- Marineholmen Forskningspark AS (MFP) er eid 61% av GC Rieber Eiendom (GCRE), 20% av Siva(staten) og diverse andre institusjoner deriblant fond knyttet til UiB. Både MFP og UiB er grunneiere og forslagsstillere for Marineholmen reguleringsplan.
- Marineholmens planprogram ble vedtatt i januar 2018. Vedtaket forutsetter at kommunen utarbeider en byromsanalyse som skal legges til grunn for planforslaget. Planens ambisjoner er å opparbeide et byområde med gode bymessige kvaliteter, som også inneholder boliger, attraktive byrom og bylivsattraksjoner.
- Planprogrammet og forslag til reguleringsplan legger til grunn høy utnyttelse og høy byggehøyde. Bergen kommune framhevet at det er usikkerhet knyttet til om dette kan aksepteres politisk. Statsbygg vurderer at dette kan påvirke mulig utnyttelse på de feltene som er foreslått som tomt for nytt bygg.
- Innplassering av bebyggelse i planen er ifølge MFP nøye utredet og plassert i henhold til planens overordnede konsept og siktlinjer. Tomten som er foreslått for nybygg er delt i 3 felter. Det er planlagt felles kjeller under alle utbyggingsfeltene. Statsbygg vurderer at det er usikkerhet knyttet til fleksibiliteten mellom feltene når det gjelder f.eks. fotavtrykk.
- Det vil trolig stilles krav til utadrettet virksomhet i første etasje av bygningene. Det er ikke avklart hvilken form for utadrettet virksomhet som kreves.
- I kommunens fagnotat av 09.05.2017 angis det at fordelingen mellom næringsformål og boligformål vil kunne påvirkes av om nybygg for HI/Fdir («den marine næringsklyngen») lokaliseres på Marineholmen. Kommunen er i utgangspunktet opptatt av det tilrettelegges for et attraktivt urbant næringsområde, med innslag av formål som gir liv og aktivitet utover døgnet.
- Dersom reguleringsplanen tilfredsstiller nybyggets behov kan det i teorien bygges etter planen (gå rett på byggesak). Statsbyggs foreløpige vurdering er at med tanke på prosjektets størrelse og kompleksitet vil det være stor sannsynlighet for at omregulering likevel må til, dersom planen vedtas på nåværende tidspunkt.
- MFP sikter på innlevering av planforslag til 1.gangs behandling 31.1. 2019. Kommunen peker på behov for avklaring om/i hvilken grad arbeidet med samlokalisering av HI og Fdir vil virke inn på planarbeidet for Marineholmen. Dersom planbehandlingen avventer beslutning om lokalisering og oppstart forprosjekt, vil det være bedre mulighet for å koordinere planen med nybyggets rom- og funksjonsprogram og dermed unngå omregulering.
- Omfanget av rekkefølgebestemmelser vil som prinsipp følge planenes formål og utnyttelse, og skal derfor ikke påvirkes av hvilken aktør som bygger ut i henhold til planen.
- Kapasitet for utslipp i sjø er ikke utredet i planarbeidet. Tillatelsene vil være knyttet til de konkrete byggesakene.
- Statsbygg legger i de innledende avklaringene i tomtevalgprosessen til grunn at nødvendig teknisk infrastruktur, inkl. sjøvannsforsyning og renseanlegg, skal etableres separat ifm byggeprosessen. Det finnes et potensiale for å dele noe infrastruktur med de andre virksomhetene på Marineholmen. Dette vil bli utforsket hvis lokaliseringsalternativet blir prioritert for videre forhandlinger.

Vurdering:

+

- God kollektivtilgjengelig og best nærhet UiB/samarbeidspartner
- Reguleringsmessige forhold medfører potensielt rask gjennomføring

÷

- Dypvannskai
- Mindre plass til andre aktører
- Noe mindre fleksibilitet. Bygget må trolig splittes i flere bygningskropper, men mulighet for felles infrastruktur og kjelleretasje

Konklusjon:

Tomtealternativet vurderes som egnet.

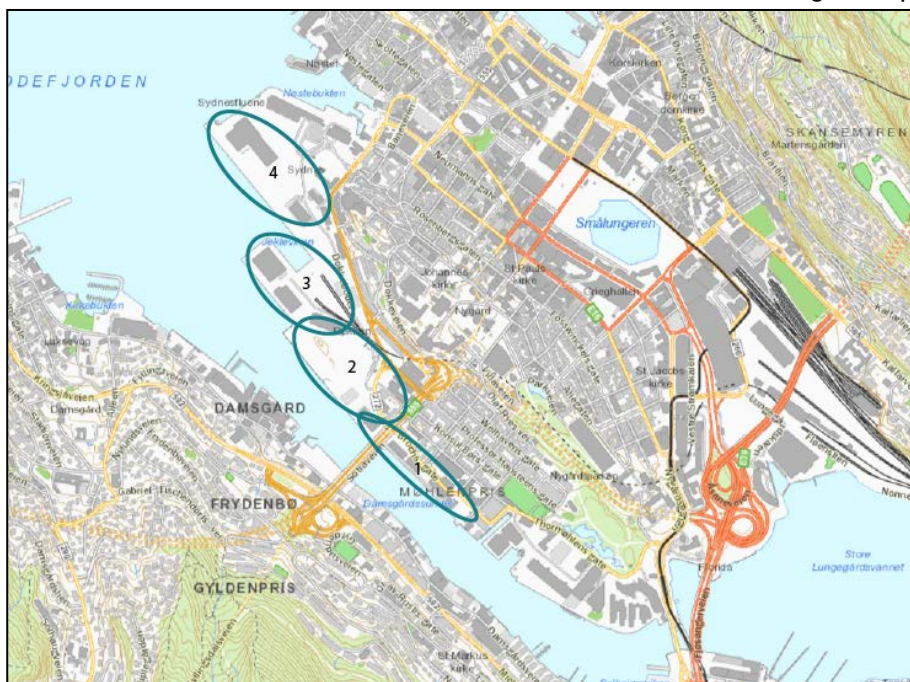
5.7 Overordnet om Dokken

Dokkenområdet er stort og er sentral i de pågående avklaringene med Kystverket mellom havnekaske og bykaske, se vedlegg 1. Som del av kommunens strategi for å sikre seg bedre kontroll på arealene på Dokken har kommunen i 2017 kjøpt et større bygg (Bring Cargo – Dokken 4). Hele Dokkenområdet er i dag i bruk som havneområder, både som godsterminal og for passasjertrafikk.

Det er vanskelig for kommunen å angi et konkret tidsperspektiv for avvikling av havnedriften, videre planlegging og utvikling av Dokken-området. Kommunen ønsker å være løsningsorientert for videre mulig utvikling av Dokken-området hvis dette ender opp med å bli det foretrukne lokaliseringsalternativet for HI/Fdir. Kommunen har pekt på at en større etablering av «marin klynge» vil måtte ha et langt tidsperspektiv. Statsbygg vurderer foreløpig at det på bakgrunn av de kartlagte forholdene er knyttet betydelig usikkerhet til når man evt. kan starte bygging på Dokken. Et tidsperspektiv på 5-8 år må påregnes.

Tomtealternativer

Statsbygg har funnet det hensiktsmessig i den første delen av lokaliseringsanalysen å dele opp Dokken-området i 4 underområder, som kan drøftes ut fra ulike egenskaper.



Figur 16: Oppdeling av delområder på Dokken

Kommunen har gitt innspill om følgende generelle prinsipper for beskrivelse/drøfting av de ulike alternativene innenfor Dokken-området:

- Skille mellom kaifronten og arealene (produktivt areal) innenfor. Jo lengre nord/ut på Dokken dess mer behov har Bergen Havn for arealene innenfor kaifronten.
- Jo lengre nord/ut på Dokken, dess mer usikkerhet i forhold til mulige utfyllinger samt framtidig arealbruk, og det vil være mer utfordrende å starte plan- og utviklingsarbeider for et delområde.
- Dokken vurderes å ha en gunstig beliggenhet for etablering av bolig med god eksponering mot sør. Store båter langs kaiarealene kan komme i konflikt med framtidig boligformål.

- Bergen Havn viser til at det skal lages en helhetlig havneplan når det nye Havneselskapet er operativt. Det vil fortsatt være behov for kaier i Bergen sentrum, selv om godsterminalen flytter ut.
- Bergen Havn ønsker at den ytterste delen av Dokken (4) skal brukes til passasjertrafikk, Hurtigruteterminalen ligger der allerede. Ved eventuelle utfyllinger kan denne virksomheten «flyttes med» utover. Et nybygg for HI/Fdir på delområde 4 kan bli konfliktfylt for persontrafikken Bergen Havn ønsker å legge til rette for.
- Bergen Havn ser at et nybygg for HI og Fdir kan være en egnet «buffer» mellom havnevirksomhet og annen arealbruk/bebyggelse. Delområde 3 framstår derfor som det mest gunstige lokaliseringsalternativet for Bergen havn. Begge parter har sammenfallende interessert i fleksibilitet for kaibruken.
- Bergen Havns erfaringer fra dagens havnedrift er at delområde 2 er støyutsatt, det ligger boligområder rett i bakkant.
- Dybder: Kronprins Håkon kan ikke ligge ved delområde 2 da det pr. i dag ikke er dypt nok der. Det må evt bygges ny kai utenfor eller mudres.
- Dagens havneregulering viser godkjente utfyllinger utenfor dagens etablerte kaier. Dette viser at utfyllinger har vært planlagt.
- Bergen Havn mener et neste steg i avklaringene, dersom Dokken blir statens foretrukne lokaliseringsalternativ for nybygget, er å gjennomføre en felles mulighetsstudie for delområde 3 og 4. Mulighetsstudien bør synliggjøre behov og sammenhenger mellom behovene, samt vise synergieffekter mellom havnens behov og samlokaliseringen. På tidlige stadier i utredningsfasen bør man være fleksibel på detaljerte løsninger.

Kollektivtrafikk på Dokken

- Det arbeides med overordnede planer for nye kollektiv- og gangforbindelser mellom Dokken og Laksevågside (se kap. 3.2). Det foreligger pr. i dag flere aktuelle traseer på planstadiet, som vil kunne påvirke hvor langt inn i Puddefjorden store båter vil kunne komme. Traseene vil påvirke egenskapene for ulike lokaliseringer på området. De nye kollektiv løsningene/traseene er ikke behandlet politisk.
- Kommunen har vist til at kollektivkorridor for bybane ikke vil bli avklart før statens tomtevalg for nybygg HI/Fdir er avgjort. Mulig lokalisering på området vil derfor i en tidlig fase fordre fleksibilitet for bl.a. framtidige kollektivløsninger.
- Bergen Havn framhever at ved etablering av ny passasjertrafikk på Dokken vil dette føre til økt behov for kollektivtrafikk til området.
- Bergen Havn mener det ikke er mulig å opprettholde havnevirksomhet på innsiden av evt. nye broer som etableres over Puddefjorden. Selv om f.eks. en gangbro kan etableres med åpningsmekanismer tilsvarende «Lille-Pudden» har i dag, er det Bergen Havns vurdering at driftssikkerheten blir dårlig.
- Blå Bybane: Bergen Havn er involvert i dette arbeidet og er positive. Tiltaket kan etableres forholdsvis raskt.

Forurensing og grunnforhold:

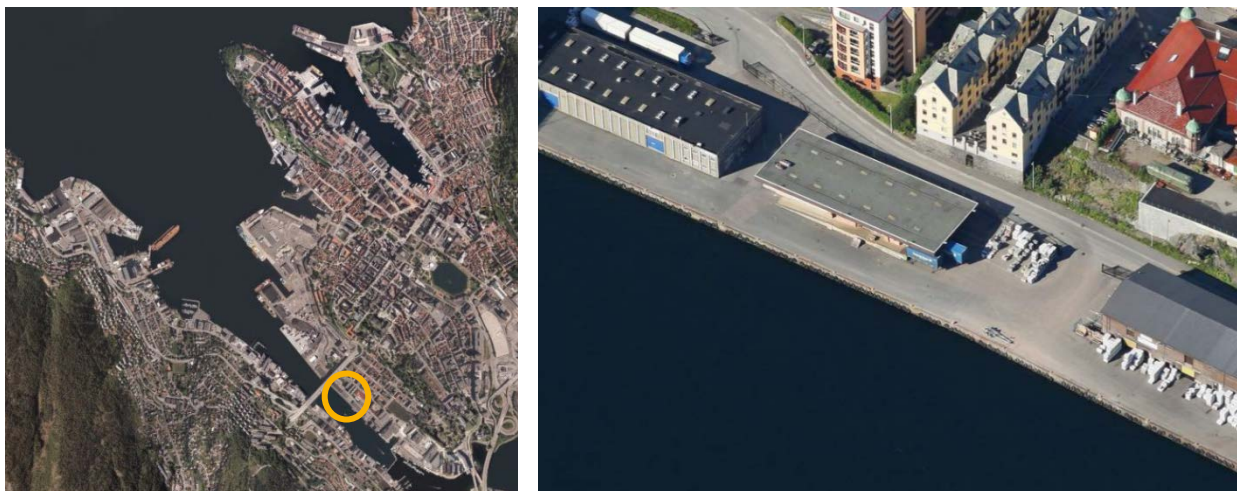
- På Dokken er det et stort risiko for forurensning i grunnen der hvor det har vært gamle verftsområder (delområde 2 og 3). Eksempelvis antatt tjæreforekomster. Delområde 4 er ikke kartlagt, men Bergen Havn forventer mindre forurensing der da det ikke har vært virksomhet der før.
- Bergen Havn utreder nå forurensningssituasjonen, og har oversendt en tiltaksplan for Jekteviken til Fylkesmannen for godkjenning. Det vil bli igangsatt boringer når planen er godkjent.

- Grunnforhold: Uvisst om fyllingene på området er av slik kvalitet at det kan bygges direkte på dem. Det er gjennomført ulike grunnundersøkelser.

Bergen Havns mulige rolle for etablering og drift av virksomhetenes kaibehov:

- Virksomhetene kan prinsipielt leie kaier av Bergen Havn som i dag.
- Bergen Havn kan også drifte kaier som f.eks. opparbeides hvis nybygget lokaliseres på eiendommer der Bergen Havn ikke har kaier i dag.
- Bergen Havn eier ikke kaier på Laksevåg-siden i dag. Bergen Havn mener det vil være lite sannsynlig at det nye havneselskapet har investeringsmidler for å etablere nye kaier på Laksevågsiden for et evt. nybygg for Hi/Fdir.
- Generelt ønsker Bergen havn at leieavtalene om bruk av kaiene har tilstrekkelig fleksibilitet til at kaienes kapasitet blir utnyttet best mulig.
- Det ble også pekt på behovet for fleksibilitet for justeringer av kaiplassering i takt med den kommende utviklingen av Dokken-området.

5.8 Dokken 1



Figur 17: Beliggenhet eiendommen vest i Bergen sentrum. Skråfoto av eiendommen

Eiendom (gnr/bnr)	164/333, 334, 335, 356, 357, 361, 407, 421
Eier	Bergen kommune avklart som fremtidig eier
Adresse	Møllenpriskaien 8
Bruk	Kai/ lagerlokaler
Areal bebyggelse	
Areal tomt	13,6daa

Verdisetting av kriteriene:

Tema	Verdi	Kommentar/vurdering
Nærhet til sjø; dypvannskai		Det legges til grunn at denne eiendommen er avhengig av en delt løsning, der kaianlegget må etableres separat. Det er ikke tatt stilling til hvor en eventuell kailøsning blir etablert. Dersom kailøsning etableres på Dokken, vil avstanden til dypvannskai være 150-750 m (avhengig plassering ny broløsning til Laksevåg).
Nærhet til sjø; saltvannstilførsel		Umiddelbar nærhet sjø
Samarbeidspartnere og synergi; UiB		1 km og 15 minutter, innen gang-/sykkelavstand
Samarbeidspartnere og synergi; Andre		UNI Research og Kystverket 1,1 km, aktørene på Marineholmen nærmere.
Integritet		Ingen nærliggende utfordringer, mulighet for «eget» bygg
Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.		Synlig fra Laksevågsiden, noe mindre god synlighet grunnet Puddefjordsbroen. Mer etablert byområde i nært tomt.
Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.		Byområdet har god kapasitet. Tilgangen er relativt ukomplisert, så frem grunneier ønsker å tilrettelegge for næring.
Nærhet til kollektivtransport		8-9 minutters gangavstand til Møhlenpris med 15-20 bussruter. Avgang oftere enn hvert 5. minutt i rushtiden. 1

		minutt med buss til Festplassen. Mulighet for bedret tilbud i fremtiden.
Eierskap		Hjemmelshaver er Bergen og Omland Havnevesen. Det er avklart at Bergen kommune overtar deler av arealet på Dokken.
Planstatus / reguleringsrisiko		Uregulert, tomten må reguleres. Kommunen viser til at dette er området på Dokken som først og enklest kan utvikles til ny bruk.
Topografi og grunnforhold		Flat og opparbeidet tomt. Tidligere virksomhet gir risiko for forurensning. Berggrunn er noe variert, hovedsakelig fyllmasser, leire, sand e.l. og noe skifer. Løsmassekartet til NGU viser fyllmasser tilsvarende øvrige deler av Bergen sentrum.
Havnivåstigning og stormflo		Hoveddelen av tomten ligger innenfor 2-4 m.o.h.
Bebyggd/ubebyggd		Noe bebyggelse som må rives.
Verneverdier (kultur og natur)		I sjøområdet er det generelt registrert mange fugler som er rødlistearter. Ingen kjente kulturverdier.
Vei/atkomst		Eksisterende adkomst, behov utarbeiding veginfrastruktur.
Vann og avløp		Påregnelig med noe omlegging eller tiltak overordnet VA-system.
Naboforhold		Tett på boligbebyggelse og skole.
Fleksibilitet		Begrenset fleksibilitet på tomt, smal og begrenset størrelse. Bygningsvolumet vil antagelig bli høyt, langt og smalt. Rom- og funksjonsprogrammet er lite egnet for innpassing i en slik smal, høy og langstrakt bebyggelse.



Figur 18: Oversikt avgrensning eiendommen

Vurdering:

+

- Kommunen har vist til at Møhlenpriskaien på innsiden av Puddefjordsbroen er den delen av Dokken som først og enklest kan utvikles til ny bruk
- Nærhet til samarbeidspartnere og UiB

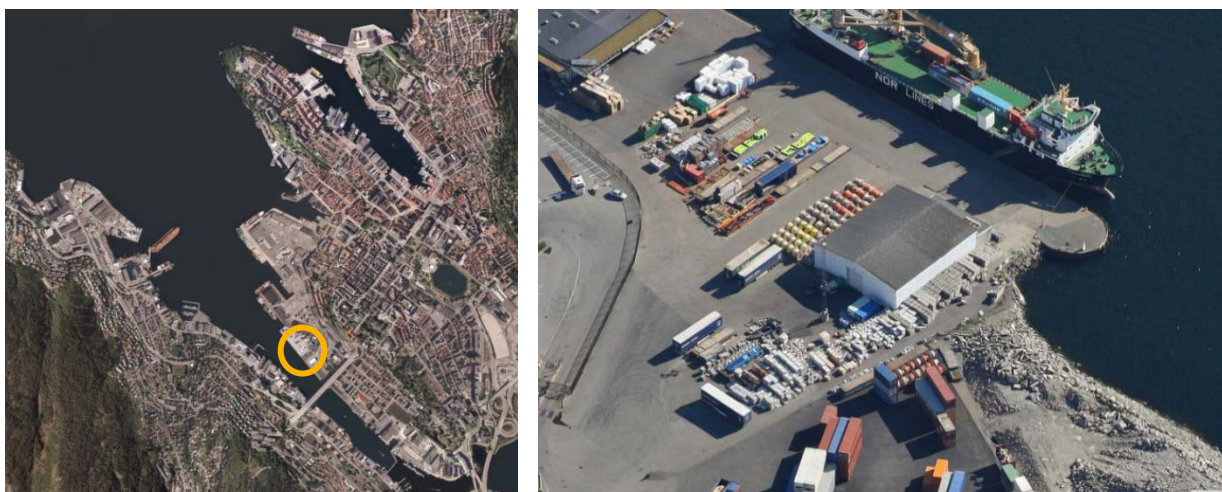
÷

- Lang og smal tomt
- Avstand til dypvannskai
- Mulig konflikt med nabobebyggelse
- Noe begrenset fleksibilitet på tomt

Konklusjon:

Tomtealternativet vurderes som delvis egnet.

5.9 Dokken 2



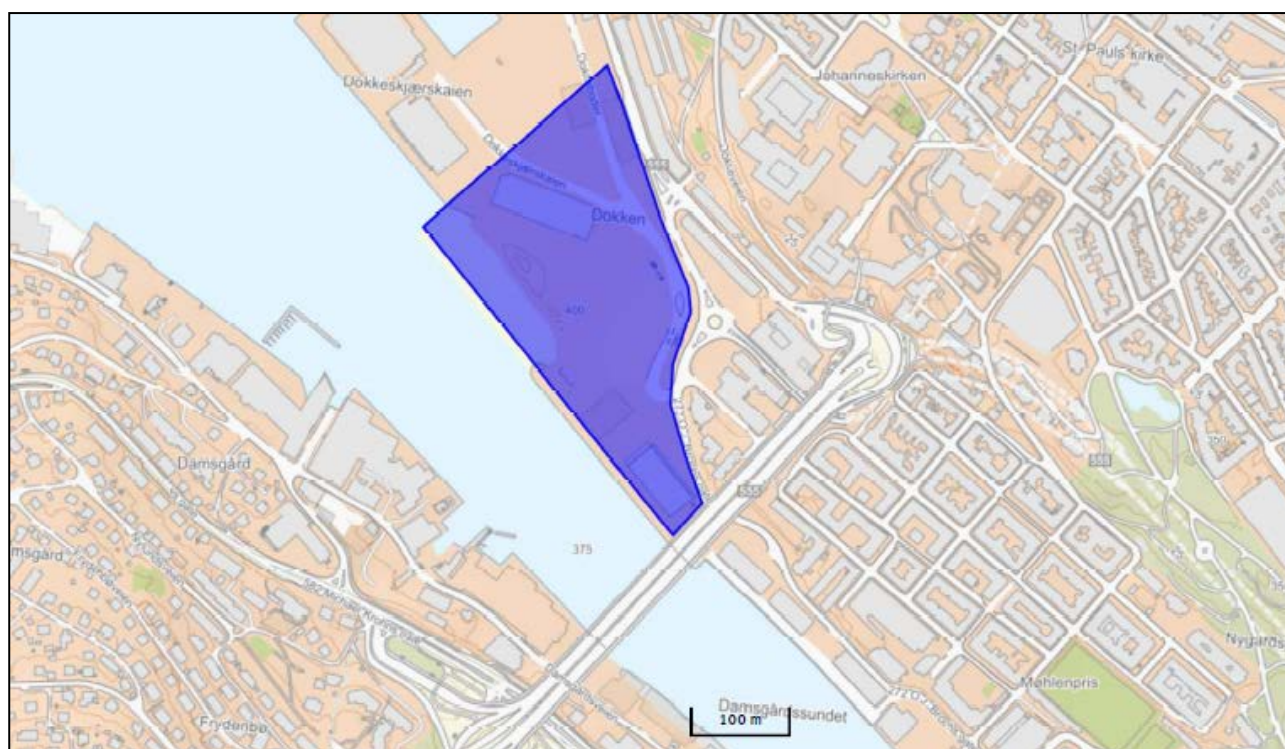
Figur 19: Beliggenhet eiendommen vest i Bergen sentrum. Skråfoto av eiendommen på Dokken

Eiendom (gnr/bnr)	164/1, 164/6, 164/1367
Eier	Bergen kommune avklart som fremtidig eier
Adresse	Møllenpriskaien 6
Bruk	Containerhavn
Areal bebyggelse	
Areal tomt	ca. 50 daa

Verdisetting av kriteriene:

Tema	Verdi	Kommentar/vurdering
Nærhet til sjø; dypvannskai	Yellow	Dypvannskai 150-600 m unna (avhengig av broløsning til Laksevåg). Kaidybden er ikke tilfredsstillende ved tomt.
Nærhet til sjø; saltvannstilførsel	Green	Umiddelbar nærhet sjø.
Samarbeidspartnere og synergi; UiB	Green	1 km og 15 minutter, innen gang-/sykkelavstand
Samarbeidspartnere og synergi; Andre	Green	UNI Research, Kystverket og virksomhetene på Marineholmen innen gangavstand.
Integritet	Green	Ingen nærliggende utfordringer, mulighet for «eget» bygg
Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.	Yellow	God synlighet Laksevågsiden, mindre synlig øvrige deler av byen. Ikke-utviklet område.
Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.	Green	Byområdet har god kapasitet. Tilgangen er relativt ukomplisert, så frem grunneier ønsker å tilrettelegge for næring.
Nærhet til kollektivtransport	Yellow	5-6 minutters gangavstand til Møhlenpris med 15-20 bussruter. Avgang oftere enn hvert 5. minutt i rushtiden. 1 minutt med buss til Festplassen. Antatt langt bedre tilbud i fremtiden gjennom utviklingen av Dokken.
Eierskap	Green	En grunneier
Planstatus / reguleringsrisiko	Red	Regulert til lager. Tomten må reguleres, potensielt tidkrevende prosess ettersom et større området transformeres. Ny kommuneplan angir havneformål <u>og</u>

		fremtidig transformasjon. Prosessen er koblet til utflytting av havneformål fra Bergen sentrum. Tilbakemeldinger fra kommunen tilsier at kommunen vil tilrettelegge for regulering og utviklingsprosess på området.
Topografi og grunnforhold		Flat og opparbeidet tomt. Tidligere virksomhet gir risiko for forurensning. Berggrunn er fyllmasser, leire, sand e.l.. Løsmassekartet til NGU viser fyllmasser tilsvarende øvrige deler av Bergen sentrum.
Havnivåstigning og stormflo		Mesteparten av tomten ligger innenfor 2-4 m.o.h.,
Bebyggd/ubebyggd		Noe bebyggelse som må rives.
Verneverdier (kultur og natur)		I sjøområdet er det generelt registrert fugler som er rødlistearter. Ingen kjente kulturverdier.
Vei/atkomst		Opparbeiding adkomst til eiendommen. Antatt ukomplisert og etablert veistruktur i nærheten.
Vann og avløp		Påregnelig med noe omlegging og tiltak overordnet VA-system.
Naboforhold		Nær eksisterende boligbebyggelse.
Fleksibilitet		Mulighet for fremtidig utvidelse og fleksible løsninger på tomt.



Figur 20: Oversikt avgrensning alternativet

Vurdering:

+

- God eksponering
- Nærhet til samarbeidspartnere og UiB
- Fleksibilitet på tomt

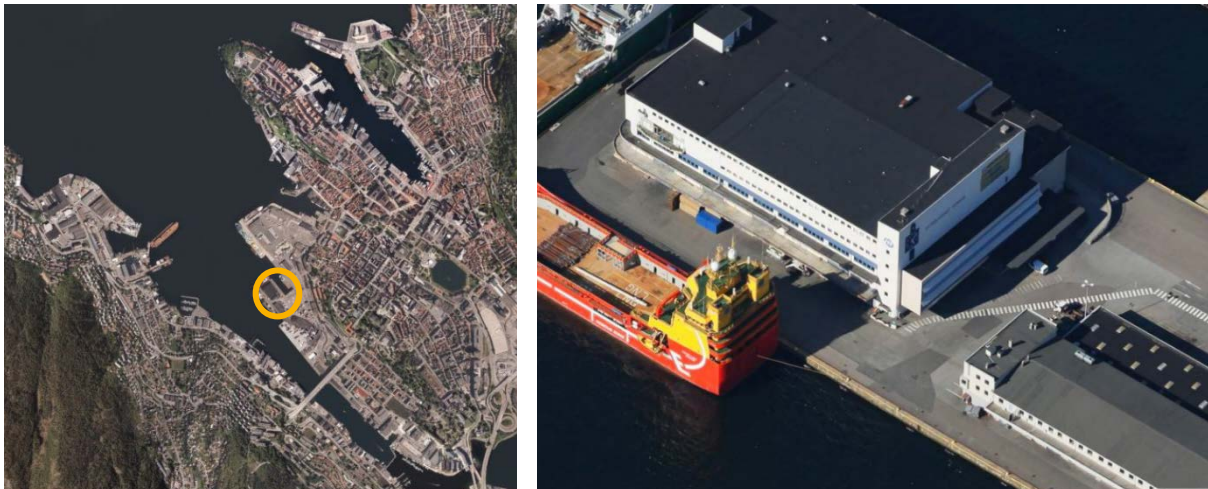
÷

- Regulering kan ha lang tidshorisont, trolig lettere aksept for oppstart planarbeid her før overordnet plan Dokken
- Kostnader til etablering infrastruktur
- Noe større risiko for forurensning enn Dokken 1 og 4
- Mulig konflikt med nabobebyggelse

Konklusjon:

Tomtealternativet vurderes som egnet.

5.10 Dokken 3



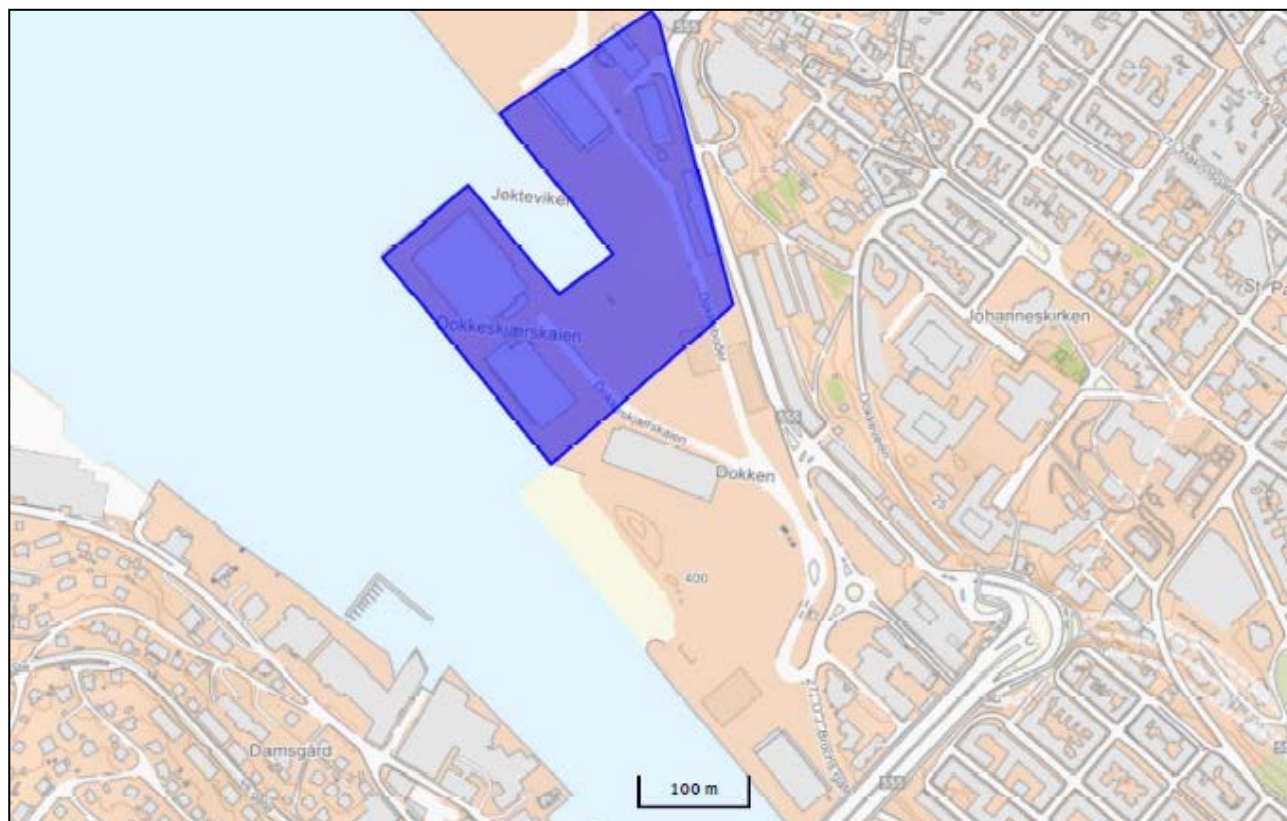
Figur 21: Beliggenhet eiendommen vest i Bergen sentrum. Skråfoto av eiendommen på Dokken

Eiendom (gnr/bnr)	164/1, 164/6, 164/2, 164/3, 164/15, 164/14, 164/225
Eier	Bergen kommune avklart som fremtidig eier
Adresse	Dokkeskjærskaien 3
Bruk	Containerhavn
Areal bebyggelse	
Areal tomt	Ca. 65 daa

Verdisetting av kriteriene:

Tema	Verdi	Kommentar/vurdering
Nærhet til sjø; dypvannskai		Dypvannskai i umiddelbar nærhet.
Nærhet til sjø; saltvannstilførsel		Sjø i umiddelbar nærhet.
Samarbeidspartnere og synergi; UiB		Ca. 900 meter unna, innen gang-/sykkelavstand
Samarbeidspartnere og synergi; Andre		Kystverket og virksomhetene på Marineholmen innen gangavstand (NERSC, Mattilsynet og Veterinærinstituttet) 1,2-1,5 km unna. Uni Reseach 1,5 km unna.
Integritet		Ingen nærliggende utfordringer, mulighet for «eget» bygg
Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.		God synlighet ved innseilingen og fra Laksevågsiden, mindre synlig øvrige deler av byen. Ikke-utviklet område.
Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.		Byområdet har god kapasitet. Tilgangen er relativt ukomplisert, så frem grunneier ønsker å tilrettelegge for næring.
Nærhet til kollektivtransport		7-8 minutters gangavstand til Møhlenpris med 15-20 bussruter. Avgang oftere enn hvert 5. minutt i rushtiden. 1 minutt med buss til Festplassen. Gangavstand til Festplassen 15 minutter. Det er forholdsvis enkelt å etablere kollektivkapasitet i eksisterende veinett, tilbudet forventes utbedret
Eierskap		En grunneier

Planstatus / reguleringsrisiko		Regulert til lager. Tomten må reguleres, potensielt tidkrevende prosess ettersom et større området transformeres. Ny kommuneplan angir havneformål og fremtidig transformasjon. Prosessen er koblet til utflytting av havneformål fra Bergen sentrum. Tilbakemeldinger fra kommunen tilsier at kommunen vil tilrettelegge for regulering og utviklingsprosess på området.
Topografi og grunnforhold		Flat og opparbeidet tomt. Tidligere virksomhet gir risiko for forurensning. Berggrunn er fyllmasser, leire, sand e.l.. Løsmassekartet til NGU viser fyllmasser tilsvarende øvrige deler av Bergen sentrum.
Havnivåstigning og stormflo		Mesteparten av tomten ligger innenfor 2-4 m.o.h.,
Bebyggd/ubebyggd		Noe bebyggelse som må rives.
Verneverdier (kultur og natur)		Registrert plantearter som er truet et punkt på hele tomteområdet, antas å ha liten konsekvens Luftvern bunker registrert som kulturminne, ikke fredet.
Vei/atkomst		Opparbeiding adkomst til eiendommen. Antatt ukomplisert og etablert veistruktur i nærheten.
Vann og avløp		Påregnelig med noe omlegging og tiltak overordnet VA-system.
Naboforhold		Lite konflikt.
Fleksibilitet		Mulighet for fremtidig utvidelse og fleksible løsninger på tomt.



Figur 22: Oversikt avgrensning alternativet

Vurdering:

+

- God eksponering
- Nærhet til samarbeidspartnere og UiB
- Mulighet for dypvannskai ved tomt

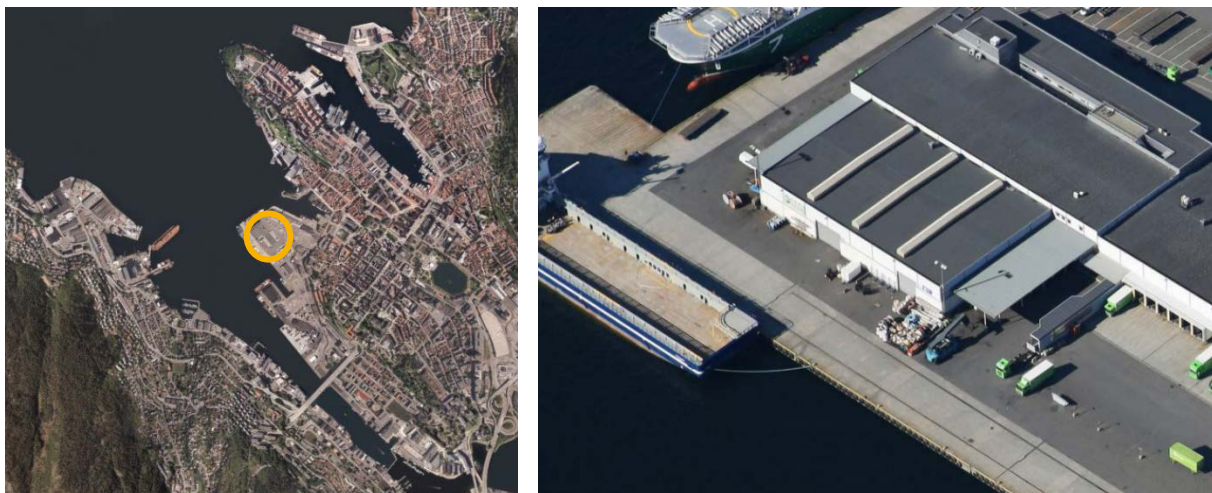
÷

- Potensielt tidkrevende og kompleks prosess med regulering
- Kostnader infrastruktur
- Noe større risiko for forurensning enn Dokken 1 og 4

Konklusjon:

Tomtealternativet vurderes som egnet.

5.11 Dokken 4



Figur 23: Beliggenhet eiendommen vest i Bergen sentrum. Skråfoto av eiendommen på Dokken

Eiendom (gnr/bnr)	164/11, 164/1396, 164/1420, 164/18, 164/12, 164/9, 164/10, 164/1452
Eier	Bergen kommune avklart som fremtidig eier
Adresse	Jekteviken 6/ Nøstegaten 28
Bruk	Containerhavn/ cruisebåtterminal
Areal bebyggelse	
Areal tomt	Ca. 60 daa

Verdisetting av kriteriene:

Tema	Verdi	Kommentar/vurdering
Nærhet til sjø; dypvannskai		Umiddelbar nærhet dypvannskai
Nærhet til sjø; saltvannstilførsel		Umiddelbar nærhet sjø
Samarbeidspartnere og synergi; UiB		Mesteparten av tomten er innenfor gang/sykkelavstand på under 1 km.
Samarbeidspartnere og synergi; Andre		Kystverket ligger like i nærheten. Øvrige aktører ved Marineholmen innen gangavstand på hoveddelen av tomtealternativet.
Integritet		Ingen nærliggende utfordringer, mulighet for «eget» bygg
Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.		God synlighet ved innseilingen, Laksevågsiden og deler av Nordnes, mindre synlig øvrige deler av byen. Ikke-utviklet område.
Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.		Byområdet har god kapasitet. Tilgangen er relativt ukomplisert, så frem grunneier ønsker å tilrettelegge for næring.
Nærhet til kollektivtransport		15 minutters gangavstand til Møhlenpris med 15-20 bussruter. Avgang oftere enn hvert 5. minutt i rushtiden. 1 minutt med buss til Festplassen. 15 minutters gangavstand til Festplassen. Det er forholdsvis enkelt å etablere kollektivkapasitet i eksisterende veinett, tilbudet forventes utbedret
Eierskap		En grunneier

Planstatus / reguleringsrisiko		Deler er regulert til lager og kontor. Tomten må reguleres, potensielt tidkrevende prosess ettersom et større området transformeres. Ny kommuneplan angir havneformål og fremtidig transformasjon. Prosessen er koblet til utflytting av havneformål fra Bergen sentrum. Tilbakemeldinger fra kommunen tilsier at kommunen vil tilrettelegge for regulering og utviklingsprosess på området.
Topografi og grunnforhold		Flat og opparbeidet tomt. Tidligere virksomhet gir risiko for forurensning. Berggrunn er fyllmasser, leire, sand e.l. og skifer. Løsmassekartet til NGU viser fyllmasser tilsvarende øvrige deler av Bergen sentrum.
Havnivåstigning og stormflo		Mesteparten av tomten ligger innenfor 2-4 m.o.h.,
Bebygd/ubebygd		Noe bebyggelse som må rives.
Verneverdier (kultur og natur)		Ingen kjente registreringer kultur eller naturverdier.
Vei/atkomst		Opparbeiding adkomst til eiendommen. Antatt ukomplisert og etablert veistruktur i nærheten.
Vann og avløp		Påregnelig med noe omlegging og tiltak overordnet VA-system.
Naboforhold		Lite konflikt.
Fleksibilitet		Mulighet for fremtidig utvidelse og fleksible løsninger på tomt.



Figur 24: Oversikt avgrensning alternativet

Vurdering:

+

- God eksponering
- Nærhet til samarbeidspartnere og UiB, noe dårligere enn øvrige på Dokken
- Mulighet for dypvannskai ved tomt

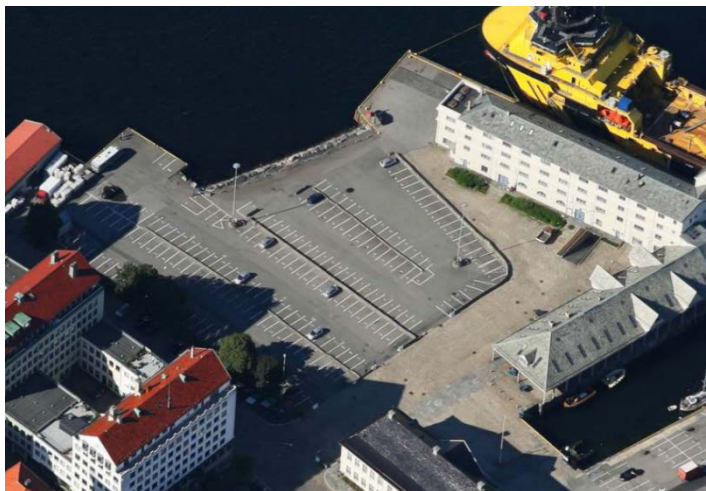
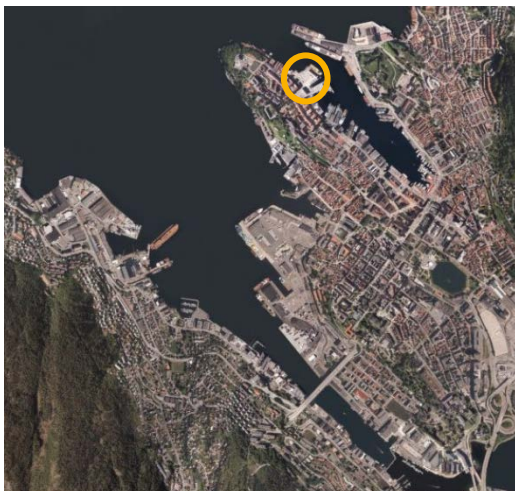
÷

- Potensielt tidkrevende og kompleks prosess med regulering
- Kostnader infrastruktur
- Nybygg her kan komme i konflikt med persontrafikken Bergen Havn ønsker å legge til rette for

Konklusjon:

Tomtealternativet vurderes som egnet.

5.12 Tollbodkaien



Figur 25: Beliggenhet eiendommen nord i Bergen sentrum. Skråfoto av eiendommen

Eiendom (gnr/bnr)	165/463, 165/453, 165/363
Eier	Bergen kommune avklart som fremtidig eier
Adresse	Tollbodallmenningen 1
Bruk	Kontorvirksomhet og parkeringsarealer
Areal bebyggelse	
Areal tomt	Ca 9,7daa

Verdisetting av kriteriene:

Tema	Verdi	Kommentar/vurdering
Nærhet til sjø; dypvannskai		Det må legges opp til en delt løsning. Det er nærliggende å løse kaibehovet på Nykirkekaien (400 meter), som i dag. Dersom kaibehovet etableres et annet sted, vil dette gi dårligere score (rødt). Deler av kaibehovet kan muligens etableres på Tollbodkaien. Dette fordrer at båter som legger til kai må flytte seg når store skip skal ut og inn av Vågen.
Nærhet til sjø; saltvannstilførsel		Beliggenhet umiddelbart ved sjø
Samarbeidspartnere og synergi; UiB		1,8 km gang-/sykkelavstand
Samarbeidspartnere og synergi; Andre		Akvariet (gitt nåværende plassering) og Kystverket innen gangavstand.
Integritet		Ingen nærliggende utfordringer, mulighet for «eget» bygg
Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.		God synlighet fra flere sentrale punkter i byen. Beliggenhet i etablert byområde, men potensielt utviklingsområde.
Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.		Området har liten kapasitet. Tilgangen vurderes som mer komplisert.
Nærhet til kollektivtransport		5 minutters gangavstand til nærmeste holdeplass med en rute. Avgang hvert halvtime i rushtiden. 15 minutter til Torget og 17 til Byparken med mange avganger.

Eierskap		En grunneier, kommunen er avklart som fremtidig eier av arealet.
Planstatus / reguleringsrisiko		Regulert. Tomten må reguleres, potensielt komplisert og høy reguleringsrisiko ettersom kulturminner, utfylling og høy utnyttelse.
Topografi og grunnforhold		Flat og opparbeidet tomt. Tidligere virksomhet gir risiko for noe forurensning. Berggrunn hovedsakelig fyllmasser, leire, sand e.l, liten andel er mylonittgnes. Løsmassekartet til NGU viser fyllmasser tilsvarende øvrige deler av Bergen sentrum
Havnivåstigning og stormflo		Hoveddelen av tomten ligger innenfor 2-4 m.o.h.
Bebyggd/ubebyggd		Noe bebyggelse må muligens rives, større deler av eiendommen ubebyggd (parkeringsarealer).
Verneverdier (kultur og natur)		Hele strandsiden har nasjonale verneinteresser som kulturmiljø. Bergen tollbod og Tollbodallmenningen 1b er fredet, Tollbodshopen har stor verneverdi. Det er registrert truede fuglearter ved eiendommen.
Vei/atkomst		Eksisterende adkomst. Trang lokal veisituasjon kan medføre krav om utbedring kobling til hovedvei.
Vann og avløp		Antatt tilkoblet offentlig VA. Påregnelig noe omlegging eller tiltak overordnet VA-system. Ukjent kapasitet.
Naboforhold		Boligbebyggelse i bakkant, potensielt konflikter ved større utbygging.
Fleksibilitet		Stramme føringer for løsning på tomt når det gjelder byggelinjer i allmenning, verneverdig bebyggelse og nabobebyggelse. Liten mulighet for fremtidig utvidelse. Tomten er ikke egnet for faseutbygging av 40.400kvm. Begrenset tomteareal genererer et høyt og kompakt bygningsvolum som vil kunne bli svært dominerende i forhold til nabobebyggelsen.

Møte med Bergen kommune, eierskap:

- De samme rammebetingelsene rundt den pågående avklaringene mellom Bergen kommune og Kystverket gjelder for Tollbodkaien.

Møtet med Bergen kommune, plan:

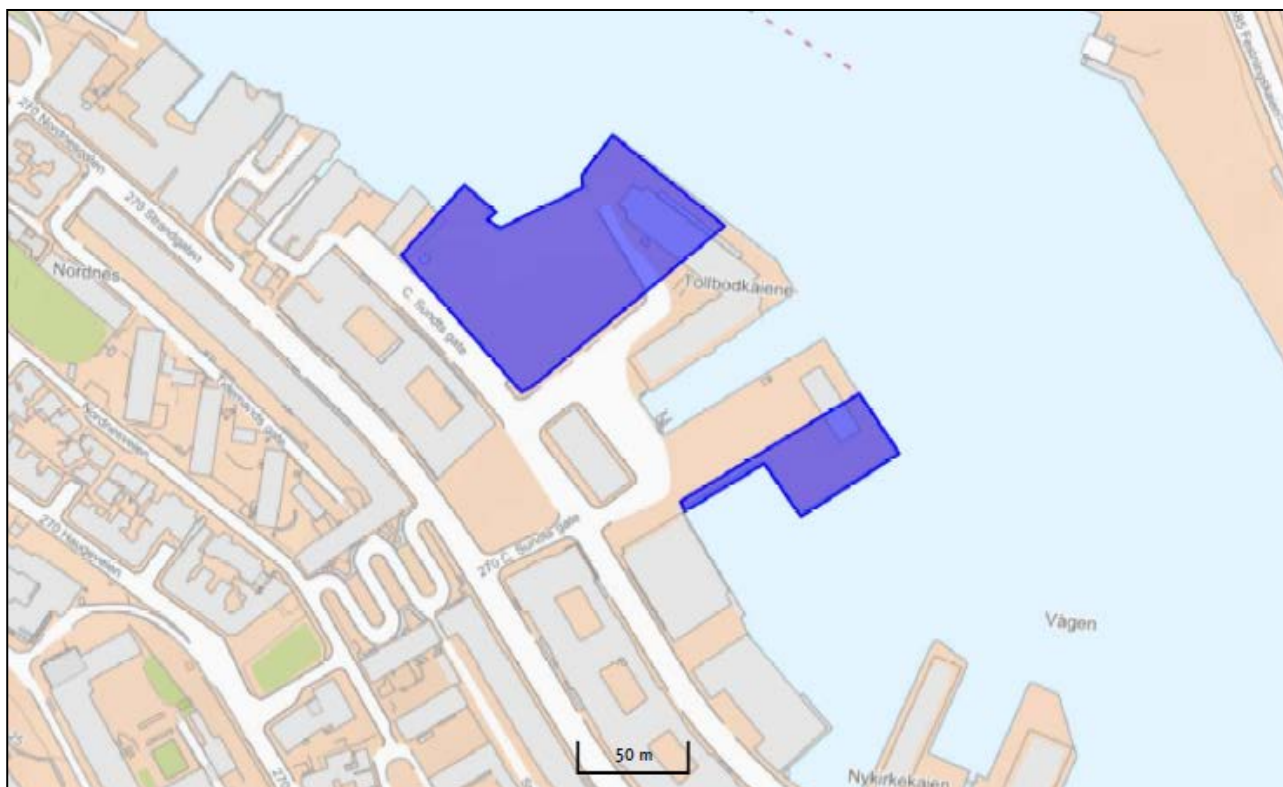
- De planmessig rammebetingelsene for lokalisering på Tollbodkaien ble beskrevet relativt grundig i KVVU-prosessen, i dialog/møter med Bergen kommune. Det ble da konkludert med at tomten var knapp for valgte arealbehov, og at utbygging vil kreve utfyllinger i sjøen.
- De kommunale avklaringene som ble gitt i 2016 vurderes å være relevante også i dag.
- Ønsket om å etablere hopper/bukter er ett av flere hensyn som vil måtte inngå i en samlet vurdering av utbyggingspotensialet for tomten.
- Riving av havnevesenets kontorbygg lå ikke til grunn for kommunens vurdering i 2016.
- Det er vanskelig å se for seg bygninger som er høyere enn de bakenforliggende bygningene (8 etg).
- Det er vanskelig å se for seg større utfyllinger uten at dette kommer i konflikt med havnetrafikken, det er et smalt punkt i innseilingen til havnen.

Brev fra Bergen kommune:

- Tollbodkaien er et mulig alternativ, men har begrensninger i areal og krav om hensyn med store kulturminneinteresser. Utbyggingsmuligheter utfordrer spørsmål om byggehøyde, samt en evt. ytterligere utfylling og tilgjengelighet til kai som er stor og nær nok.

Møtet med Bergen Havn:

- Utbyggingsarealene på Tollbodkaien vil etter avklaringen av havnearealer tilhøre Bergen kommune, Bergen Havn vil disponere selve kaiene.
- Eventuelle utfyllinger for å utvide byggetomt og etablere kaier rett utenfor et nybygg vil kunne påvirke seilingsleden.
- Dersom dagens manøvreringsmønster opprettholdes har ikke Bergen Havn innsigelser mot endringer i kaifronten på Tollbodkaien.
- Bergen Havn påpekte at det allerede i dag er trangt i havneløpet på dette punktet. Når cruiseskip skal legge til kai ved Festningskaia må skip på Nordre Tollboden gå fra kai for å gi plass.
- Havdybden utenfor Tollbodkaien er ikke dyp nok for HIs skip, og forutsetter mudring.
- En nybyggingsløsning på Tollbodkaien kan fortsatt bruke Nykirkekaia som kailøsning, som i dag. Bergen Havn tror det vil være vanskelig å etablere en ny forbindelse (transport for truck) på yttersiden av bryggene mellom Nykirkekaia og Tollbodkaien. Denne transporten vil da måtte foregå i C. Sundts gate.



Figur 26: Oversikt avgrensning eiendommen

Vurdering:

+

- God eksponering
- Antatt mindre kostnader til etablering infrastruktur

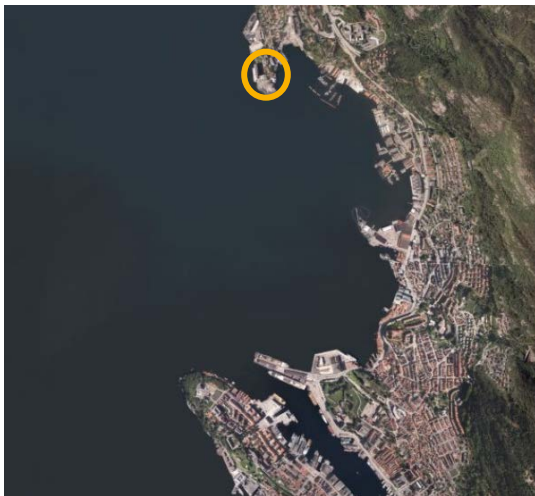
÷

- Ikke tilstrekkelig plass til både byggegrunn og dypvannskai
- Må sannsynligvis splitte i to separate bygg
- Dårlig kapasitet for andre aktører
- Avstand samarbeidspartnere, UiB og kollektivdekning
- Stramme føringer for løsning på tomt gir dårlig fleksibilitet

Konklusjon:

Tomtealternativet vurderes som dårlig egnet.

5.13 Hegreneset



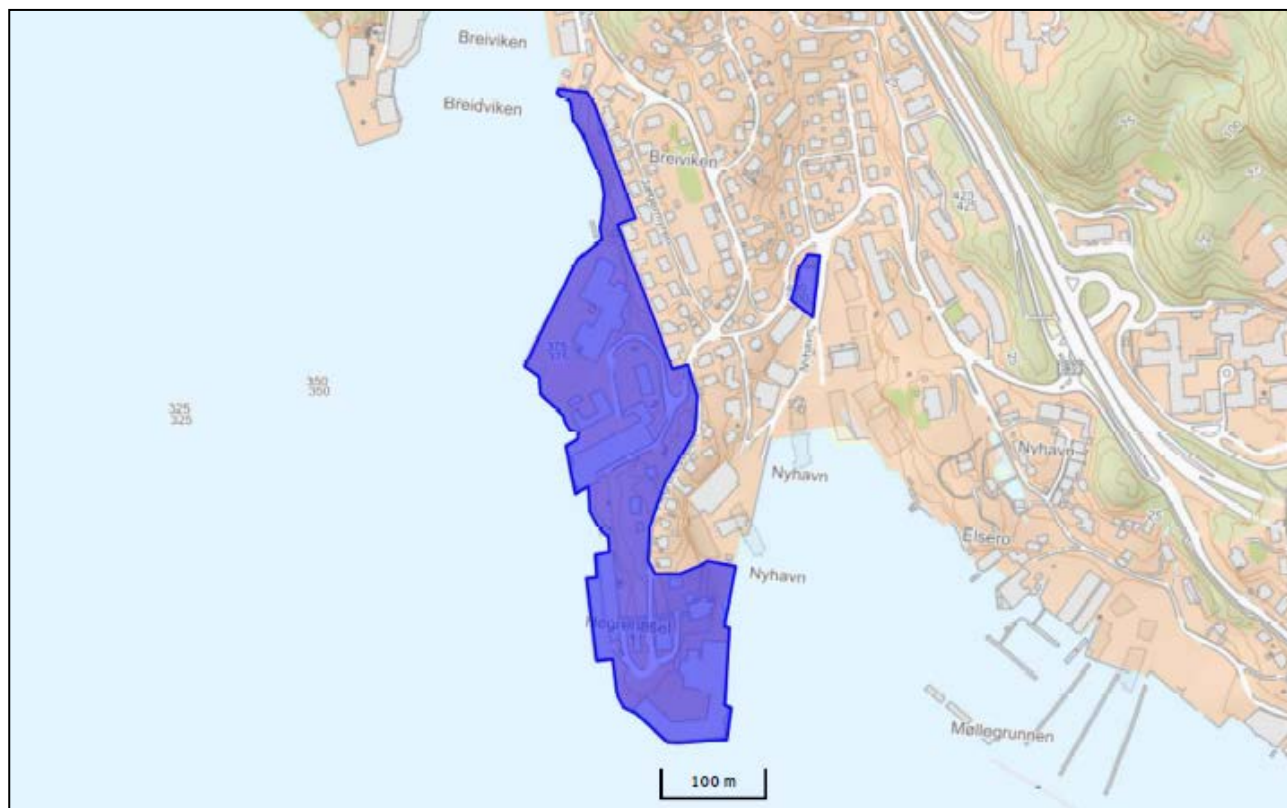
Figur 27: Beliggenhet Hegreneset nord for Bergen sentrum. Skråfoto av Hegreneset

Eiendom (gnr/bnr)	Gnr 168, bnr 1064, 1078, 1080, 1082, 1084, 1090, 1091, 2136, 2137
Eier	Rolf Olsen Hegrenes AS
Adresse	Hegrenesveien 15-50
Bruk	Kontor, lager, havnesilo, industri
Areal bebyggelse	80 000 m ²
Areal tomt	49 000 m ²

Verdisetting av kriteriene:

Tema	Verdi	Kommentar/vurdering
Nærhet til sjø; dypvannskai	Grøn	Umiddelbar nærhet til dypvannskai
Nærhet til sjø; saltvannstilførsel	Grøn	Beliggenhet umiddelbart ved sjø
Samarbeidspartnere og synergi; UiB	Rød	5 km gang-/sykkelavstand til UiB
Samarbeidspartnere og synergi; andre	Rød	En aktør innen gangavstand, Norges Handelshøyskole. Stor avstand til øvrige aktører
Integritet	Grøn	Ingen nærliggende utfordringer, mulighet for «eget» bygg
Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.	Gul	God synlighet på Hegreneset (selv om en viss avstand). I et område som er under planlagt utvikling. Gul minus.
Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.	Gul	Området har noe kapasitet for etablering av andre virksomheter.
Nærhet til kollektivtransport	Rød	14-18 minutters gangavstand til nærmeste holdeplass. 10-15 bussruter. Flere avganger per halvtime i rushtiden. 13 min busstur til Festplassen. Fremtidig bedre kollektivdekning i området vil likevel medføre tilsvarende gangavstand som i dag til holdeplass.

Eierskap		Hjemmelshaver er Hegrenes Rolf Olsen AS v/ Andreas Grimelund
Planstatus / reguleringsrisiko		Uregulert og det er ikke påbegynt planarbeid for eiendommen. Kommunen har gitt tilbakemeldinger om at planarbeid for eiendommen kun vil omfatte eiendommen på neset og atkomstsituasjonen. Foreslått overordnet plan tilrettelegger for større utbygging.
Topografi og grunnforhold		Kupert og delvis opparbeidet tomt. Tidligere virksomhet gir risiko for forurensning. Berggrunn migmatitt og migmatittgneis. Løsmassekartet til NGU viser bart fjell.
Havnivåstigning og stormflo		Kun liten andel av eiendommen ligger under 4 m.o.h.
Bebyggd/ubebyggd		Noe bebyggelse som må rives.
Verneverdier (kultur og natur)		Hele sjøkanten langs Sandviken til Hegreneset har nasjonal interesse som kulturmiljø. Flere bygninger har kulturverdier (Valsemøllen, pakkehus, bunkers). Registrert truet fugleart på området.
Vei/atkomst		Tilrettelagt for utbedring adkomst og ny tunell. Store kostnader.
Vann og avløp		Tilkoblet offentlig VA. Påregnelig noe omlegging eller tiltak overordnet VA-system. Antatt god kapasitet vannforsyning.
Naboforhold		Boligbebyggelse i bakkant, potensielt konflikter ved utvikling av området.
Fleksibilitet		Mulighet for fleksible løsninger på tomt og rom for fremtidig utvidelse.



Figur 28: Oversikt avgrensning eiendommen

Vurdering:

+

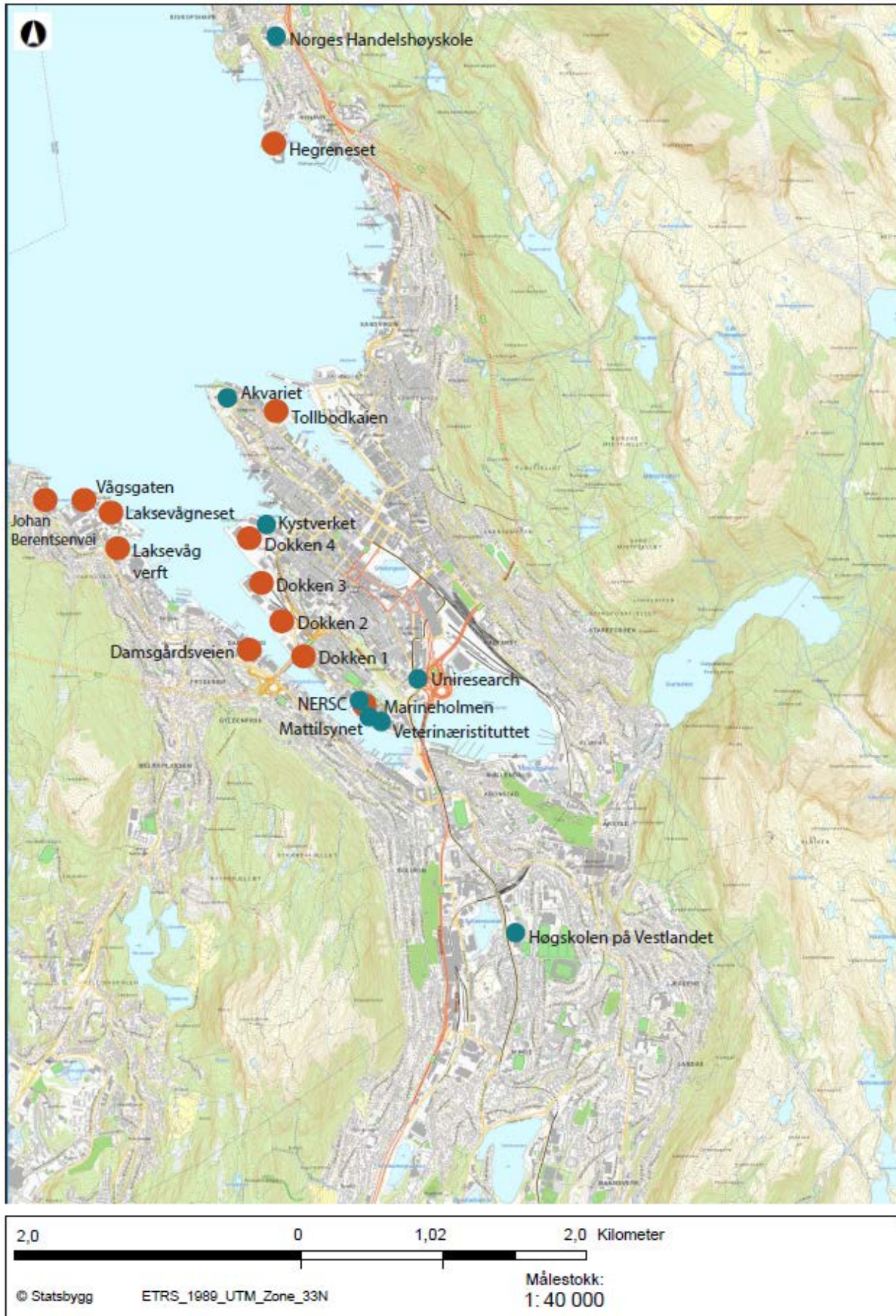
- Tilgang til dypvannskai
- Potensiale til å utvikle selvstendig bygg

÷

- Dårlig kollektivtilgang og avstand til samarbeidspartnere
- Store kostnader tunell og adkomst
- Risiko håndtering kjøp av hele tomten

Konklusjon:

Tomtealternativet vurderes som mindre egnet.



Figur 29 Oversiktskart nærhet til samarbeidspartnere

6 Sammenstilling og vurdering del 1

	Johan Berentsens vei	Laksevåg verft	Laksevågneset	Damsgårdsveien	Marineholmen	Dokken 1	Dokken 2	Dokken 3	Dokken 4	Tollbodkaaien	Hegreneset
Lokalisering											
Nærhet til sjø; dypvannskai											
Nærhet til sjø; saltvannstilførsel											
Samarbeidspartnere og synergi; UiB											
Samarbeidspartnere og synergi; andre											
Integritet											
Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet											
Byområdet kapasitet for etablering av aktører og virksomheter											
Nærhet til kollektivtransport											
Fremdrift											
Eierskap											
Regulering											
Egenskaper ved tomt											
Topografi og grunnforhold											
Havnivåstigning og stormflo											
Bebyggd/ubebyggd											
Verneverdier (kultur og natur)											
Vei/atkomst											
Vann og avløp											
Naboforhold											
Fleksibilitet											

NB: Fargekoder i tabellen må sees i sammenheng med teksten i vurderingen av hvert alternativ.

Egenskaper ved tomt (med unntak av fleksibilitet og naboforhold) er tillagt mindre betydning i del 1 av analysen da det er ansett som løsbart og hovedsakelig medfører en liten differanse i kostnader for de ulike alternativene.

Nærhet til dypvannskai

NFD har ved godkjenning av kriterier for lokaliserings- og tomtekjøp sagt at kriteriet *Nærhet til dypvannskai* kan tillegges vekt i evalueringen, jf. kriteriet 1.2.1 "Nærhet til sjø" som også omtaler at interaksjonen mellom arbeidet som skjer på fartøy og på land er viktig. HI har utdypet betydningen av nærhet til dypvannskai i sitt brev til NFD av 08.06.2018, se kapittel 3.2. Statsbygg vurderer at HIs behov er godt begrunnet, og bør tillegges stor vekt i vurderingen. Statsbygg finner det derfor hensiktsmessig å drøfte og rangere tomtene overordnet ut fra om de har tilgang til dypvannskai eller ikke.

Statsbygg legger til grunn at kriteriets forutsetning *direkte tilknytning til nybygg*, må forstås som en vurdering av «rimelig» kjøreavstand for en truck mellom hovedbygg og kaianlegget, samt i hvilken grad strekningen er skjermet for annen trafikk og bruk (f.eks. havnepromenade). Statsbygg har lagt til grunn at en avstand over 200 m ikke gir topp score på kriteriet.

- Gitt dagens Puddefjordsbru har alle lokaliseringsalternativene tilgang til kaiområder, med unntak av Marineholmen. For Dokken 1 kan kai på Dokken 2 i teorien dekke kaibehovet (kjørbar strekning for truck under broen), men kaien på Dokken 2 har i dag ikke tilstrekkelig dybde
- Statsbygg vurderer at det må legges til grunn at den framtidige byutviklingen av Dokken og Laksevåg vil medføre at det bygges broer (bybanebro og/eller gangbroer) utenfor dagens Puddefjordsbro som vil redusere tilgjengeligheten for større båter. Dette vil medføre at alternativene Damsgårdveien og Dokken 1 og delvis Dokken 2, i tillegg til Marineholmen, ikke har/vil ha direkte tilgang til kaiområder.
- For lokaliseringsalternativene Dokken 3 og 4, samt delvis Dokken 2 er det gode muligheter for å få etablert nybygget i direkte tilknytning til dypvannskai av tilstrekkelig størrelse. Statsbygg mener det kan legges til grunn at Bergen Havn også i fremtiden vil etablere, eie og drifte kaiene her. Kaibehovet kan da i prinsippet løses gjennom leieavtaler, som i dag. Kaiområdets størrelse og Bergen Havns samlede ansvar for kaier i området gir også gode forutsetninger for å få til gunstig håndtering av toppen i virksomhetenes kaibehov.
- For alternativene på Laksevåg gjelder det for alle at det i *Strategisk planprogram* er skissert muligheter for utfyllinger i sjøen utenfor dagens sjøfront. Statsbygg vurderer at dette må tolkes som at mulighetsrommet for å bearbeide kaifronten med f.eks. pirer og andre utfyllinger er tilstede.
- Ingen av lokaliseringsalternativene på Laksevåg-siden har tilstrekkelige kai-arealer pr. i dag. For disse alternativene er det knyttet risiko til om det er mulig å bygge ut tilstrekkelig kaiarealer (utfyllinger), og hvilke kostnader som vil være knyttet til å etablere dem. Alle alternativene er privateide, og kaietableringen må tas med i kostnadene for nybygget. Ekstra kai-kapasitet i nærområdet vil være avhengig av avtaler med andre private eiere.
- Statsbygg vurderer at på Laksevåg har alternativet Laksevågneset de beste forutsetningene for å få etablert tilstrekkelig kai i direkte tilknytning til nybygget for HI og Fdir. Det er vist muligheter for utfylling i sjøen utenfor denne eiendommen som avhenger av planprosessen strategisk planprogram for Laksevåg. Eierskapet til eventuelle utfylte områder er uavklart.
- For alternativet Johan Berentsens vei vurderer Statsbygg at det må regnes som usikkert om det blir tilstrekkelig mulighet for å få etablere ny kai utenfor eiendommen pga. forsvarrets bruk av bunkeren

og bunkerens fredningsstatus. Kaiområdet i dag er for kort og grunt. Det må legges til grunn delt kailøsning.

- For Laksevåg verft må det legges til grunn at kaien blir liggende minst ca. 4-500 meter fra et hovedbygg, og må betraktes som en delt løsning. Samt at eierskapet til kaien vil være uavklart hvis det kommer utfyllinger utenfor. Det kan muligens etableres en samlet løsning for kai og hovedbygg på andre deler av eiendommen, men dette er ikke tilbudt fra eier.
- For Tollbodkaien vurderer Statsbygg at det ikke vil være mulig å etablere tilstrekkelige kaiarealer i direkte tilknytning til nybygget, og at hoveddelen av kaifunksjonen vil måtte løses på Nykirkekaien, som i dag. Dette må betraktes som en delt løsning (ca. 400 m), selv om noe kai-virksomhet vil kunne foregå i direkte tilknytning til nybygget. Trucktransporten mellom Nykirkekaien og nybygget vil måtte foregå i en vanlig bygate.

Rangering av alternativene etter mulighet for å etablere nybygg og kai samlet		
Alternativer som har tilstrekkelig plass for å etablere kai og nybygg	Dokken 3	
	Dokken 4	
	Hegreneset	
Alternativer som kan oppnå tilstrekkelig nærhet mellom kai og nybygg	Laksevågneset	
	Dokken 2	
Alternativer som forutsetter delt løsning mellom kai og nybygg	Laksevåg Verft	
	Johan Berentsens vei	
	Tollbodkaien	
	Dokken 1	
	Marineholmen	
	Damsgårdveien	

NB: Fargekoder i tabellen må sees i sammenheng med teksten i vurderingen av hvert alternativ.

Nærhet til sjø - saltvannstilførsel

Statsbygg vurderer at det ikke er en vesentlig forskjell mellom alternativene på kriteriet for *Nærhet til sjø – saltvannstilførsel*. Det er en lengre strekning etablering av sjøvannsledning til Marineholmen, men på den annen side kan det være mulig å redusere kostnader ved å benytte deler av det eksisterende tekniske anlegget som finnes på Marineholmen. Avløp fra virksomhetene er knyttet til utslippstillatelser. Det er uavklart om det er tilstrekkelig vanngjennomstrøming i Puddefjorden til å håndtere utslippene. Dette kan for alternativet Marineholmen innebære økte kostnader for avløpshåndteringen (rørføringer utover i fjorden).

Attraktiv arbeidsplass

Statsbygg vurderer at det er relevant å vurdere kriterier for *Samarbeidspartnere og synergi (nærhet til UiB, andre samarbeidspartnere)*, *Kollektivdekning* og *Byområdet grad av utvikling og synlighet i bybildet* samlet. Disse kriteriene representerer i denne analysen fysiske forutsetninger for at virksomhetene skal være attraktive arbeidsplasser.

- For Laksevåg-alternativene må det legges til grunn at kollektivtilbudet vil bli forbedret med en evt. ny bybanetrase fra Dokken over Puddefjorden. Det er imidlertid betydelig usikkerhet knyttet til om og evt. når den kommer. Forbedret kollektivtilbud i dagens trasé over Puddefjordsbroen vil komme

uansett, men bedrer ikke kollektivtilgjengeligheten vesentlig. For Dokken 1-4 må det legges til grunn at kollektivtilbudet vil kunne bli forbedret, med bybane eller buss i dagens vegnett, og at dette kan gjøres gradvis i takt med utviklingen av området. Ny bybane til Åsane vil ikke vesentlig forbedre kollektivtilbudet for Hegreneset.

- Statsbygg vurderer at kriteriet *Nærhet til UiB* bør tillegges ekstra vekt. Dette kriteriet kan også representere gang- og sykkelavstanden til sentrum, som ikke er et eget kriterium. Dagens gang- og sykkeltrasé fra Laksevåg til sentrum vurderes å ha utfordringer der den går over den værharde og trafikkbelastede Puddefjordsbruen og gjennom den uoversiktlige situasjonen for gående og syklende der hovedvegen går inn i tunnelen på Sydnes. En evt. ny gangbro over Puddefjorden vil bedre disse forholdene.

Rangering av alternativer etter kriterier for Samarbeidspartnere og synergi (nærhet til UiB, andre samarbeidspartnere), Kollektivdekning og Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet				
	Samarbeidspartnere og synergi UiB	Samarbeidspartnere og synergi, andre	Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet	Nærhet til kollektivtransport
Marineholmen				
Dokken 1				
Dokken 2				
Dokken 3				
Dokken 4				
Damsgårdveien				
Tollbodkaien				
Laksevågneset				
Laksevåg Verft				
Johan Berentsens vei				
Hegreneset				

NB: Fargekoder i tabellen må sees i sammenheng med teksten i vurderingen av hvert alternativ.

Byområdets kapasitet, fleksibilitet på tomt og integritet

Statsbygg vurderer at det er hensiktsmessig å drøfte kriterier for *Byområdets kapasitet for etablering av øvrige aktører, Fleksibilitet på tomt og Integritet* samlet. Disse kriteriene representerer mulighetsrommet og fleksibilitet gitt av tomtealternativene. Det gjøres en samlet vurdering av muligheter for fleksible løsninger på tomt som kan ivareta nåværende og fremtidige behov for virksomheten, mulighetsrommet for etablering av øvrige virksomheter tilknyttet til marine miljøer og ivaretagelse av virksomhetenes integritet. Kapasitet for andre aktører kan sees som en mulighet for å oppveie dårlig score i dag for nærhet til samarbeidspartnere.

- Tomtealternativene dekker det angitte utbyggingsbehovet, men har ulik grad av fleksibilitet for utforming av bygg og ivaretagelse av fremtidig behov. Lange og smale tomter gir dårlig fleksibilitet, noe som spesielt er tilfellet for alternativet Dokken 1, men også gir negativt utslag for Johan Berentsens vei, Damsgårdsveien og til dels Laksevåg verft. Stramme føringer på tomt og lite tilgjengelig tomteareal fører til at Tollbodkaien blir det alternativet som har minst fleksibilitet. Også for Marineholmen er det vurdert lavere score på fleksibilitet gitt rammene for de tilbudte feltene og risikoen i pågående reguleringsprosess for lavere utnyttelse.
- Laksevåg og Dokken er områder som er i/står foran en større utvikling og transformasjon og er vurdert å gi gode muligheter for øvrige aktører å etablere seg nært HI og Fdir. Det er dårligere rammebetingelser for etablering av andre aktører på Marineholmen, Damsgårdsveien og Hegreneset, og spesielt på Tollbodkaien.
- Statsbygg vurderer at det ikke er en vesentlig forskjell mellom alternativene på kriteriet *Integritet*. Statsbygg har lagt til grunn en forståelse for integritet som samsvarer med beskrivelsen for kriteriet. Oppnår Staten eierskap til tomt og kan bygge og eie et eget bygg, oppnås full score på kriteriet.

Rangering av alternativer etter kriterier for Byområdets kapasitet, Fleksibilitet og Integritet			
	Fleksibilitet	Byområdets kapasitet for etablering av aktører og virksomheter	Integritet
Dokken 3			
Dokken 4			
Dokken 2			
Laksevågneset			
Laksevåg Verft			
Hegreneset			
Johan Berentsens vei			
Marineholmen			
Damsgårdsveien			
Dokken 1			
Tollbodkaien			

NB: Fargekoder i tabellen må sees i sammenheng med teksten i vurderingen av hvert alternativ.

Fremdrift og plansituasjon

- Statsbygg vurderer at det er liten forskjell på alternativene når det gjelder eierskap. Alle tilbydere har bekreftet mulighet for å få kjøpe (del av) eiendommene. Damsgårdsveien får noe lavere score pga. større kompleksitet i eierforholdene.

- Kommunen har gitt tilbakemeldinger om at problemstillinger knyttet til havnekassen/bykasse med stor sannsynlighet ikke vil avklares i 2018. Kommunen vurderer likevel at avslutningen av denne prosessen ikke legger overordnede begrensinger på drøftingene av de kommunale eiendommene som lokaliseringsalternativ. Kommunen ønsker å være løsningsorientert for videre mulig utvikling av Dokken-området hvis dette ender opp med å bli det foretrukne lokaliseringsalternativet for HI/FD.
- Når det gjelder regulering er det større forskjeller mellom alternativene. Ingen av alternativene er gitt grønn score. Marineholmens gjeldende reguleringsplan og påbegynt planarbeid for ny regulering sikrer arealformålet for virksomhetene. Etter Statsbyggs vurdering er det fortsatt mulig å koordinere påbegynt reguleringsplanarbeid med nybyggets behov. Statsbygg har gitt Marineholmen gult score basert på en vurdering av at det er knyttet risiko for å oppnå tilstrekkelig utnyttelse til feltene som er tilbudt, samt at tilbyder har et uttalt ønske om å gjennomføre reguleringen så raskt som mulig, uavhengig av prosess med nybygg for HI/Fdir.
- Det er forskjell på reguleringssituasjonen innenfor Dokken-området. Dokken 1 er foreslått avsatt til byfortettingssone (KPA) og overordnede planer gir grunnlag for detaljregulering. Fremdriften på reguleringsarbeidet til de øvrige Dokken-alternativene vil avhenge av et større planarbeid i regi av Bergen kommune og utflytting av havnevirksomheten fra Bergen sentrum med tilknyttede koblinger til større regionale infrastrukturtiltak. Det må legges til grunn at Bergen kommune vil legge til rette for en planprosess dersom Dokken er statens foretrukne lokaliseringsalternativ. Statsbygg vurderer foreløpig at det på bakgrunn av de kartlagte forholdene er knyttet betydelig usikkerhet til når man evt. kan starte bygging på Dokken. Et tidsperspektiv på 5-8 år må påregnes. Dokken 2-3-4 gis derfor rød score iht. kriteriets definisjon, og for å få fram de relative forskjellen mellom alternativene.
- Laksevåg verft har godkjent planprogram for utvikling av eiendommen. Dette planarbeidet kan koordineres med nybyggets behov. Påtenkte formål dekker nybyggets behov. Planprogrammet legger opp til større utfyllinger i sjøen for å etablere ny byggegrunn. Eier ønsker pr. i dag å etablere boliger her. Utfyllingene er ifølge kommunen omstridt og uavklart, og representerer en risiko for forsinkelser i planarbeidet.
- Johan Berentsens vei og Laksevågneset ligger innenfor område for felles områdeplan i Strategisk planprogram for Laksevåg. Gjennomføring og framdriften på dette arbeidet vil bli styrt av Bergen kommune, kommune oppgir at dette er en prioritert oppgave etter vedtak av det strategiske planprogrammet.
- Eiendommen på Hegreneset er uregulert, og det er ikke påbegynt planarbeid for eiendommen. Kommunen har gitt tilbakemeldinger om at planarbeid for eiendommen kun vil omfatte eiendommen på neset og atkomstsituasjonen. Foreslått overordnet plan (KPA) tilrettelegger for større utbygging her.

Fremdrift - Rangering av alternativer etter kriterier for eierskap og regulering.		
	Eierskap	Regulering
Marineholmen		
Laksevåg Verft		
Laksevågneset		
Johan Berentsens vei		
Dokken 1		
Hegreneset		
Damsgårdsveien		
Dokken 2		
Dokken 3		
Dokken 4		
Tollbodkaien		

NB: Fargekoder i tabellen må sees i sammenheng med teksten i vurderingen av hvert alternativ.

Øvrige egenskaper ved tomt

Håndtering av de øvrige egenskaper ved tomt vil kunne påvirke pris for tomtene og de samlede kostnadene/fremdrift for å oppnå byggeklar tomt. Tomteegenskapene for lokaliseringalternativene vurderes å være løsbare forhold. Det foretas dermed ikke rangering av tomtene på grunnlag av vurderingstemaene under egenskaper for tomtene på nåværende tidspunkt, da kostnader og risiko ved tomtealternativene redegjøres for i del 2 av lokaliseringsanalysen.

- Tidligere virksomhet på mange av eiendommene gir risiko for grunnforurensning og håndtering av dette bør avklares nærmere i videre forhandlinger med grunneiere
- Ettersom tomtene er plassert nær sjøen gir det noen utfordringer knyttet til havnivåstigning, men som vil kunne håndteres.
- De bebygde eiendommene har bebyggelse som må rives. Dette må håndteres og vil påvirke prisen for tomtene og den samlede kostnaden for å oppnå byggeklar tomt.
- Verdier knyttet til kulturminner og natur anses som lite utslagsgivende på de fleste alternativene. Unntaket er Tollbodkaien der kulturminneverdier vil kunne ha stor betydning for mulighetsrommet til etablering av et større nybygg. Dette forholdet medvirker til rød score på kriterium for *Fleksibilitet* for Tollbodkaien.
- For alternativet Hegreneset er det nødvendig med betydelige kostnader til ny adkomstløsning (tuneller).
- Naboforhold anses som lite utslagsgivende, Det er noe potensial for konflikt med nærliggende eksisterende virksomheter og boligbebyggelse på Dokken 2, Hegreneset, Tollbodkaien,

Damsgårdsveien og Johan Berentsens vei. Risikoen for konflikt anses som noe større på Dokken 1.

Samlet drøfting

Statsbygg ser noen generelle trekk mellom alternativene:

- Lokaliseringsalternativene som rangeres høyt på de tre kriteriene *attraktiv arbeidsplass* ligger mer sentralt plassert i Bergen sentrum.
- Områdene med større kapasitet og fleksibilitet er gjerne i utvikling og transformasjon, noe som medfører et lengre gjennomføringsperspektiv.
- En lokalisering på Laksevåg gir først og fremst god plass til bygget på tomt og til andre aktører i nærområdet. Tilstrekkelig god kailøsning vil for alle alternativene på Laksevåg kreve investeringer og har usikkerhet knyttet til mulighet for utfyllinger og planprosesser.
- Statsbygg vurderer samlet at en lokalisering på Laksevåg er mulig, men byutvikling og bedret kollektivtransport for Laksevåg ligger langt fram i tid og er usikker. Laksevåg scorer lavt på kriterier knyttet til attraktiv arbeidsplass sammenlignet med de sentrumsnære alternativene. Etablering av kai i direkte tilknytning til nybygg er bare mulig for Laksevågneset, men for begge alternativene på Laksevåg kreves det en større utbygging/utfylling i havnebassenget som er avhengig av overordnede avklaringer. For å få til en samlet løsning på Laksevåg Verft forutsettes det at vi får tilbud om bruk av en annen del av eiendommen eier. Muligheten kan evt. undersøkes i neste fase hvis Laksevåg-alternativene prioriteres for videreføring.
- Marineholmens største ulemper er mangel på dypvannskai samt dårlig fleksibilitet og kapasitet for andre aktører. En delt løsning mellom hovedbygg og dypvannskai vil gi økte kostnader, både i bygge- og driftsfasen. For Marineholmen blir det også en vurdering av i hvilken grad god score på kriterier som nærhet til samarbeidspartnere oppveier de negative effektene av en delt løsning.
- Damsgårdsveien har noen av de samme overordnede egenskapene som Marineholmen, men scorer lavere på nærhet til samarbeidspartnere og kapasitet for andre aktører.
- Statsbygg vurderer at lokaliseringsalternativene på Dokken (3,4 og 2) er de som samlet scorer best på de oppsatte kriteriene. For Dokken-alternativene er det størst usikkerhet knyttet til overordnede planprosesser og når området kan være klart for å starte en byggeprosess.

Statsbygg har lagt foreløpig lagt følgende prioriteringer og vurderinger til grunn for rangeringen og hvilke alternativer som videreføres:

- Nærhet til dypvannskai og samarbeidspartnere tillegges større vekt enn muligheter for rask framdrift.
- Kriteriene for *attraktiv arbeidsplass* tillegges mer vekt enn byområdets kapasitet for andre aktører.

- Dersom nærhet til dypvannskai settes som en forutsetning for lokalisering av nybygget vurderer Statsbygg at det er lokaliseringalternativene Dokken 3-4-2, og eventuelt Laksevågneset og Laksevåg Verft, som det bør forhandles videre med.
- Hvorvidt det er hensiktsmessig å gå videre med forhandlinger for alternativene Marineholmen, Laksevågneset, Laksevåg Verft og Damsgårdsveien avhenger etter Statsbyggs vurdering av om det foreligger tilstrekkelig antall aktuelle lokaliseringalternativer.
- Behovet for flere alternativer i det endelige beslutningsgrunnlaget er basert på å oppnå en gunstig forhandlingsposisjon. Flere alternativer gir også handlingsrom dersom uforutsette aspekter oppstår. Statsbyggs generelle erfaring er at det er en fordel å ha med flere alternativer inn i avsluttende vurderinger og forhandlinger, forutsatt at disse er reelle alternativer. Med kommunen som eier av de øverste 3 alternativene fremstår ikke dette hensynet nødvendigvis som like relevant i dette tilfellet.

Lokaliseringsalternativer som videreføres

Lokaliseringsalternativene vurderes å ha følgende rangering og anbefaling for videreføring etter analysens del 1:

Videreføres:

1. Dokken 3
2. Dokken 4
3. Dokken 2

Kan videreføres:

4. Marineholmen
5. Laksevågneset
6. Laksevåg Verft
7. Damsgårdsveien

Videreføres ikke:

8. Dokken 1
9. Tollbodkaien
10. Johan Berentsens vei
11. Hegreneset

På bakgrunn av informasjonsinnhenting (bla. fra Bergen havn) i den innledende analysen vurderer Statsbygg at Dokken 3 og 4 kan slås sammen til ett lokaliseringalternativ i lokaliseringsanalysens del 2. Det vurderes at videre undersøkelser av mulighetsrommet på Dokken utenfor en mulig ny bybanetrasé/bro vil måtte omfatte begge feltene samlet, og med de samme aktørene i Bergen kommune og Bergen Havn.

Vedlegg 1: Øvrige føringer

Overordnede føringer for statlig lokalisering

Overordnede føringer for statlig lokaliseringer ble utredet og lagt til grunn for lokaliseringsvurderingene i KVVU-en. Nyere føringer beskrives under.

Meld. St. 18 (2016-2017) – Berekraftige byar og sterke distrikt

Det fremgår av meldingen at regjeringen ønsker å sikre en balansert lokalisering av statlige arbeidsplasser og benytte fagkompetansen som fins i de ulike deler av landet. Lokalisering av større statlige publikumsrettede virksomheter og større statlige arbeidsplasser skal bygge opp om utviklingen i by- og tettstedssentra og i knutepunktene. Lokaliseringene skal medvirke til bredde og omfang i tilbudet av kompetansearbeidsplasser i landets arbeidsmarkeder. Det skal sikre vekst og utvikling i hele landet. Regjeringen vil at statlige publikumsrettede og større statlige arbeidsplasser skal medvirke til reduksjon av biltransport, økt kollektivtransport og styrket bymiljø. Regjeringen la frem plan for lokalisering av statlige arbeidsplasser som vedlegg til stortingsmeldingen.

Byvekstavtale 2017-2023 - Hordaland Fylkeskommune, Bergen kommune og Staten

Staten, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune inngikk høsten 2017 en byvekstavtale. Byvekstavtalene skal bidra til å integrere areal- og transportpolitikken i de største byområdene og skal baseres på Nasjonal transportplan 2018-2029 med mål om nullvekst i biltrafikk. Staten forplikter seg i avtalen til å bidra blant annet til investeringer i høykvalitets kollektivløsninger. Det forventes at lokale myndigheter fører en målrettet arealpolitikk som bygger opp under investeringene i transportsystemet. Byvekstavtalen gir også tydelige føringer for statlig lokalisering i Bergensområdet: «Statlige arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter skal lokaliseres i definerte senterområder og ved knutepunkter i kollektivtrafikken i samsvar med SPR-BATP (*statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*) og føringer i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland. Staten skal gjennom sine investeringer og finansieringsbidrag i Bergensområdet, forsterke utviklingen frem mot en realisering av 0-vekstmålet.»

Regionale føringer for lokalisering

Regional planstrategi for Hordaland fylkeskommune 2016-2020¹ har følgende hovedmål for fylket: høy sysselsetting, et inkluderende samfunn, en klima- og miljøvennlig utvikling, samarbeid i en sterk Vestlandsregion.

Regional plan for areal- og transport for bergensområdet (2017)² støtter opp under planstrategien. Utbyggingsmønster og transportsystemet skal gi en effektiv utnyttelse av samfunnsressurser og infrastruktur. Samordnet planlegging og klimavennlig utbyggingsmønster skal legge til rette for at transportveksten skjer i tråd med nullvekstmålet for personbiltransporten.

I den regionale planen for attraktive senter i Hordaland fra 2015³ er det blant annet fokus på å skape mer attraktive sentrum som har god spredning i funksjoner og tilbud. Det vises til at statlige tjenester

¹ Hordaland fylkeskommune (2016) Utviklingsplan for Hordaland. Regional planstrategi 2016-2020.

² Hordaland fylkeskommune (2017) Regional areal- og transportplan for bergensområdet 2017-2028.

³ Hordaland fylkeskommune (2015) Regional plan for attraktive senter i Hordaland. Senterstruktur, tjenester og handel 2015-2026.

gjørne er funksjoner der man har mange brukere og besøkende. Den regionale planen gir en tydelig forventning til en sentral lokalisering av disse funksjonene.

Kommunale føringer

Ut over den pågående rulleringen av kommuneplanen er det tre overordnede avklaringer/planarbeid som berører flere av lokaliseringsalternativene; Kommunens prosess med avklaring mellom havnearealer- og byutviklingsarealer, Strategisk planprogram for Laksevåg og Kommunedelplan transportkorridor vest.

Relevante bestemmelser fra kommuneplan, kommunedelplan sentrum og område- og detaljreguleringer er nærmere vurdert under de enkelte lokaliseringsalternativene.

Kommuneplan og kommunedelplan sentrum

Gjeldende kommuneplan for Bergen kommune 2010 – 2021 ble vedtatt 18.06.2012.⁴ Det er igangsatt rullering av arealdelen i kommuneplanen, med planlagt vedtak i løpet av 2018. Gjeldende kommuneplan har følgende hovedprinsipper:

- *Redusere byspredningen:* De prioriterte fortettingsområdene er definert som senterområder langs bybanen, men fortetting og fornyelse skal også prioriteres i og rundt sentrum, bydelssentrene og lokalsentrene.
- *Arealpolitikk som tilrettelegger for bedre kollektivtrafikk-løsninger:* Ringvegssystemet skal ha prioritet, samtidig som det skal bygges sterke kollektivakser fra bydelssentrene til sentrum.
- *Prinsippsak om bygningshøyde:* I 2006 vedtok Bergen bystyre en prinsippsak om bygningshøyde. Bystyret vedtok at store bygningshøyder kan tillates i begge ender av Nygårdshøyden, på Helleneset, Laksevågneset og Nonneseter. Bygg med ekstraordinær symbolverdi eller med spesielt betydningsfulle og samlende fellesfunksjoner for allmenheten kan vurderes med større høyde.
- *Utnyttelse:* Kommuneplanen har en rekke bestemmelser til sentrumsformålet. Bystyret avgjør om høyden på utbygging skal varieres innenfor hvert enkelt prosjekt, med følgende maksimale byggehøyder (inkl. takoppbygg) og arealutnyttelse for Sjøfronten (S 8): 16 meter, %-BRA = 200%. Der byrom møter sjøen skal tiliggende tomter bebygges med spesiell omtanke for bakenforliggende bebyggelse og allmenn tilgjengelighet.
- *Parkeringsbestemmelser:* Kommuneplanen setter maksimumskrav for kontorformål, og kravet er differensiert i soner, P1-P4. Parkeringsplasser skal legges i underjordisk anlegg, kjellere eller i bygg som ikke har fasade mot byrom. Sykkelparkering skal også etableres i bebyggelsen.

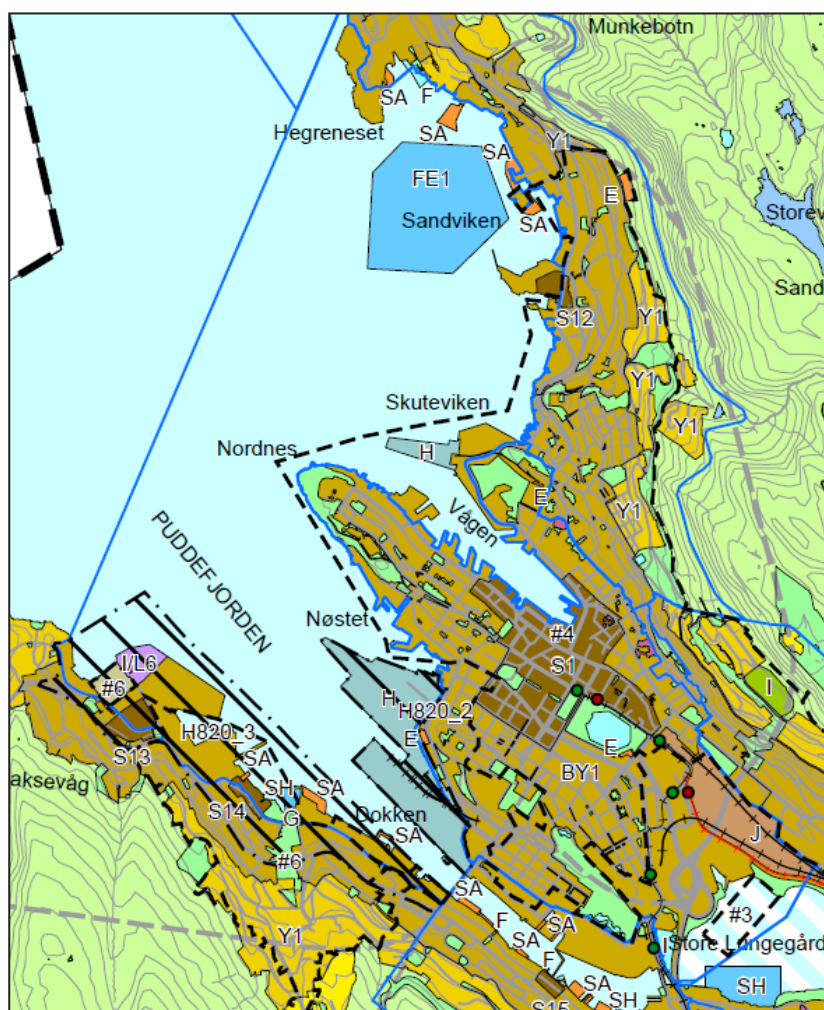
I den foreslåtte kommuneplanen⁵ er det fokus på en tydeligere og strammere arealstrategi for å utvikle en mer kompakt by som bidrar til reduksjon i transportbehov. Områder for fortetting utvides og

⁴ Bergen kommune (2010) Kommuneplanens arealdel 2010. Planbeskrivelse med bestemmelser og plankart vedlagt. 20. august 2010.

⁵ Bergen kommune (2017) Forslag til kommuneplanens arealdel 2018-2030. Saksnummer 20141880.

bysentrum foreslås utvidet fra Kristiansborg til Sandviken. I planforslaget er det prioriterte forettingsområdet delt inn i tre soner med ulik grad av utnytting og gatestruktur. I sentrumssonen stilles det krav til kompakt og bymessig utbygging med gode byrom og publikumsrettede virksomheter i første etasje. I byfortettingssonen legges det opp til tett utbygging av bolig og næringsformål i gangavstand til kollektivtransport. Dokken-området er avsatt til havn og omformingsområde i påvente av videre avklaringer her. Øvrige lokaliseringalternativer som vurderes ligger innenfor byfortettingssonen.

Kommunedelplan Sentrum ble vedtatt 10.12.2001 og skal være et grunnlag for videre utvikling av Bergen sentrum. I de foreslåtte bestemmelsene til den nye kommuneplanen er hovedregelen at kommuneplanen gjelder foran kommunedelplanen ved motstrid (§ 2).



Figur 30: Arealkart foreslått kommuneplan for Bergen. Kilde: Bergen kommune

Strategisk planprogram for Laksevåg (SPL)

- Strategisk planprogram Laksevåg (SPL) er etter flere års arbeid lagt ut på offentlig høring av byrådet 27.10.2018, med høringsfrist 10.12.2018. Det er usikkert når bearbeiding av merknader og

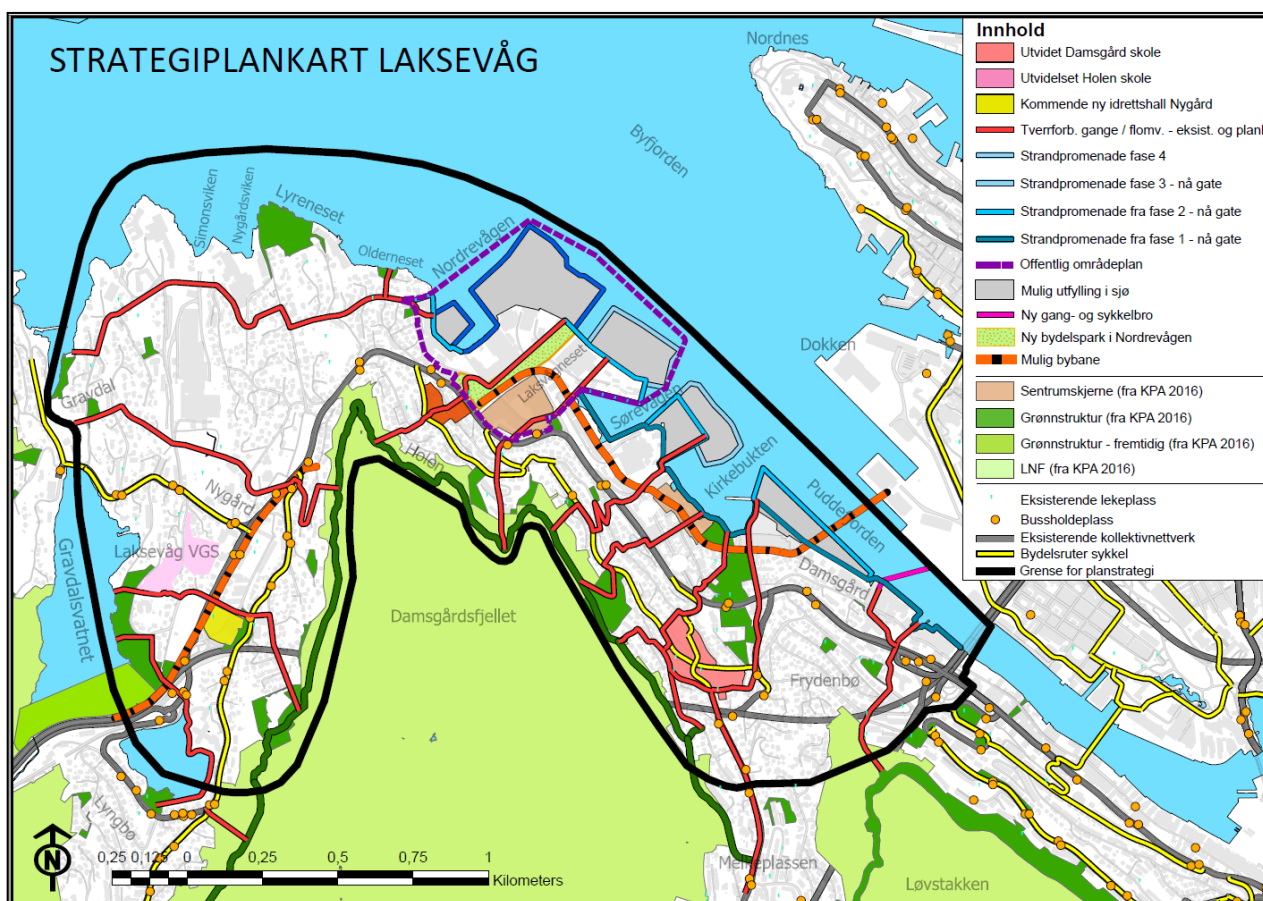
politisk vedtak vil foreligge. Dette kan være en sak som byrådet prioriterer før valget høst 2019. Planprogrammet iflg. kommunen koordinert med den pågående rulleringen av kommuneplanen. <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/kunngjoringer/kunngjoring-158163>

Statsbygg legger grunn at byrådets vurderinger representerer plansituasjonen for området pr. i dag.

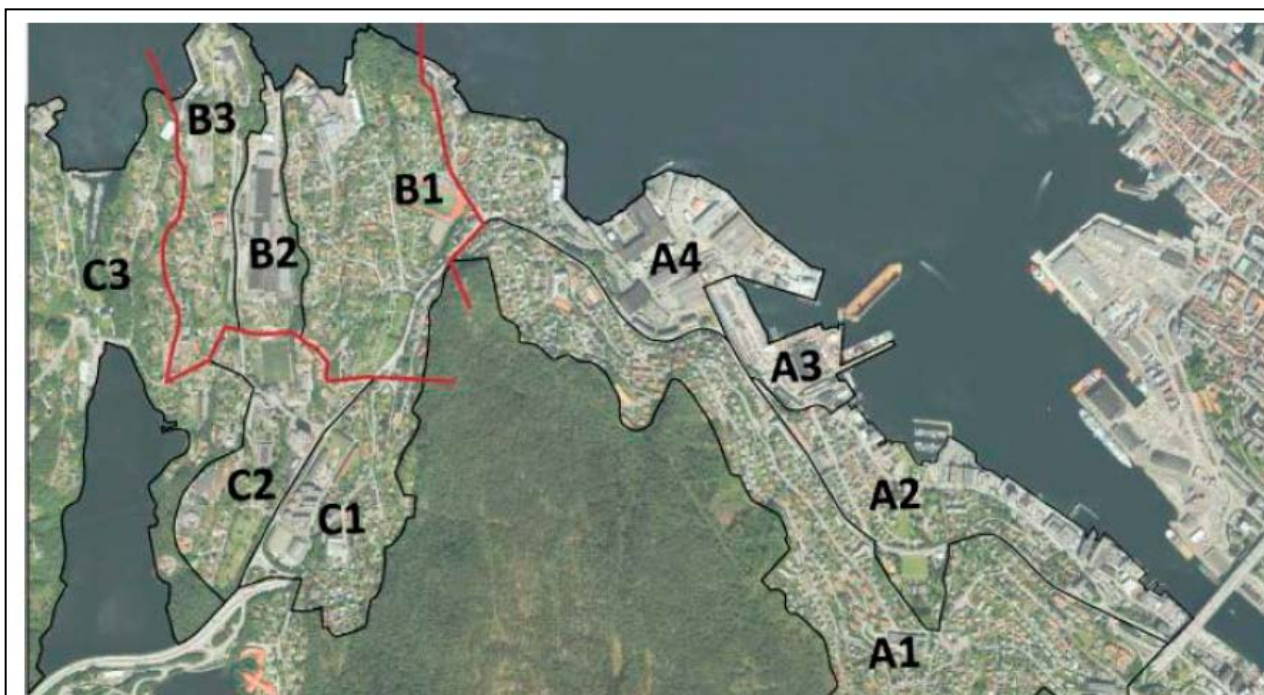
- SPL er ikke en juridisk bindende plan, men er ment å gi føringer for kommende områdeplaner og detaljplaner basert på rammer som gis i kommuneplanens arealdel.
- Hensikten med arbeidet har vært å få på plass en overordnet planstrategi for å kunne ta stilling til private planforslag som har fortetting og byutvikling som mål. Samtidig skal det sørge for at lokalmiljøet med sine levekårsutfordringer blir ivarettatt. SPL er områderettet og politikkutformende. Vedtak om arealbruk, tiltak og utbygging forankres i krav om oppfølgende reguleringsplaner etter og plan- bygningsloven.
- Hovedgrepet i planprogrammet er at det skal etableres sammenhengende gang- og sykkelvegnett som knyttes til offentlige møteplasser av ulik størrelse og type. Infrastrukturen i området skal oppgraderes og det åpnes for fortetting og transformasjon i de gamle industriområdene. Industriområdet på Laksevågneset foreslås opprettholdt til industriformål med dypvannskai.
- SPL gir føringer for alle lokaliseringsalternativene på Laksevågsiden, og til dels Dokken.
- SPL angir ny gangbru over Puddefjorden (utenfor dagens Puddefjordsbru) som et sentralt grep for å bedre fotgjenger/sykkeltilgjengeligheten til sentrum. Det refereres til den nye gangbroen som er etablert lenger inne («Småpudden»), og man kan se for seg at den kan åpnes for passerende båter.
- SPL angir utfyllingsarealer i sjø, disse er vist med sitt maksimums-potensiale, og kan bli justert etter høringen av SPL. De juridiske sidene ved eierskapet til arealene er ikke avklart (mellom kommunen og eierne innenfor). Hoper/viker er et tema ved etablering av ny sjøfront. Det kan prinsipielt legges til grunn at det er mulig å tilpasse nye kailøsninger for eiendommene på Laksevågsiden. Mulighetene for å få fylle ut/bygge ut for kaiformål er sannsynligvis større enn å få aksept for store utfyllinger til boligformål.
- SPL er generelt åpen og fleksibel for nybyggets arealformål. Alle lokaliseringsalternativene ligger innenfor ny kommuneplans *byutviklingssone 2* med tilhørende høydebestemmelser. Kommunen vurderer på nåværende tidspunkt at området er relativt robust for høyere bygg, og at det kan legges til grunn at det er friere spillerom for bygge høyder på Laksevåg enn i Bergen sentrum.
- Atkomstsituasjonen til alle alternativene på Laksevågneset er på samme sted, via hovedveien Kringsjøveien og Vågsgaten. Atkomstsituasjonen vurderes å være robust for mange ulike framtidige situasjoner.
- SPL angir kommunalt utarbeidet områdeplan for Nordvågen (omfatter alle lokaliseringsalternativene på Laksevågneset med unntak av Laksevåg Verft). Planarbeidet starter så raskt det foreligger et politisk vedtak på SPL. Kommunen arbeider parallelt med å forberede planarbeidet. Planarbeidet vil avklare og sikre tilstrekkelig atkomst til eiendommer, f.eks. nødvendige kryssninger av grøntområde/allmenning som er tegnet inn.
- SPL omfatter flere store nye infrastrukturtiltak, herunder en mulig fremtidig bybane fra sentrum via Laksevåg til Loddefjord. SPL viser også hovedrute for sykkel langs eksisterende vegsystem samt

interne bydelsruter. Videre legges det opp til etablering av strandpromenader langs sjøfronten og forslag om en ny g/s-bro over Puddefjorden. Byråden understreker at disse infrastrukturtiltakene er sentrale for å realisere visjonene for utvikling av Laksevåg. Det gjenstår samtidig betydelig arbeid, ikke minst planmessig, før disse tiltakene finner sin avklaring. Videre utvikling av Laksevåg må ha tilstrekkelig fleksibilitet til å skje uavhengig av disse tiltakene, samtidig som utviklingen ikke må hindre muligheten til realisering når prosjektene er modne.

- SPL omfatter også forutsigbarhetsvedtak (pbl § 17-2) der det angis prinsipper for fordeling av ansvar mellom private og offentlige for etablering av nødvendig infrastruktur.
- Byråden (for byutvikling) viser også til at Laksevåg er et av alternativene som vurderes i Regjeringens arbeid med en konseptvalgutredning (KVU) for samlokalisering av HI, NIFES og Fdir i Bergen. Byråden vil understreke at Bergen har flere interessante tomtealternativ og legger til grunn at aktuell lokalisering må ses i sammenheng med at Bergen har kunnskapsmiljø og fasiliteter for både en samlokalisering og videre utvikling av en Marin klynge som er av betydning for hele nasjonen.



Figur 31: Plankart fra Strategisk planprogram for Laksevåg (27.10.2018)



Ortofoto av planområdet med inndeling i delområdene Indre Laksevåg (A1-A4), Kringsjø (B1-B3) og Nygård (C1-C3)

Område A, Indre Laksevåg

A1 er eksisterende boligområder. Områdene A2, 3 og 4 har stort arealpotensiale både i eksisterende nærings-, industri- og lagerområder, og ved utvidelse i sjø. Disse områdene har størst potensiale for å utvikle Laksevågs mest sentrumsnære områder til ny byutvikling.

Forslag til etablering av ny infrastruktur:

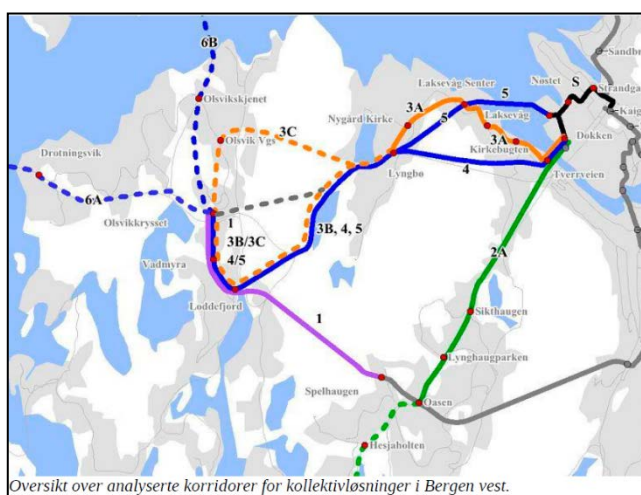
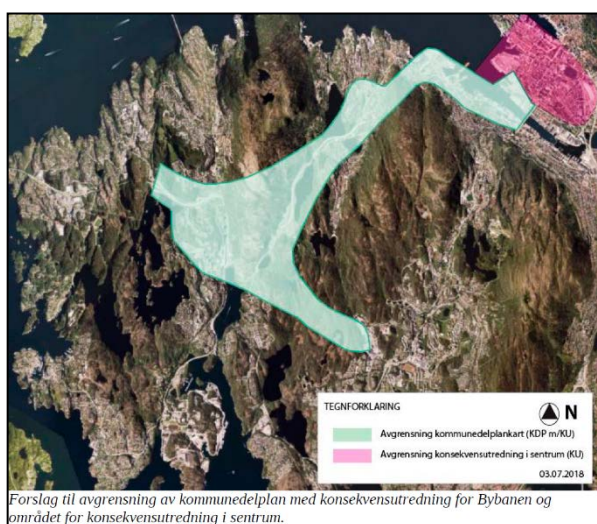
- Ny gang- og sykkelbro over Puddefjorden
- Nytt kollektivtilbud i egen trasé via Dokken over Puddefjorden og videre til Loddefjord. Inkl. ny hovedrute for sykkel. Bybane, med 2 stopp i Indre Laksevåg og 1 stopp på Nygård og/eller sjøtransport.

Figur 32: Illustrasjon fra Strategisk planprogram for Laksevåg (27.10.2018)

Kommunedelplan for kollektivsystem i Bergen vest (kdp-KV)

- Det er oppstartet planarbeid for kommunedelplan for kollektivsystem i Bergen vest (2015) (kdp-KV)
- Statsbygg har fått oversendt Fagnotat fra Plan- og bygningsetaten til Byrådsavdeling for byutvikling datert 19.07.2018. *Kommunedelplan for kollektivsystemet fra Bergen sentrum til Bergen vest. AREALPLAN-ID 64090000. Høring av silingsrapport for system- og korridorvalg.*
- Kommunen opplyser om at silingsrapporten snart legges ut på høring. Plan- og bygningsetaten har anbefalt at etter høringen skal korridoralternativene konsekvensutredes, og det skal foretas et valg mellom dem. Deretter må areal til trasé for bybane med kollektivknutepunkt/terminaler og hensettingsspor for framtidig detaljregulering sikres før det utarbeides et kommunedelplankart for bybanetraséer med tilhørende bestemmelser.

- KDP-KV angir både forbedret busskorridor over eksisterende Puddefjordsbro og ny bybanetrasé/korridor over Dokken og videre i ny bru over Puddefjorden til Laksevåg. Det er vanskelig å se for seg at denne bru vil gjøre det mulig for større båter å passere.
- Parallelt arbeider kommunen med å for bedre gangtilgjengelighet på Laksevåg gjennom et Snarveiprosjekt, og Skyss forbereder forlengelse av en trolley-linje til Lyngbø på Laksevåg.



Forslag til vedtak

På bakgrunn av ovenstående vil fagetaten anbefale følgende forslag til vedtak:

Silingsrapport for kollektivkorridorer legges ut til offentlig ettersyn med følgende anbefalinger:

1. Bybane i korridor 1; forlengelse av Fyllingsdalslinjen fra Spelhaugen til Storavatnet
2. Bybane i korridor 5 mellom sentrum og Loddefjord, via Laksevåg og Gravdal
3. Buttspørsøsning for bybane med endestopp i Loddefjord og ved Storavatnet
4. Bybane i to alternative korridorer i sentrum: over Nøstet i dagen og gjennom Sydnestunnelen legges til grunn for detaljering og konsekvensutredning av traséer gjennom sentrum
5. Buss i korridor 2A fra sentrum til Oasen (med mulig forlengelse til Ytrebygda)
6. Buss i korridor 3A og 3B fra sentrum til Gravdal via Laksevåg i dagens kollektivkorridor
7. Buss i korridor 6A og 6B fra sentrum til Sotra og Askøy via Storavatnet, med mulig omstigning til bybane i Gravdal og Storavatnet.
8. I Korridor 2A, 3 A/B og 6 A/B anbefales å videreutvikle busstilbudet i dagens infrastruktur og løpende vurdere behovet for fremkommelighetsiltak.

Figur 33: Illustrasjoner og tabell fra fagnotat fra Plan- og bygningsetaten til Byrådsavdeling for byutvikling 19.07.2018. Kommunedelplan for kollektivsystemet fra Bergen sentrum til Bergen vest. Høring av silingsrapport for system- og korridorvalg.

Vedlegg 2: Evalueringskriterier og vurderingstema

Tomtealternativene skal vurderes ut fra følgende evalueringskriterier godkjent av Nærings- og fiskeridepartementet 17.08.2018. Denne evalueringen vil sammen med kostnadene med å kjøpe tomten inngå i et samlet beslutningsgrunnlag (OFP-rapport – grunnlag for oppstart forprosjekt).

TEMA	KRITERIER / VURDERINGSTEMA	RANGERING / VERDIER
1.1 Overordnet utvelgelse	Beliggenhet	Alternativer velges bort eller tas med videre.
	Tomtestørrelse	
	Erverv og overdragelse	
1.2 Lokalisering (virksomhetens- og samfunnets behov)	Nærhet til sjø; dypvannskai og saltvannstilførsel	Alternativene gis verdi.
	Samarbeidspartnere og synergi	
	Integritet	
	Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.	
	Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.	
	Nærhet til kollektivtransport	
1.3 Framdrift	Eierskap	
	Planstatus / reguleringsrisiko	
1.4 Egenskaper ved tomten	Topografi og grunnforhold	
	Havnivåstigning og stormflo	
	Bebyggd/ubebyggd	
	Verneverdier (kultur og natur)	
	Vei/atkomst	
	Vann og avløp	
	Naboforhold	
	Fleksibilitet	

De ulike tomtene som er identifisert skal vurderes ut fra evalueringskriteriene. I dette kapitlet gjennomgås og beskrives disse evalueringskriteriene.

1.1 Overordnet utvelgelse

1.1.1 Beliggenhet

I henhold til regjeringens konseptvalg skal Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet samlokaliseres i et nybygg sentralt i Bergen. Sentral beliggenhet defineres for tomtesøket å ligge mellom Hegreneset nord for sentrum og Laksevåg vest for sentrum. Tomtene innenfor området vil i ulik grad tilfredsstille krav som settes til lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter i statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, samt bidra til målene for Byvekstavtalen for Bergen (all vekst i transportbehovet skal tas av kollektivtrafikk, gange og sykling). Sentral beliggenhet gir nærhet til Universitet i Bergen, Høgskolen på Vestlandet og andre samarbeidende parter og kollektivtransporttilbud. Kostnadene ved å føre frem sjøvann og HIs behov for dypvannskai medfører at beliggenhet ved sjø tillegges stor vekt i evalueringen.

Tomter som ligger utenfor området definert som sentralt i Bergen tas ikke med i den videre vurderingen.

1.1.2 Tomtestørrelse

For at en tomt skal være en egnet lokalisering er det vesentlig at den har tilstrekkelig areal. Det er satt en arealramme på 40.400 m² BTA for nybygg for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet. Det er vurdert at 10 -15 daa er nødvendig tomteareal for prosjektet (spennet reflektere variasjon i mulig grad av bebygd areal og høyde på bebyggelsen). Kaiareal inngår ikke i vurderingen av tomtearealet. Det forutsettes at reguleringsplanen ikke krever større areal til andre formål enn byggeformål og at høy grad av utnyttelse oppnås.

Tomter som er mindre enn 10 daa tas ikke med i den videre vurderingen.

1.1.3 Erverv og overdragelse

Eiendommen skal erverves av Statsbygg, og muliggjøre et byggeprosjekt der Statsbygg er byggherre. Det er vesentlig at grunneiere på de aktuelle tomtene er positive til et salg og til dialog om mulig avtale. Dette er avgjørende for gjennomføringen av prosjektet. Det må også være mulig å avvikle dagens virksomhet på tomten og overføre eiendommen uten at det gir vesentlig forsinkelser i byggestart.

Tomter med grunneiere som ikke ønsker salg eller der avvikling av virksomhet og overføring av eiendommen vil ta lang tid tas ikke med i den videre vurderingen.

1.2. Lokalisering

1.2.1 Nærhet til sjø

1.2.1.1. Dypvannskai

Havforskningsinstituttet benytter seg av dypvannskai i sitt arbeid. Havforskningsinstituttet trekker frem interaksjonen mellom arbeidet som skjer på fartøy og på land som viktig. God arbeidsflyt er ønskelig, der man raskt kan rigge båter med stort og avansert utstyr og ta imot store datamengder og prøver til laboratorier på land uten omlasting til annen transport. Direkte fysisk nærhet mellom fartøy, verksteder, lager og forskningen på land er regnet som en viktig faktor for innovasjon og samspill om utstyr og metoder, samt kvalitet i rigging, kalibrering og bruk av utstyr. Dette gjelder også innleide fartøyer.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	God tilgjengelighet	Direkte tilknytning til nybygg.
	Middels tilgjengelighet	Gangavstand maks 10 minutter/ca. 700 m til nybygg, prøver etc. krever omlasting til bil for transport
	Lav tilgjengelighet	Lenger enn 10 minutters/700 m gangavstand, prøver etc. krever omlasting til bil for transport.

1.2.1.2. Saltvannstilførsel

Virksomheten har behov for egen saltvannstilførsel. Avløp (renset) fra prosessanlegg går også ut i sjøen, og omfang/utslippssted er underlagt regulering. Tomtene vurderes ut ifra tilgjengelighet til sjøvann ettersom det er betydelige kostnader knyttet til fremføring av rør for sjø- og avløpsvann, spesielt på land. Det er også knyttet både etablerings- og driftsmessige kostnader til rørledning på havbunn. Beliggenhet i ytre havneområder er antatt å gi kortere vei til inntak av vann med riktig kvalitet, samt at etablering av rørledninger blir mindre komplisert og sikrere da det er færre andre rør- og kabler å forholde seg til. Havforskningsinstituttet har i dag sjøvanninntak på ulike dyp for å sikre ulike kvaliteter, og trenger også i framtiden et opplegg for sjøvannforsyning med flere inntaksdyp.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	God tilgjengelighet	Beliggenhet ved sjø, ledningsnettets fremføres hovedsakelig i sjø.
	Middels tilgjengelighet	Kortere del av ledningsnettets fremføres på land.
	Lav tilgjengelighet	Lengre del av ledningsnettets må fremføres på land eller i sjø.

1.2.2 Samarbeidspartnere og synergi

Lokalisering i nærhet til viktige samarbeidsparter innen forskning og andre relevante aktører kan gi grunnlag for flere positive effekter som gir økt attraksjonskraft og mulighet for samarbeid. Tomtene vurderes ut fra hvor godt de legger til rette for synergier og samarbeid. Bergen sentrums kompaktet og «gangbarhet» åpner opp for å se på hele sentrum som attraktiv for lokalisering av virksomheter knyttet til marine miljøer.

1.2.2.1 Universitet i Bergen

Flere fakulteter ved UiB, f.eks MatNat fakultetet, Det medisinske fakultet og Det juridiske fakultet er relevante samarbeidsparter for HI og FDIR. For UiB regnes derfor avstanden fra midt i universitetsområdet, Christiestøtten på Muséplassen.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	God nærhet	Gangavstand til UiB (maks 15 minutters gange og ca. 1 km)
	Middels nærhet	Gang-/sykkellavstand til UiB (1 km-2 km gang/sykkelvei)
	Dårlig nærhet	Over 2 km gang-/sykkellavstand til UiB

1.2.2.2 Andre samarbeidspartnere

Følgende andre forvaltnings-, utdannings- og forskningsinstitusjoner vil kunne være relevante: Akvariet, Mattilsynet, Kystverket, Høgskolen på Vestlandet, Norges Handelshøyskole, Veterinærinstituttet, NORCE (Christian Michelsens Research, og Uni Research) og Nansensenteret.

I Bergen sentrum er det flere næringsaktører og det er ikke relevant å trekke frem enkelte av disse i et kriterium.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	God nærhet	Flere aktører innen gangavstand (maks 20 minutter og ca. 1,5 km)
	Middels nærhet	Noen aktører innen gangavstand (maks 20 minutter og ca. 1,5 km)
	Dårlig nærhet	Ingen andre lokale aktører i gangavstand

1.2.3. Integritet

Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet er nasjonale institusjoner med hvert sitt samfunnsoppdrag. En sentral del av Fiskeridirektoratets virksomhet er regulering og tilsyn med aktører i bransjen. Havforskningsinstituttet skal drive uhildet forskning. En tomt må ha tilstrekkelig størrelse og inngå i konsepter som gir kontroll over egen bygningsmasse og infrastruktur for å ivareta virksomhetenes nødvendige uavhengighet og integritet.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	God	Tilstrekkelig plass og mulighet for å selvstendig utvikle bygningsmassen
	Middels	Delvis mulighet for å selvstendig utvikle bygningsmassen
	Dårlig	Må inngå i konsepter med lite handlingsrom for å få tilstrekkelig plass.

1.2.4. Byområdets grad av utvikling og synlighet i bybildet.

Marine virksomheter er et statlig satsningsområde og virksomhetene er også viktige institusjoner for Bergen by. Beliggenhet i et velutviklet byområde (attraktivt utformet, potensiale for urbane tilbud, levende bydel med næring og bolig, mm) og med mulighet for god synlighet i bybildet for nybygget vurderes å være en av flere faktorer som bidrar til økt attraktivitet og bedre rekruttering av kompetanse.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	God eksponering	Beliggenhet i et godt utviklet byområde. Mulighet for god synlighet fra sentrale punkter i byen.
	Middels eksponering	Beliggende i et mindre utviklet byområde, men mulighet for utvikling. Delvis synlighet, eller mulighet for synlighet, mulighet for fra sentrale punkter i byen.
	Dårlig eksponering	Beliggende i et lite utviklet byområde. Lite potensial for utvikling. Ingen særlig synlighet fra sentrale punkter i byen.

1.2.5. Byområdets kapasitet for etablering av andre aktører og virksomheter.

Muligheten for andre virksomheter/aktører til å kunne etablere seg i (umiddelbar) nærhet til HI og FDIR er en egenskap ved lokaliseringsalternativene som vurderes. F.eks. er framtidig lokalisering av Akvariet uavklart. Akvariet er en potensiell samarbeidspartner (faglig og teknisk). Det legges til grunn for vurderingen at hele Bergen sentrum er attraktiv for lokalisering av virksomheter knyttet til marine

miljøer. Kapasiteten som vurderes i dette kriteriet vil derfor inngå i en større vurdering av sentrums arealpotensial.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	God kapasitet	Byområdet har god kapasitet for etablering av andre virksomheter i nær avstand til nybygg for HI og FDIR. Tilgangen (regulerings- og eiendomsmessig) vurderes å være relativt ukomplisert.
	Middels kapasitet	Byområdet har noe kapasitet for etablering av andre virksomheter og/eller ligger lengre unna nybygg for HI/FDIR. Tilgangen (regulerings- og eiendomsmessig) vurderes å være mer komplisert.
	Dårlig kapasitet	Byområdet har liten kapasitet for etablering av andre virksomheter både i umiddelbar nærhet og i en større avstand fra nybygg for HI/FDIR. Tilgangen (regulerings- og eiendomsmessig) vurderes å være komplisert.

1.2.6. Kollektivtransport

De fleste lokaliseringer innenfor avgrensningen i kommunedelplan for sentrum må antas å ha god tilgjengelighet til offentlig transporttilbud, men graden av nærhet til tilbudet og kvaliteten i tilbudet vil variere. Det vurderes at virksomhetene har behov for spesialisert kompetanse som best rekrutteres i et større arbeidsmarked. Lokalisering nært på regionale transportfunksjoner må derfor tillegges vekt. Ved vurdering av kollektivdekning er det tatt utgangspunkt i antall avganger og rutetilbud, avstand til nærmeste kollektivholdeplass og kollektivknutepunkt (Festplassen).

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	God kollektivdekning	Gangavstand til holdeplass mindre enn 5 minutter. Avgang hvert 10.minutt. Flere ruter. Avstand til Festplassen maks. 7 min med kollektivtransport.
	Middels kollektivdekning	Gangavstand til holdeplass 5-10 minutter. Avgang hvert 15. minutt. Mer enn 1 rute. Avstand til Festplassen 7-15 min med kollektivtransport.
	Dårlig kollektivdekning	Gangavstand til holdeplass over 10 min. Avgang hvert 20. minutt. Avstand til Festplassen over 15 min med kollektivtransport.

1.3 Fremdrift

1.3.1. Eierskap

Det oppgis hvem som er eier av tomten. Det er en forutsetning at eier ønsker å selge jf punkt 1.1.3. Eiendom som ikke tilhører Statsbygg må erverves. Dersom det er mange grunneiere kan en slik prosess være krevende og gi mer usikkerhet.

Tomtene gis i forhold til dette kriteriet verdier som følger:

	Én grunneier.	Tomtealternativet består av én grunneiendom. Én aktør å forhandle med.
	Flere grunneiere med samlet tilbud.	Tomtealternativet består av flere grunneiendommer med flere grunneiere/rettssubjekt. En aktør å forhandle med.
	Komplisert eierstruktur. Flere grunneiere uten samlet tilbud.	Tomtealternativet består av flere grunneiendommer med flere eiere/rettssubjekt. Flere aktører det må forhandles med. Eier ønsker å selge et aksjeselskap.

1.3.2 Regulering

Reguleringsstatus for de identifiserte tomtene oppgis. For regulert eiendom gjøres en vurdering av om utbyggingen kan skje innenfor gjeldende reguleringsplan eller om en omregulering er nødvendig. For eiendom som er uregulert eller krever omregulering tar en reguleringsplanprosess normalt ca. 1,5-2 år for en type arealbruk som denne. Prosjektets størrelse gjør at det sannsynligvis vil måtte utarbeides reguleringsplan med konsekvensutredning på de fleste aktuelle tomtene.

Det gjøres videre en grovvurdering av sannsynligheten for å få vedtatt en egnet reguleringsplan for prosjektet (reguleringsrisiko) og hvilke usikkerheter som påvirker prosessen.

Tomtene gis i forhold til dette kriteriet verdier som følger:

	Lav reguleringsrisiko	Tomten er regulert og har potensial for etablering av HI og FDIR
	Middels reguleringsrisiko	Tomten må omreguleres, sannsynlig positivt utfall.
	Høy reguleringsrisiko	Tomten må reguleres/omreguleres, er avsatt til annet formål i overordnet plan, eller sannsynlig komplisert eller meget tidkrevende prosess.

1.4 Egenskaper ved tomtene

1.4.1. Topografi og grunnforhold

Etablering av nybygg for HI og FDIR krever et terreng som ikke er for kupert. Høydemetrene bør stort sett ikke varierer mer enn rundt 20 høydemeter. Av kostnadshensyn bør det fortrinnsvis være mulig å utføre massebalanse på tomta. Det er ønskelig at grunnforholdene er uproblematisk og ikke medfører kostnadskrevende tiltak.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	Liten risiko	Flat og normal bearbeiding. Antatt enkle grunnforhold og ikke registrert forurensning
	Middels risiko	Delvis kupert og må bearbeides. Middels vanskelige grunnforhold som krever noen tiltak. Registrert eller mistanke om forurensning.
	Stor risiko	Kupert terreng som krever mye bearbeiding, og/eller vanskelige grunnforhold som kan medføre større kostnader eller for lite utnyttbart areal. Og/eller registrert alvorlig forurensning.

1.4.2. Havnivåstigning og stormflo

Sjønære tomter kan berøres av havnivåstigning og stormflo. Dersom tomter ligger innenfor soner som berøres av fremtidig havnivåstigning og stormflo kan det kreves tiltak som å heve byggegrunnen, krav om nedre byggehøyde og eventuelt å ikke legge bebyggelse på flomutsatt fylling.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	Berøres ikke ved havnivåstigning	Tomt er ikke del av sone som kan berøres av havnivåstigning i fremtiden (høyere enn kote + 4 moh.).
	Berøres i noen grad ved havnivåstigning	Tomt ligger helt eller delvis innenfor sone som i noen grad kan berøres av havnivåstigning i fremtiden (mellom kote +2 og + 4 moh.).
	Berøres i høy grad ved havnivåstigning	Tomt ligger innenfor sone som i stor grad kan berøres av havnivåstigning i fremtiden (lavere enn kote +2 moh.).

1.4.3. Bebygd/ubebygd

Det er mindre sannsynlig å finne ubebygde tomter i sentrum av Bergen, så det må antas at deler eller alle de aktuelle tomtene er bebygd. Bebygde tomter må påregne rivekostnader.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	Ubebygd	Tomten har ingen bygninger.
	Bebygd, noe riving	Det må rives noe bebyggelse
	Bebygd, omfattende riving	Det må rives mye bebyggelse.

1.4.4. Verneverdier (kultur og natur)

Utbygging på de aktuelle tomtene bør ikke berøre verdifulle natur- og friluftsverdier, biologisk mangfold eller kulturminner.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	Ingen viktige natur- og kultur verdier berøres	Ingen registrerte viktige natur-, friluftsverdier og biologisk mangfold berøres. Det er ikke registrert kulturminner på eiendommen.
	Verdifulle områder berøres	Viktige natur-, friluftsverdier eller biologisk mangfold berøres (regional eller lokal verdi) i noen grad. Det er registrert kulturminner på en mindre del av eiendommen (kommunalt listeført) og/eller kulturminner i nærområdet påvirkes i noen grad.
	Svært verdifulle områder berøres	Svært viktige eller viktige natur-, friluftsområder eller biologisk mangfold berøres i særlig grad (nasjonal

	verdi). Det er registrert kulturminner på hele eller en stor del av eiendommen (formelt fredet etter kulturminneloven eller vernet ved regulering etter pbl) og/eller kulturminner i nærområdet påvirkes i stor grad.
--	---

1.4.5. Vei/atkomst

Dersom det kreves etablering av nye veier, gang- og sykkelveier eller veikryss, vil dette kunne utgjøre en betydelig kostnad og kan medføre tidkrevende arbeid med planlegging og bygging. Slike krav fremkommer som regel av kommuneplanene eller reguleringsplaner. Dersom det finnes et eksisterende veisystem som kan benyttes gjør dette etablering av tiltaket enklere både tids- og ressursmessig. Men det kan kreves utbedringer eller økt kapasitet som følge av utbyggingen. Det kan inngås utbyggingsavtale med kommune som omhandler kostnadsdeling og hvem som utfører opparbeidelsen.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	Få eller ingen tiltak på vei	Adkomst fra/til, og tilstrekkelig kapasitet på hovedveinett. Ingen antatte krav til opparbeidelse av offentlig vei.
	Risiko for mindre tiltak på vei	Forventer krav til opparbeidelse/utbedring, men i mindre omfang.
	Risiko for større tiltak på vei	Forventer krav om større tiltak for opparbeidelse/utbedring.

1.4.6. Vann og avløp

Det er vurdert hvorvidt det er offentlig ledningsnett for vann- og avløp tilgjengelig på tomt. Kapasitet, kostnader og nødvendige tillatelser er ikke vurdert, men det er gitt informasjon fra kommunen om det vil kreves større tiltak for å kobles på det overordnede VA-systemet og for å ivareta utbyggingen. Ved utbygging lavere enn 3-3,1 meter kan det utløse krav om pumpesystemer for VA-løsninger. Det kan inngås utbyggingsavtale med kommune som omhandler kostnadsdeling og hvem som utfører opparbeidelsen.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	Få eller ingen tiltak på overordnet VA-system	Ikke behov for omlegging av ledninger på tomte eller tiltak for å kobles på overordnet VA-system.
	Risiko for mindre tiltak på overordnet VA-system	Behov for noe omlegging av ledninger på tomte og/eller mindre tiltak for å kobles på overordnet VA-system.
	Risiko for større tiltak på overordnet VA-system	Behov for større omlegginger av ledninger på tomte og/eller større tiltak for å kobles på overordnet VA-system.

1.4.7. Naboforhold

Det ses på beliggenhet i forhold til andre etableringer i nærområdet og potensielle konflikter.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	Lite konfliktpotensial	Ingen kjente interesser som er i konflikt med etablering av virksomheten på tomten
	Middels konfliktpotensial	Mulig interesse som kan være i konflikt med etablering av virksomheten på tomten
	Stort konfliktpotensial	Stor sannsynlighet for konflikter

1.4.8. Fleksibilitet

Tomten skal dekke det angitte utbyggingsbehovet, men kan ha ulike rammebetingelser som gir ulik grad av fleksibilitet for utforming av bygg. Behovet skal utredes med flere byggetrinn. Fleksible tomter gir mulighet for ulike løsninger for å kunne ivareta både nåværende og fremtidige behov for virksomheten. Fleksibilitet på tomten for utvidelse etter 2050 skal også tillegges vekt.

Tomtene gis for dette kriteriet verdier som følger:

	Stor fleksibilitet	Mulighet for fleksible løsninger på tomt. Mulighet for fremtidig utvidelse også etter 2050.
	Middels fleksibilitet	Noe fleksibilitet for ulike løsninger på tomt. Noen muligheter for fremtidig utvidelse.
	Lite fleksibilitet	Stramme føringer for løsning på tomt. Liten mulighet for fremtidig utvidelse.

STATSBYGG
ADRESSE P.b. 8106 Dep. N-0032 Oslo
BESØKSADRESSE Erling Skakkes gate 66, 7012 Trondheim

TLF. 815 55 045
NETT statsbygg.no
E-POST postmottak@statsbygg.no

 **BYGG MED
MENING**