

RIKSANTIKVAREN
Postboks 1483 Vika
0116 OSLO

Høringsuttalelse Forslag til fredning av område på og rundt Bergenhus festning Bergen Havn AS

Innledning – hovedsynspunkt

Bergen Havn AS viser til Riksantikvarens høringsbrev av 12. november 2025 med forslag til fredning av områder på og rundt Bergenhus festning.

Bergen Havn kan ikke støtte fredningsforslaget. Forslaget innebærer ferdsels- og bruksbegrensninger som i praksis vil avvikle store deler av dagens havnevirksomhet ved Festningskaia og Bontelabo. Det vil samtidig svekke etablert infrastruktur for landstrøm og dermed undergrave konkrete og dokumenterte klimatiltak knyttet til grønn havnedrift.

Fredningsforslaget vil medføre uforholdsmessig store og irreversible konsekvenser for havnedrift og samfunnskritiske funksjoner. Forslaget rammer sentrale funksjoner innen transport, beredskap, energi- og offshorevirksomhet, gods og maritim næring. De samlede virkningene for transportberedskap, næringsliv, klimaomstilling og byens utvikling er dessuten ikke utredet. Forslaget svekker lokaldemokratiet og den lokale forankringen i forvaltningen av havne- og byutviklingen. Det er oppsiktsvekkende at et så inngripende tiltak for Bergen by fremmes uten en helhetlig og uavhengig konsekvensutredning av de samlede virkningene.

Bergen Havn mener forslaget ikke kan danne grunnlag for et endelig vedtak og mener forslaget bør trekkes.

2. Bergen – en historisk levende havneby

Bergen har vært en havneby i over tusen år. Havnedrift har hatt avgjørende betydning for utvikling av byen, både som handelsby og som kontaktpunkt mot omverdenen. Havnen har ikke bare vært en del av byens historie, den er en kontinuerlig funksjon som gjennom århundrene har utviklet seg i takt med teknologi, samfunn og næringsliv.

Bergen Havn mener at et vern som i praksis fjerner havnedrift fra området, bryter med denne historiske kontinuiteten. Havnevirksomhet er ikke et fremmedelement i kulturmiljøet, den er en del av det. Å frede omgivelsene ved å redusere eller avvikle havneaktiviteten innebærer samtidig å svekke en levende tradisjon som selv har høy historisk og samfunnsmessig verdi.

Et slikt tiltak begrenser også byens mulighet til å videreføre og utvikle sin rolle som moderne havneby. Bergen skal kunne møte dagens og fremtidens behov innen transport, beredskap, energiomstilling og klima. En levende havn er ikke i motsetning til byens kulturarv, den er en videreføring av den.

3. Bergen Havn – samfunnsoppdrag og nasjonal betydning

Bergen Havn er Vestlandets største havn og en sentral del av Norges transport- og beredskapsinfrastruktur. Havnen betjener persontrafikk, godstransport, offshore- og energivirksomhet, cruise, fiskeri og maritim næring, og ivaretar samtidig viktige beredskapsfunksjoner for regionen og nasjonen. Blant annet har Helsedirektoratet utpekt havnen som beredskapshavn i tilfelle en ny pandemi. Havnen er en integrert del av det nasjonale transportsystemet og en forutsetning for effektiv passasjer og vareflyt, verdiskaping og samfunnssikkerhet på Vestlandet.

Bergen Havn spiller også en viktig rolle i å realisere statens egne mål om styrket beredskap, økt eksport og grønn omstilling. Vestlandet er Norges mest eksportintensive region, og store deler av denne verdiskapingen er avhengig av en velfungerende og tilgjengelig havn. Samtidig er sjøtransport og havneinfrastruktur sentrale virkemidler i nasjonal politikk for utslippsreduksjon og overføring av transport fra vei til sjø. Gjennom langsiktige og målrettede investeringer i landstrøm, energieffektiv infrastruktur og utslippsreduserende tiltak har Bergen Havn etablert seg som en internasjonal foregangshavn for grønn havnedrift. Den fungerer i dag som et konkret eksempel på hvordan klimaambisjoner kan omsettes til praktiske løsninger i maritim sektor.

Bergen Havn er dermed ikke bare en lokal havn, men en nasjonal aktør med betydning for transport, beredskap, næringsutvikling og grønn omstilling.

4. Konsekvenser for havnedrift og skipstrafikk

Bergen Havn har beregnet at om lag 600 årlige anløp ved Festningskaia og Bontelabo i dag omfattes av de foreslåtte ferdselsbegrensningene. Med fredningsforslaget vil om lag 450 av disse anløpene falle bort. Det tilsvarer rundt tre fjerdedeler av dagens aktivitet i området.

Konsekvensene er betydelige:

- Hoveddelen av dagens havneaktivitet i området opphører i praksis.
- Havnen mister nødvendig operativ fleksibilitet
- Trafikken kan ikke uten videre overføres til andre kaier, da tilgjengelig kapasitet allerede er begrenset og havnen må ivareta en rekke samtidige funksjoner.

Forslaget innebærer dermed ikke en justering eller presisering av eksisterende bruk. Det representerer en strukturell og varig endring av havnens funksjon i indre havn og svekker Bergen sin funksjon som aktiv og operativ havneby.

5. Klima- og miljøkonsekvenser

Bergen Havn har gjennom sitt datterselskap Plug Bergen AS investert over 260 millioner kroner i landstrøminfrastruktur, med betydelig støtte fra Enova. Siden 2019 har bruken av landstrøm bidratt til en samlet reduksjon av CO₂-utslipp på over 85 000 tonn, i tillegg til betydelige reduksjoner i NO_x, SO_x og svevestøv. I 2024 alene var utslippskuttene på 8 300 tonn CO₂.

Landstrøminfrastrukturen er etablert nettopp for de store fartøyene som anløper Festningskaia og Bontelabo. Fredningsforslaget vil i betydelig grad redusere disse fartøyenes adgang til området. Fartøyene som etter forslaget vil kunne anløpe, er i liten grad landstrømklare. Konsekvensen er at fartøy som i dag kobler seg til landstrøm og reduserer utslipp til kai, enten ikke kan anløpe eller må benytte hjelpemotorer ved kai.

Dette vil medføre økte klimagassutslipp og forverret luftkvalitet i umiddelbar nærhet til kulturminnene som fredningen er ment å beskytte. Fredningsforslaget innebærer dermed en reell risiko for at utslippene øker som direkte følge av vedtaket. Det svekker effekten av statlig støttede klimatiltak, og undergraver målsettingen om grønn omstilling i maritim sektor.

6. Samfunnsøkonomiske konsekvenser

Bortfallet av anløp ved Festningskaaien og Bontelabo vil medføre betydelige økonomiske konsekvenser for Bergen Havn og tilknyttede aktører. Bergen Havn har beregnet direkte tapte inntekter på om lag 33 millioner kroner knyttet til kaivederlag, ISPS-vederlag og passasjervederlag. I tillegg kommer ytterligere 8–12 millioner kroner i tapte inntekter fra tilknyttede havnetjenester. Tap i omsetning knyttet til landstrømanlegg er anslått til 25–30 millioner kroner. Samlet er det direkte inntektstapet anslått til rundt 100 millioner kroner årlig, før ringvirkninger for næringsliv, verdiskaping og sysselsetting tas med.

Bergen Havn jobber nå med en ringvirkningsanalyse for aktiviteten i området. Denne vil være klar i løpet av våren 2026 og vil gi et mer helhetlig bilde av de samlede samfunnsøkonomiske konsekvensene. Disse antas å ligge mellom 300-400mill. Årlig jfr. NHO reiseliv 2018. Ettersom forslaget ikke er konsekvens utredet inneholder det heller ikke informasjon om økonomiske og klimarelaterte virkninger.

7. Lokaldemokrati og lokal forankring

Både byrådet og flertallet i Bergen bystyre, har tatt tydelig stilling mot fredning av områdene rundt Bergenhus festning, Sverresborg og Skuteviken etter at fredningsforslaget ble sendt på høring. Når et statlig fredningsforslag har så vidtrekkende konsekvenser for byens transportinfrastruktur, havnedrift, næringsliv og utviklingsmuligheter, må de lokale, folkevalgte organene tillegges betydelig vekt. Et vedtak som griper så dypt inn i byens funksjon og fremtidige handlingsrom, uten lokal tilslutning, reiser prinsipielle spørsmål om forholdet mellom statlig myndighetsutøvelse og kommunalt selvstyre. Bergen kommune har allerede iverksatt tiltak for å regulere skipstrafikken og sikre en mer bærekraftig utvikling av byen og havnen. Fredningsforslaget kommer i tillegg til disse tiltakene, uten å være samordnet med gjeldende kommunale planer og pågående prosesser.

8. Byutvikling i Bergen og press på eksisterende havnekapasitet.

Bergen Havn mener at fredningsforslaget også må vurderes i sammenheng med den pågående og planlagte byutviklingen på Dokken i Bergen.

Dokken-prosjektet innebærer at betydelige havnearealer over tid skal omdisponeres til byutvikling, og at sentrale havnefunksjoner må flyttes, omorganiseres eller konsentreres på andre måter enn i dag. Dette er en omfattende og krevende omstilling, både operativt, økonomisk og arealmessig. I en slik overgangsfase er det avgjørende at gjenværende kaier og havneområder kan brukes fleksibelt og effektivt. Havnen må ha tilstrekkelig kapasitet og handlingsrom til å håndtere trafikk, beredskap og næringsaktivitet mens omstillingen pågår. Fredningsforslaget reduserer dette handlingsrommet og forsterker presset på havnedriften i en periode kapasiteten allerede er under betydelig strukturelt press.

Bergen Havn mener derfor at fredningen må vurderes i sammenheng med disse prosessene. Det er nødvendig med en helhetlig vurdering av samlet arealbehov, havnekapasitet og konsekvenser for transport, klima og beredskap før det kan treffes beslutning om fredningens omfang og innretning.

9. Avslutning

Konsekvensene av fredningsforslagene er omfattende.

- Forslaget reduserer bruken av etablert landstrøminfrastruktur og vil føre til økte utslipp og dårligere lokal luftkvalitet.
- Forslaget medfører betydelige direkte og indirekte samfunnsøkonomiske tap
- Forslaget forsterker presset på havnekapasiteten i en periode med store strukturelle omstillinger knyttet til byutviklingen på Dokken
- Forslaget svekker havnens rolle i nasjonal og internasjonal sammenheng.

- Forslaget griper inn i kommunalt selvstyre og mangler tilstrekkelig og helhetlig konsekvensutredning.

Samlet sett svekker forslaget Bergen sin rolle som aktiv havneby og nasjonalt transportknutepunkt. Dette står i direkte motstrid til statlige mål om styrket beredskap, økt eksport, grønn omstilling og overføring av transport fra vei til sjø. På denne bakgrunn anmoder Bergen Havn om at fredningsforslaget trekkes.

Med hilsen
Bergen Havn AS

Nils Møllerup - Markedssjef

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Fra: "Nils Møllerup" <Nils.Mollerup@bergenhavn.no>
Sendt: fredag 20. februar 2026 13:05:07
Til: "Riksantikvarens postmottak" <RA-postmottak@ra.no>
Emne: VS: Høringsuttalelse - fredningsforslag
Vedlegg: ~ 24_00102-6 Høringsuttalelse ____ Forslag til fredning av område på og rundt Bergenhus festning .pdf

Some people who received this message don't often get email from nils.mollerup@bergenhavn.no. [Learn why this is important](#)

Oversender dette til postmottak ettersom både Sigrid og Øystein har fraværmeldinger.

Med vennlig hilsen

Nils Møllerup

Markedssjef

Mobil : +47 901 24 606

E-post : nils.mollerup@bergenhavn.no

Internett : www.bergenhavn.no



Fra: Nils Møllerup

Sendt: fredag 20. februar 2026 13:01

Til: Murud, Sigrid <sigrid.murud@ra.no>; Hagland, Øystein <oystein.hagland@ra.no>

Kopi: Michal Forland <Michal.Forland@bergenhavn.no>; Astrid Tomassen <Astrid.Tomassen@bergenhavn.no>

Emne: Høringsuttalelse - fredningsforslag

Hei,

Takk for sist !

Vedlagt finner dere vår høringsuttalelse til forslaget til fredning av område på og rundt Bergenhus festning.

Uttalelsen blir oversendt som post, men sender det også direkte til dere.

Ønsker dere en riktig god helg !

Med vennlig hilsen

Nils Møllerup

Markedssjef

Mobil : +47 901 24 606

E-post : nils.mollerup@bergenhavn.no

Internett : www.bergenhavn.no

