



**REGULERINGSFORSLAG TIL
OFFENTLIG ETTERSYN**

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2022/24304-126
Saksbehandler: Oskar Kristiansen Tanum
Dato: 28.05.2026

**Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning – offentlig
ettersyn**

**Laksevåg. Gnr. 149, Bnr. 4 mfl., Simonsviken næringspark
arealplan-ID 71130000**

Om planforslaget

HOLON ARKITEKTUR AS foreslår på vegne av Midgaard Gruppen AS detaljregulering for et område i Laksevåg. Intensjonen med planforslaget er å videreføre og utvide dagens næringsvirksomhet i Simonsviken. Det foreslås et påbygg på eksisterende bygningsmasse, et nytt lagerbygg og et næringsbygg som har gyldig rammetillatelse. I nord er det en kai tilknyttet næringsparken. Terrenget er i stor grad asfaltert og planert for å imøtekomme næringsvirksomhetenes behov.

Utover næringsområdet, inkluderer planområdet en villa, en park og en idrettspark, samt nødvendig vei. I planforslaget blir det foreslått utbedringer for myke trafikanter, da dagens situasjon vurderes å ha en uakseptabel risiko for ulykker. Dette gjelder spesielt i krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien.

Planområdet er i hovedsak avsatt til ytre fortettingssone og øvrig byggesone i KPA2018. Næringsparken foreslås regulert med et kombinert formål for bebyggelse og anlegg.

Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredninger etter § 8 uten planprogram. Det er utarbeidet konsekvensutredning for tre tema: trafikk, forurensning i grunn og naturmangfold.

Se planbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger.



Figur 1 Oversiktsbilde over næringsparken, vist med rød sirkel i venstre bilde.

Planprosess og medvirkning

Det ble varslet oppstart 16.10.2022. Komplette planforslag til behandling ble mottatt 08.05.2026.

Merknader til kunngjøring og varsling av oppstart

Til varsel om oppstart ble det mottatt 22 private merknader og 14 høringsuttalelser. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i merknadsskjema datert 26.01.2026. I merknadsskjemaet står det at det ikke vil etableres nye skjæringer. Dette er ikke korrekt og må endres før sluttbehandling av planforslaget. Vi har gått gjennom materialet og vurderer ellers merknadsskjemaet som dekkende.

I uttalelsene og merknadene blir det i hovedtrekk pekt på følgende:

- Trafikk: Tilbud for myke trafikanter er utilstrekkelig. Tilkomsvei må utbedres fra og med kryss til fylkesveg.
- Støy: Støy fra dagens virksomhet er til sjenanse, og må ikke videreføres.
- Arealformål: ikke rett å videreføre industriformål, ønsker transformasjon til tett by. Virksomheten er uegnet nær boligbebyggelse
- Kulturmiljø: Det bør vurderes hensynssone for bevaring kulturmiljø på anlegget. Historisk veifar og bolig på gnr. 149 bnr.1148 må videreføres.
- Naturmangfold: Skjæringer bør unngås eller minimeres. Overvannshåndtering bør skje i dagen. Eksisterende vegetasjonsbelte må bevares.

Det har blitt avholdt informasjonsmøter etter varsel om planoppstart 27.09.2022, og før innsending av planforslaget til førstegangsbehandling 15.10.2025. I møtet i 2022 ble særlig Envirs virksomhet løftet som negativ for naboene av hensyn til støy og forurensning (lokalisert innenfor KBA2). I møtet i 2025 ble planforslaget gjennomgått og opplyst om muligheten til å gi merknader ved offentlig høring. Naboene pekte på at veiene er lite trafikksikre veiene, og ba om at de utbedres.

Vurdering av planforslaget

Plan- og bygningsetaten kommenterer sakens sentrale problemstillinger. Øvrige tema anses som tilfredsstillende løst og belyst. Vi slutter oss til hovedformålet og hovedgrepet i planforslaget.

Dette er foreløpige vurderinger. Vår endelige anbefaling vil fremkomme av fagnotatet til sluttbehandling.

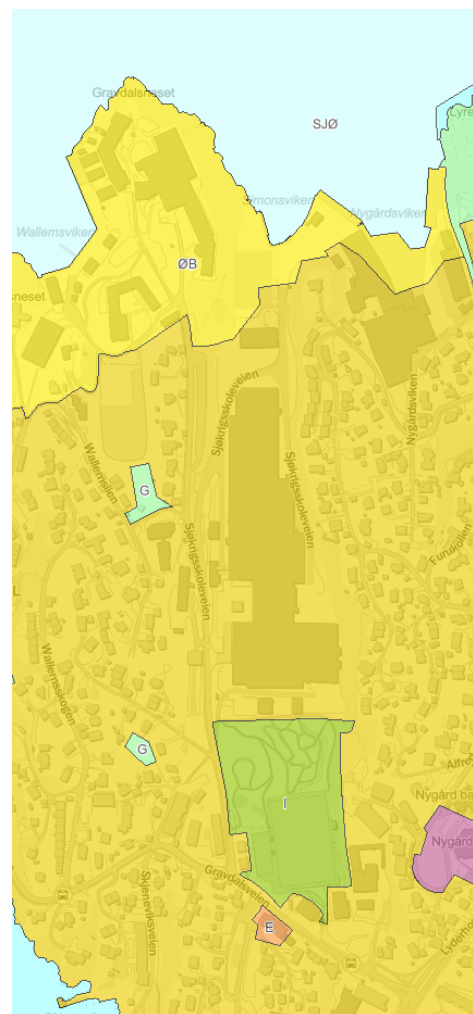
Overordnede føringer

Planområdet ligger hovedsakelig innenfor ytre fortettingssone (sone 3), og delvis i øvrig byggesone (sone 4) i KPA2018. Deler av planområdet ligger innenfor hensynssone funksjonell strandsone, og et veifar med hensynssone historisk går gjennom idrettsanlegget sør for næringsparken. Formålet næring er i tråd med føringene for ytre fortettingssone, men det tillates i KPA2018 ikke næringsvirksomhet som medfører støy, forurensning, vesentlig økt trafikkbelastning eller andre vesentlige ulemper for omgivelsene, jf. 26.4.1. I øvrig byggesone tillates ikke nyetablering eller bruksendring for tiltak med høy arbeidsplass- eller besøksintensitet, jf. 26.5.2.

Til oppstart vurderte PBE at planforslaget ikke ville legge opp til nyetablering av næring/industri, men videreføre et eksisterende historisk næringsområde. Det har vært sentralt at det foreslåtte tiltaket ikke medfører vesentlig økt støy, trafikkbelastning eller andre ulemper. PBE vurderte området som lite egnet til boligformål, og er positive til reguleringen av kombinert bebyggelse og anleggsformål.

Relevante plan- og byggesaker

Næringsområdet har siden 1916 vært et industri- og næringsområde, og består av om lag 53 000 m² BRA. Gjennom årene har bebyggelsen og bruken blitt utvidet ved flere anledninger, og det er gitt flere dispensasjoner.



Figur 2 Utsnitt fra arealformålene i KPA2018

Planområdet er regulert i [Laksevåg. Nygård – Nygårdsvik – Gledenes, gnr. 149 og gnr. 150, Regulerings- og bebyggelsesplan](#), vedtatt i 1964. I reguleringsplanen er næringsparken regulert til industriområde.

Det ble i 2014 varslet oppstart om et annet [planarbeid for Simonsviken næringspark](#), hvor intensjonen var transformasjon og boligbygging. Planarbeidet ble avsluttet i 2022 etter at nye eiere heller ønsket å videreføre bruken som næringsareal.

Like vest for planområdet pågår det arbeid med å [regulere Sjøkrigsskolen](#) (planID 71710000). Det ble varslet oppstart av planarbeidet i 2025. Hensikten med planforslaget er å fortette området i form av økt bygningsmasse og oppgradert infrastruktur slik at Sjøkrigsskolen kan øke sin undervisningskapasitet.

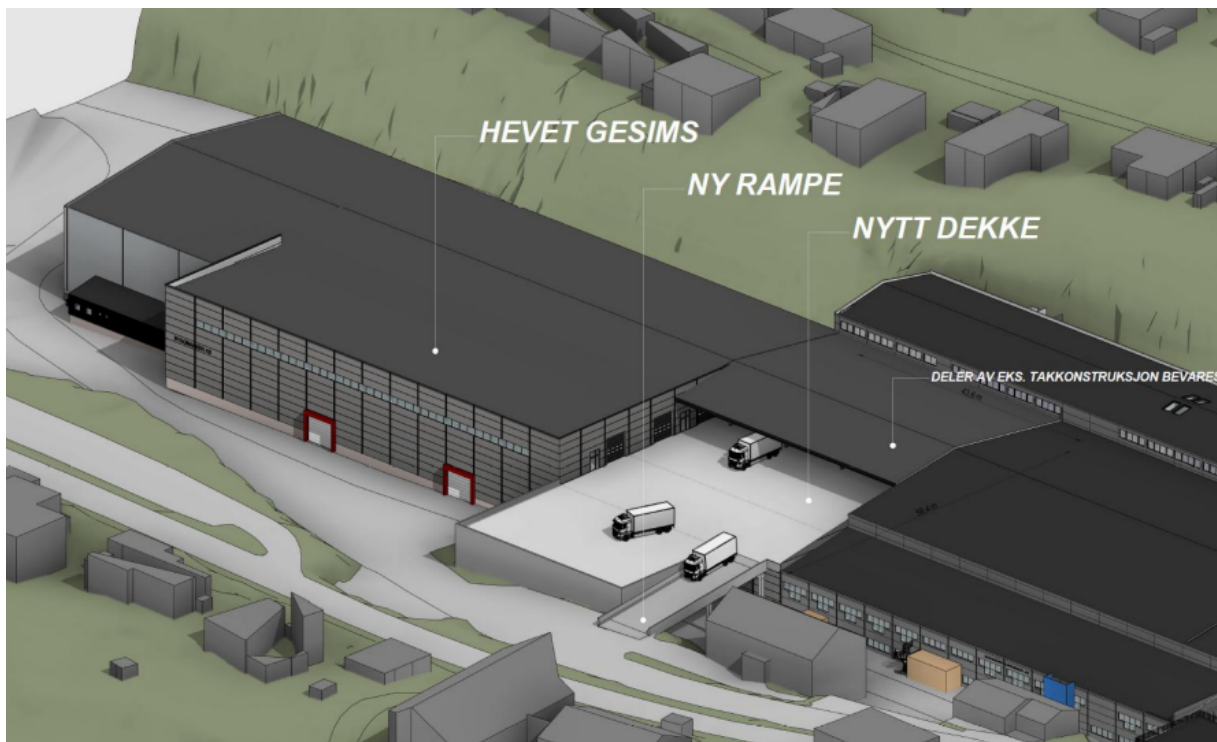
Bebyggelse og anlegg

Felles for KBA1 og KBA2

I kombinasjonsformålet KBA1 og KBA2 (kombinert bebyggelse og anleggsformål) åpnes det for næring, industri, lager, forretning, kontor, offentlig og privat tjenesteyting og annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg, nærmere bestemt avfalls- og massehåndteringsanlegg. Videre tillates vei, parkering, utelagring, renovasjon, gjerder, gangveger, støyskjerming og sykkelparkering. Detaljvarehandel tillates ikke. Det er kun tillatt forretning i form av arealkrevende varehandel og engroshandel. Innenfor KBA1 og KBA2 kan maksimalt 5% av BRA benyttes til tjenesteyting, og maksimalt 5% av BRA benyttes til kontorareal som ikke er knyttet til annen virksomhet. Hensikten er å begrense fremtidig trafikkgenerering som følge av næringen i planområdet.

KBA1

Felt KBA1 består av 49 267 m² eksisterende bebyggelse. Planforslaget tillater inntil 59 979 m² (%-BRA = 135%) innenfor feltet. Byggehøyden for feltet er noe høyere enn høyden på den eksisterende bebyggelsen for å kunne muliggjøre tiltak på eksisterende tak. Innenfor feltet videreføres den eksisterende bygningen i stor grad slik den er i dag, og det planlegges for et nytt plan inne i den nordlige delen av bygget. I plankartet er det lagt inn et bestemmelsesområde #1 som åpner for at det kan etableres et dekke og innkjøring til plan 2 inne i den eksisterende bebyggelsen. Tiltaket er i perspektiver datert 26.02.2026 skissert med en endret takform for den nordlige delen av bygget ved å heve gesims, samt fjerne deler av taket. PBE ber om at dette tiltakets størrelse og utforming sikres ytterligere i reguleringsbestemmelsene til sluttbehandling.

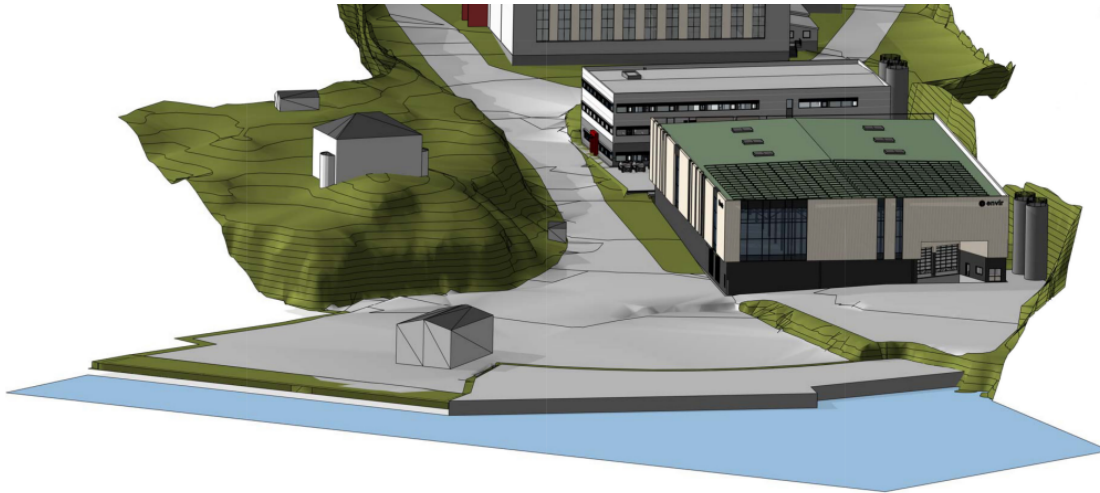


Figur 3 Utsnitt fra planbeskrivelsen som viser det nye dekke som åpnes for i bestemmelsesområde #1.

I plankartet foreslås én maksimal møne- og gesimshøyde for hele feltet, mh=k+ 29,5 og gh=k+ 27,5. Høydene på dagens bygg innfor feltet KBA1 varierer derimot. PBE ber derfor at byggehøydene konkretiseres ytterligere til sluttbehandling.

KBA2

I dag er utnyttelsesgraden i felt KBA2 2 395 m² BRA. Planforslaget åpner opp for en utnyttelsesgrad på inntil 6 036 m² (%-BRA = 35%) i feltet. I planforslaget foreslås det regulert for ny bebyggelse på om lag 3 000 m² i tilknytning til Envirs virksomhet hvor det vil behandles og lagres masser. Bygget har allerede [godkjent rammesøknad](#). Innenfor bestemmelsesområde #2 tillates det tiltak for gassoppbevaring. Eksisterende bebyggelse i søndre del av feltet («Nipponbygget») videreføres, mens det lengre nord åpnes for å rive et ca. 200 m² stort bygg (omtalt som «kaibygget» i planbeskrivelsen). PBE savner en redegjørelse for rivingen, og ber om at gjenbruk av bygningsmaterialer sikres i bestemmelsene.



Figur 4 Utsnitt fra perspektiver datert 26.02.2026 som viser Simonsviken sett fra nord. «Kaibygget» nede til venstre er ikke vist revet i illustrasjonen.

KBA3

I felt KBA3 åpner bestemmelsene for bolig, kontor og tjenesteyting. Området består av en villa med tilhørende hage, og er plassert høyere i terrenget enn næringsområdet for øvrig. Etter ønske fra PBE er området gitt et kombinasjonsformål og hensynssone bevaring kulturmiljø (570_1). Hensynssonen skal sikre bevaring av den eksisterende villaen og hagen, og det tillates at det kan bygges et nytt garasjeanlegg/verksted. Arealformålet gir fleksibilitet for ulik fremtidig bruk. Feltet reguleres med en utnyttelse på %-BRA = 20%. Mønehøyden reguleres til k+27.5. Bestemmelsene åpner for inntil tre parkeringsplasser, og to parkeringsplasser for sykkel per 1000 m² BRA.

PBE ber om at villaen sikres bevart i plankartet med sosikode 1210 *bygg, kulturminner, mm som skal bevares*.

Lager (LA)

Planforslaget legger til rette for at et nytt lagerbygg kan erstatte nåværende bygg. I feltet er mønehøyden satt til k+20 og gesimshøyden satt til k+18,8, noe som er omtrent samme høyde som de eksisterende byggene. De eksisterende byggene antas å være bygd omkring år 1980, og hadde på denne tiden et tak som strakk seg mellom de to byggene. Utnyttelsesgraden foreslås satt til %-BRA = 50%, noe som gir maksimalt 1 600 m² BRA. Det er ikke knyttet bestemmelser til utformingen utover møne- og gesimshøyde. Lagerbygget vil være langt lavere enn verksbygget, og vil ikke fremstå ruvende i terrenget. Feltets byggegrense følger formålsgrensen med unntak av i øst.

Park (PA)

Sør i planområdet ligger Bellonaparken. Parken er etablert på et tildekt deponi, og består i hovedsak av gressplen, gangveier og trær. Parken er tatt med etter PBEs ønske for å videreføre bruken og sikre denne for fremtiden. Det foreslås endringer i deler av parken for å forbedre tilkoblingen til den kommunale veien Sjøkrigsskoleveien.

Konsekvensutredninger

Det er vurdert at planforslaget utløser konsekvensutredningsplikt etter Forskrift om konsekvensutredninger § 8. Etter § 8 skal reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II konsekvensutredes, men uten planprogram, dersom de kan få vesentlige virkninger for miljø

og samfunn. Det er vurdert at planforslaget åpner for flere av punktene i vedlegg II, blant annet punkt 10 alt. A) «*utviklingsprosjekter for industriområder*» og punkt 13 «*utvidelser eller endringer av tiltak nevnt i vedlegg I og vedlegg II som kan få vesentlige virkninger*». Det er utarbeidet konsekvensutredninger for temaene forurensning i grunn, naturmangfold og trafikk.

I konsekvensutredningene sammenlignes to ulike alternativ. Nullalternativet er en framskriving av dagens situasjon der tiltakene som foreslås i reguleringsplanen ikke gjennomføres. Alternativ 1 eller alternativ utbygging er ment å være den fremtidige situasjonen der det foreslåtte tiltaket er realisert.

Konsekvensutredningen for forurensning følger Miljødirektoratets veileder *M-1941 Konsekvensutredninger for klima og miljø*. Utredningen er basert på tidligere funn og rapporter i området. Det er tidligere funnet forurensning i jordprøver, og konsekvensutredningen konkluderer med at utredningsalternativet vil bestå av små tiltak som vil kreve en miljøteknisk grunnundersøkelse med tiltaksplan.

Konsekvensutredningen for naturmangfold er gjort etter samme veileder, og har involvert en befarings- og kunnskapsinnhenting fra ulike kilder. I utredningen skrives det at det er ask innenfor planområdet. Ask er en rødlistet art som er sterkt truet. Til tross for at ask har svært stor verdi, er det ikke tilstrekkelig med tetthet av arten til at det er avgrenset som et eget funksjonsområde. Planområdet har gjennom flere år blitt gradvis bygd ned, og grøntområdene er i dag fragmentert. Utredningsalternativets påvirkning vil først og fremst bestå av arealbeslag av gjenværende grøntområder når ny flomveg etableres. Dette kan ha noe påvirkning for arters vandringsmulighet. Utredningen konkluderer at den samlede belastningen på økosystemet økes noe som følge av tiltaket, men at arealet som berøres er begrenset.

Konsekvensutredningen for trafikk er gjort med utgangspunkt i M-1941, men tilpasset til transportfaglige tema. Kunnskapsgrunnlaget bygger på trafikk- og veidata, samt innhenting av data gjennom registreringer og målinger. Utredningen konkluderer med at tiltaket vil medføre en ubetydelig økning i trafikk. I utredningen pekes det på at faren for trafikkuhell med myke trafikanter er uakseptabelt høy i dag, og konkluderer med at de foreslåtte tiltakene i planforslaget vil bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter.

PBE vurderer at konsekvensutredningene oppfyller kravene til innhold i forskriftens kapittel 5.

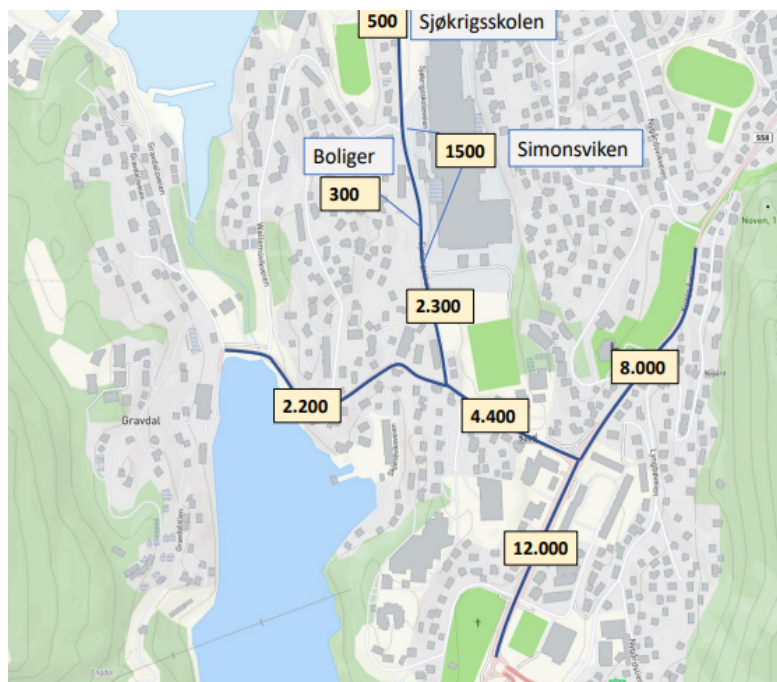
Mobilitet og samferdse

Til offentlig høring er det utarbeidet en konsekvensutredning av trafikk, en mobilitetsplan og en trafikkanalyse. Trafikkanalysen er et samarbeid med det pågående planforslaget for Sjøkrigsskolen, da planforslagene deler samme tilkomst.

Trafikkmengde

Dagens trafikksituasjon er kartlagt gjennom offentlig tilgjengelig trafikk- og veidata, radarmålinger, trafikkteiling og videoanalyse av gangmønster. Trafikkanalysen beregner fremtidig trafikkmengde, vurderer trafikkøkning som følge av planforslaget og påvirkningen på kryss og trafikksikkerhet. Det er anslått at det daglig er omtrent 3 000 daglige turer til/fra Simonsviken næringspark, og omtrent 1 000 turer til/fra Sjøkrigsskolen. Videre er det

estimert at bilførerandelen er mellom 65 % til 70%, noe som gir en ÅDT i Sjøkrigsskoleveien på 2 300. Tungtrafikkandelen i Sjøkrigsskoleveien er estimert å være 12-13%, omtrent 377 kjøretøy daglig.



Figur 5 Illustrasjon hentet fra trafikkanalysen som viser fordelingen av trafikkmengden i området.

Som følge av planforslaget for Simonsviken og for Sjøkrigsskolen, er det forventet en økning på 600 ÅDT der Simonsviken næringspark står for 400 ÅDT. Dette vil tilsi en trafikkøkning på 5%. Det er i konsekvensanalysen og trafikkanalysen vurdert at økningen ikke vil påvirke de ulike trafikkgruppene i merkbar grad, og at de aktuelle kryssene vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere trafikkøkningen. I krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskolen er Gravdalsveien gjennomgående forkjørvei, og krysset har ifølge trafikkanalysen ingen kapasitetsutfordringer i dag basert på kapasitetsreserven i krysset. Trafikkøkningen er vurdert å være akseptabel for krysset. I krysset Lyderhornsveien/Gravdalsveien er det gjort en trafikk telling da krysset har en høyere trafikkbelastning enn krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskolen. Planforslaget vil tilføre marginal økning i forsinkelse i krysset, noe som vurderes å være akseptabelt. Det er ikke vurdert at reguleringsplanen bør sikre tiltak for å øke kryssets kapasitet. PBE vurderer at trafikkøkningen kan aksepteres.

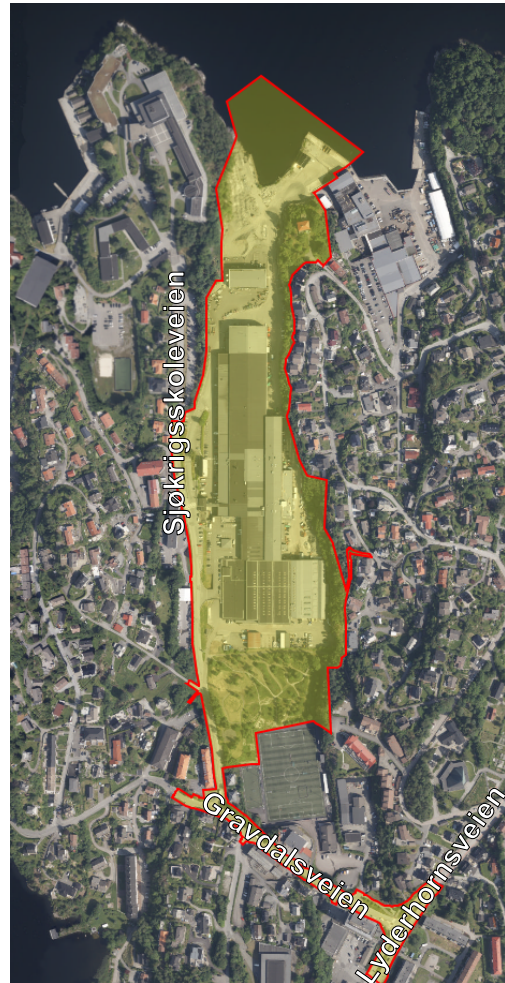
Trafikksikkerhet og myke trafikanter

Innenfor planområdet er det identifisert en uakseptabel høy risiko for trafikkuhell med myke trafikanter. Dette kommer av det mangelfulle tilbudet for myke trafikanter i Gravdalsveien, spesielt i krysset ved Sjøkrigsskoleveien hvor det også er busstopp/kantstopp. Det er i dag fortau langs sørsiden av Gravdalsveien, og kun delvis på nordsiden. Fortau på sørsiden av veien måles på det smaleste til 1 meter, og har en lang krysningslengde i krysset Gravdalsveien/Gravdalsrinden. I Sjøkrigsskoleveien er det fortau langs hele den vestlige siden. Fortauet anses som tilstrekkelig gitt trafikken.

Tilbudet for myke trafikanter i området er utilstrekkelig uavhengig av påvirkningen fra planforslagene for Sjøkrigsskolen og Simonsviken. Målinger gjort i trafikkanalysen viser at mange trafikanter krysser fra Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien hvor det ikke er tilrettelagt for noen kryssning. Myke trafikanter har begrenset sikt i krysset.

I planmaterialet frarådes et langsgående fortau på nordsiden av Gravdalsveien da målinger indikerer at det ikke er behov, samt at dette vil medføre en kryssning av tungtrafikken til Simonsviken. For å få til en trafikksikker kryssning i Sjøkrigsskoleveien, må kryssningen dras et stykke nordover. Det vurderes at dette vil gi stor risiko for økt villkryssning, spesielt for myke trafikanter som skal videre vestover mot Gravdal.

Planforslaget legger opp til en kryssutforming som gir et trygt krysningspunkt i Gravdalsveien ved de eksisterende busstoppene, samt et bredere fortau på sørsiden av Gravdalsveien, se Figur 8. Krysset i Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien er smalt, og bussholdeplassene gis i planforslaget en timeglassform. Timeglassformen setter av tilstrekkelig areal til ventende passasjerer, og gir en trafikksikker kryssning. Det vil bare være mulig for én bil å benytte vegbanen og ved av/påstigning av buss vil annen trafikk måtte vente.



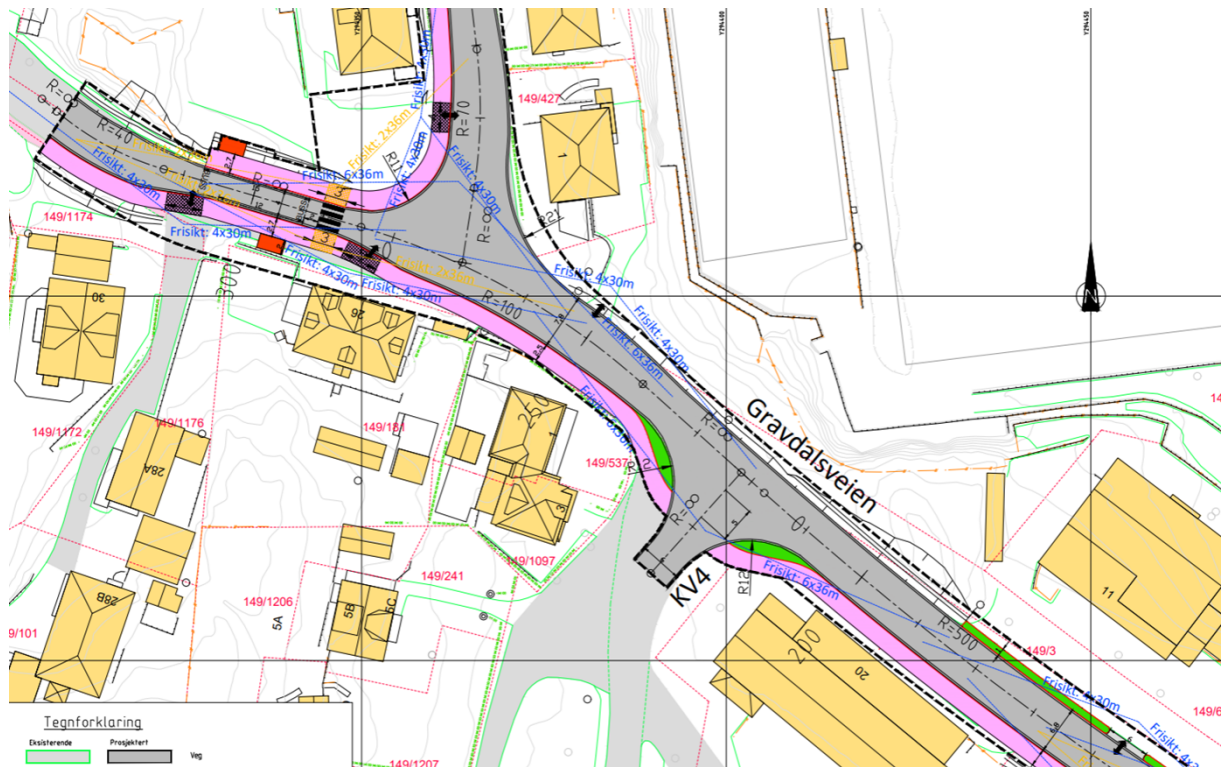
Figur 6 Flyfoto av planområdet i gult med rødt omriss. Plasseringen til Sjøkrigsskoleveien, Gravdalsveien og Lyderhornsveien er påført.



Figur 7 Bussholdeplass på nordlig side i Gravdalsveien har knapt noe areal for myke trafikanter i dag.

Fortauene reguleres med 2,5 meter bredde i både Sjøkrigsskoleveien og i Gravdalsveien, og kryslingslengden på tvers av Gravdalsrinden lengre vest kortes ned betraktelig.

Det vil være behov for noe inngrep i terreng og eiendom som følge av den nye utformingen av krysset, noe som kan medføre behov for ekspropriasjon av annen manns grunn. I løpet av planprosessen har fartsgrensen i Gravdalsveien blitt senket til 30 km/t. Den fartsreduserende utformingen av krysset vil bedre sikkerheten for mange trafikanter ytterligere.



Figur 8 Utsnitt fra notat og vegplaner datert 22.01.2026 som viser foreslått tiltak i Gravelveien og Sjøkrigsskoleveien. Røde firkanter viser regulert plassering av busstopp.

Vestland fylkeskommune har bedt om at planforslaget regulerer fortau på nordsiden av Gravelveien, fra krysset med Sjøkrigsskoleveien til det eksisterende fortauet lenger øst. Trafikkanalysen fraråder en krysning for mange trafikanter i Sjøkrigsskoleveien da denne krysningen involverer en krysning av tungtrafikkaksen. Vestland fylkeskommune argumenterer derimot med at den eksisterende krysningen i Gravelveien uansett inkluderer den samme tungtrafikkaksen som planforslaget argumenterer for å unngå, og samtidig inkluderer all den øvrige trafikken som går i veien. En krysning i Sjøkrigsskoleveien vil til tross for vesentlig tungtrafikk være en krysning med en lavere ÅDT enn i Gravelveien.

Plan- og bygningsetaten støtter trafikkanalysens konklusjon, og anbefaler at det etableres fortau langs Gravdalsveiens sørlige side. Et fortau på nordsiden av Gravdalsveien vil kreve erverv av privat grunn, og omlegging av innkjørsel. Videre vil plasseringen av krysset være lite intuitiv for fotgjengere som skal videre vestover, noe som vil medføre fare for villkrysning. Plan- og bygningsetaten vurderer at dagens krysning i Gravdalsveien har god sikt, og gir et tilstrekkelig tilbud for myke trafikanter.



Figur 9 Overgangsfeltet i Gravdalsveien sett fra bussholdeplassen med samme navn. Med en utbedring av fortauet langs sørlig side av veien, vurderer PBE at trafiksikkerheten for myke trafikanter er ivaretatt.

Tilkomst til planområdet

Planforslaget endrer to av sine tilkomstveier fra Sjøkrigsskoleveien. I nord er dagens kobling spiss, og gis en noe rettere vinkel for å bedre oversikten i krysset. Planområdets søndre tilkomst utbedres med en mer vinkelrett tilkobling til Sjøkrigsskoleveien, noe som bedrer sikten. Dette gir et inngrep i Bellonaparken, og PBE viser til våre vurderinger i kapittelet *Barn og unges interesser*. Det er positivt at planforslaget bedrer trafiksikkerheten til planområdets tilkomster, og PBE ber om tilbakemelding fra Bymiljøetaten på koblingene til kommunal vei Sjøkrigsskoleveien.

I reguleringsprosessen har PBE flere ganger anbefalt at en kobling mellom Simonsviken og eksisterende kai i Nygårdsviken undersøkes. En slik kobling vil fredeliggjøre Nygårdsvikveien, hvor naboer i dag deler veien med tungtrafikken tilknyttet næringsaktiviteten til Nygårdsviken. Forslagsstiller har tidligere vært negativ til en slik kobling da det vil medføre økt trafikk gjennom næringsparken og i veisystemet. Vestland fylkeskommune har tidligere vært bekymret for tungtrafikkøkningen dette vil medføre til fylkesveiene, mens Bymiljøetaten har vært positive til en omlegging som fjerner tungtrafikk fra den kommunale veien. PBE anbefaler at en slik kobling vurderes i det videre arbeidet.



Figur 10 Oversiktsbilde av Simonsviken til venstre og Nygårdsviken til høyre.

Parkering

I KPA2018 er det krav om maksimalt 3 parkeringsplasser per 1000 m² BRA industri/verksted og lager/engros, 15 parkeringsplasser per 1000 m² BRA forretning, handel og service, og 6 parkeringsplasser per 1000 m² BRA kontor. Det er i dag om lag 290 parkeringsplasser innenfor planområdet. Det er en intensjon at det ikke legges opp til flere parkeringsplasser enn i dagens situasjon.

I bestemmelsene foreslås det totalt 290 parkeringsplasser i innenfor felt PP3, PP4, PP5, KBA1, KBA2 og LA. I felt KBA3 tillates inntil 3 parkeringsplasser. Det er sikret at minimum 10% av parkeringsplassene skal dimensjoneres for bevegelsehemmede, og at de skal ligge i nærheten av et inngangsparti.

I trafikkanalysen skrives det at Simonsviken næringspark i dag har en parkeringsdekning på om lag 4,6 plasser per 1000 m² næringsareal, noe som tilsvarer om lag 290 parkeringsplasser. Med det tiltenkte påbygget i nordre del av næringsbygget i KBA1 og nytt lager i sør, vil ny parkeringsdekning for planforslaget være om lag 3 parkeringsplasser per 1000 m². Parkeringsdekningen er noe lavere enn det KPA2018 maksimalt åpner for, men dagens parkeringsdekning videreføres for å begrense trafikkbeklastningen på veisystemet.

Det er satt krav til antall parkeringsplasser i PP3-PP5. For å gi fleksibilitet til næringsområdet, er det ikke satt krav til fordelingen av resterende parkeringsplassene i felt KBA1, KBA2 og LA. Dette gjør det mulig å disponere parkeringsplassene basert på næringsarealets behov.

Det skal etableres 2 parkeringsplasser for sykkel per 1000 m² BRA i KBA1, KBA2, KBA3 og LA i tråd med krav til sykkelparkeringsplasser for industri/verksted. Villaen i KBA3 har en BRA på 475 m², noe som utløser krav om mindre enn én sykkelparkering. PBE ber om at bestemmelsene endres slik at det etableres flere sykkelparkeringer innenfor feltet. Det må i det videre arbeidet også vurderes om krav i KPA2018 til antall parkeringsplasser for sykkel for industri/lager er riktig for arealformålene.

Renovasjon

Simonsviken næringspark har mange leietakere av ulik størrelse og med ulike behov, og nærmest alle virksomhetene har i dag sine egne renovasjonsløsninger på eget leid areal. Det er virksomhetene selv som utformer renovasjonsløsningene sine. I dag henter renovasjonsbiler buss på flere ulike steder innenfor næringsparken. Det er god tilgang til hele området med dagens internveier, samt relativt liten interntrafikk.

Planforslaget legger ikke opp til endring av dagens renovasjonsløsning. Det er vurdert at en samordning av renovasjon vil kunne skape logistikkproblemer for virksomhetene, samt økt internt transport. Bestemmelsene 3.1.2 åpner opp for at renovasjon og tilkomst til renovasjonsareal tillates innenfor formål KBA1, KBA2, KBA3 og LA. I tråd med dagens situasjon tillates det i bestemmelsene at hver virksomhet kan etablere egne renovasjonsløsninger i nærheten av egen virksomhet.

For å ivareta borettslaget i Gravdalsveien 27 og 29 sin nåværende renovasjonsløsning, tillates oppstilling av renovasjonsbeholdere på deres parkeringsplass i felt PP2.

Vurdering av naturmangfoldloven

Plankonsulent har utarbeidet en konsekvensutredning for naturmangfold, datert 04.11.2025. PBE vurderer materialet til å være dekkende for å vurdere planforslagets virkninger etter naturmangfoldloven §§ 8-12. Vedlagt konsekvensutredningen følger en vurdering av naturmangfoldloven som er utarbeidet av Rådgivende biologer AS.

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget er basert på befaringer gjennomført av Rådgivende Biologer AS den 26.06.25, samt offentlige tilgjengelige databaser. Det vises til at kunnskapen om dyreliv kun er basert på informasjon tilgjengelig i databaser, og videre at det knyttes usikkerhet til dette fagområdet. PBE vurderer at konsekvensutredningen gir et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for å vurdere arters bestandssituasjon og naturtypers utbredelse og tilstand innenfor planområdet. Det følger av veileder til Naturmangfoldloven kapittel II, kap. 6.6.1. at hovedregelen er at § 8 ikke stiller krav til innhenting av ny kunnskap, men at dette kan kreves unntaksvis. Kravet må vurderes opp imot sakens karakter, og risiko for skade på naturmangfoldet. PBE vurderer at kunnskapsgrunnlaget i denne saken er tilstrekkelig og vurderer at det ikke foreligger fare for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Utredningen konkluderer med at den samlede belastningen i området vil øke, på grunn av at planforslaget legger til rette for arealbeslag av grøntområder. Dette gjelder for skogsarealet i planens østre del hvor det planlegges ny flomveg, og for Bellonaparken hvor tilkomsten foreslås utbedret. Utredningen viser at tiltaket vil ha noe negativ effekt på naturmangfoldet. Utbyggingen vil føre til at gjenværende grønnstruktur i øst splittes opp, og dette vil føre til at vandringsmulighetene for artene innenfor planområdet vil reduseres. Simonsviken er preget av utbygging og boligområder, og økosystemet er belastet som følge av dette. Konsekvensutredningen viser til at det er gjort funn av ASK (EN) som er en rødlistet art, sterkt truet og har svært stor verdi. Det er ikke avgrenset eget funksjonsområde på grunn av manglende tetthet. Utredningen viser til at hvert individ uansett vil ha svært stor verdi. Forekomstene av ask står i områder som ikke berøres av tiltak foreslått i planforslaget. Det er også gjort funn av tilfeller av fremmede arter, sprikemispel (SE), bulkemispel (SE), blankmispel (SE) og platanlønn (SE). Konsekvensutredningen viser til ulike tiltak som anbefales å ivareta i planforslaget. Dette gjelder håndtering av fremmede arter, hensyn til hekketid, sammenhengende grønnstruktur og en anbefaling om å la døde trær være liggende på bakken. Planforslaget har sikret i bestemmelse 2.1.2.c at tilplantning av fremmede arter ikke tillates, og at fremmede arter skal fjernes og håndteres på en forsvarlig måte ved gjennomføring av tiltak. Bestemmelse 3.4.1.a sikrer at eksisterende vegetasjon og terreng innenfor arealformål grønnstruktur skal bevares. Til sluttbehandling anbefaler PBE at det legges inn bestemmelse som bedre ivaretar hekketiden til fugler.

§ 9 Føre-var-prinsippet

Føre-var-prinsippet brukes når det ikke finnes tilstrekkelig med kunnskap til å vite hvilke virkninger beslutningen vil ha for naturmangfoldet. PBE vurderer at konsekvensutredningen gir en tilstrekkelig vurdering av planforslagets konsekvenser i og utenfor planområdet. PBE vurderer at dette er tilstrekkelig for å treffe et vedtak i saken, og at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Tiltakshaver skal dekke kostnader ved å hindre eller begrense skader på naturmangfoldet. Det forutsettes at det benyttes miljøforsvarlige driftsmetoder og teknikker i anleggsfasen, slik at inngrep ikke blir større enn nødvendig og volder unødvendig skade. Utredningen viser til ulike tiltak som bør sikres i plan for å ta best mulig vare på naturmangfoldet i planområdet. Det vises til at tiltakene ikke anses å være urimelige ut ifra tiltakets og skadens karakter, og

at kostnadsomfanget vurderes som ikke urimelig. PBE vurderer at prinsippene i § 11 er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget.

Kulturmiljø

Det er utarbeidet en kulturminnedokumentasjon datert 09.09.2025. Planområdet har over lengre tid blitt endret, fra jordbruksareal fra ca. 1750 til industriområde fra 1916. Spesielt har industriutviklingen planert, endret og bebygd tomten vesentlig gjennom flere utbygginger. Vestland fylkeskommune skriver i sin merknad til oppstart at det derfor er lavt potensiale for at det skulle være noen automatisk fredete kulturminner i planområdet, og at planområdet i all hovedsak består av nyere tids kulturminner. Kulturminnedokumentasjonen konkluderer med at *«bygningssmassen slik den fremstår i dag, og slik den har gjort gjennom tiden har aldri vært et rendyrket bygg representativ for en stil eller en epoke. Kulturminneverdien av bygningssmassen er som et viktig industrielt bygg, og arbeidet som har funnet sted på området»*. Kaibygget i nord og lagerbyggene i sør anses å ikke ha noen stor verdi. De foreslåtte endringene vil medføre en minimal endring av uttrykket. PBE anbefaler at de enkelte takformer og fasader på bygningssmassen bevares gjennom bestemmelsene til sluttbehandling i tråd med rapportens anbefaling.

Etter ønske fra PBE er det lagt inn en hensynssone for bevaring og videreføring av villaen og hageanlegget i felt KBA3. Det går frem av kulturminnedokumentasjonen at eiendommen ble eid av Bernt Iversen, en av initiativtakerne bak valseverket, før Iversen solgte eiendommen til sin datter. Boligen antas å være bygd i 1934, og arkitekt er ukjent. Eiendommen ble kjøpt av blikkvalseverket på 70-tallet. Bygget er gitt et kombinert arealformål for å sikre en fleksibilitet for fremtidig bruk.

I sør går det historiske veifaret til Gravdal hovedgård gjennom planområdet. Veifaret er i sin helhet kun delvis bevart vest for planområdet, men videreføres gjennom en hensynssone (H570_2), i samsvar med KPA2018.

Barn og unges interesser

Ettersom planområdet i stor grad benyttes som et industri- og næringsområde, er det lite egnet og brukt av barn og unge. Planforslaget legger heller ikke til rette for å tilrettelegge for barn og unges interesser inne på industri- og næringsområdet.

Sør i planområdet ligger Bellonaparken, og tilgrensende like utenfor planområdet ligger Lyngbø idrettspark. Det er registrert at barn bruker parken som en snarvei i en barnetråkkregistrering for Damsgård skole og Holen skole fra 2014. En mindre del av parkens areal endres som følge av ny tilkomst til næringsparkens søndre del. Endringen medfører en reduksjon på 270 m², og planforslaget legger ikke opp til at det skal avsettes tilsvarende areal et annet sted. Parkens resterende 13 944 m² foreslås videreført, og det åpnes i bestemmelsene 3.4.3.a og 3.4.3.b for at det kan etableres nye stier, at eksisterende stier kan vedlikeholdes, og at det kan bygges bro over bekkeløpet. Til sluttbehandling må en redegjøre for hvordan planforslaget bøter på reduksjonen av parkarealet, jf. rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.

Risikoen for trafikkuhell med myke trafikanter er i konsekvensutredningen vurdert å være uakseptabel høy. PBE vurderer at med bakgrunn i de avbøtende tiltakene som planforslaget

legger opp til, er trafikksikkerhet ivaretatt. Videre vurderer PBE at planforslaget sikrer trafikksikkerhet knyttet til barn og unge.

Risiko og sårbarhet

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) datert 26.02.2026. I analysen er det gjort en fareidentifisering, en vurdering av uønskede hendelser og avbøtende tiltak. I analysen har relevante tema vært flom, ekstremvær, skred og steinsprang, farlige terrengformasjoner, radon, brann, eksplosjonsfare, forurensning i grunn, trafikkulykker med båt, kjøretøy og myke trafikanter. På bakgrunn av de identifiserte uønskede hendelsene, foreslås flere avbøtende tiltak:

- Tiltak for flom reguleres i øst, fulgt opp i VA-rammeplan.
- Unngå nedbygging av arealer som filtrerer vann.
- Sikring av bratt terreng.
- Tiltak i forurenset grunn krever grunnundersøkelse med tiltaksplan.
- Forbedre trafikksikkerhet for myke trafikanter.
- Følge TEK17 og annet relevant lovverk.

PBE har ingen kommentarer til ROS-analysen.

Støy

Området er støyutsatt som følge av den eksisterende industri- og næringsaktiviteten og trafikk. Det er utarbeidet en støyrapport datert 15.12.2025, som ser på de støymessige konsekvensene av planforslaget, inkludert industri og estimert trafikkøkning. I rapporten konkluderes det med at ingen støyfølsom bebyggelse vil få en merkbar økning av støy, som følge av økt trafikk til næringsområdet. Med bakgrunn i dagens trafikk og den estimerte trafikkøkningen, vil det være strekker med rød støysone i Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien. I støyrapporten er det derimot vurdert at økningen som følge av planforslaget er mindre enn 1 dB, og at det ikke skal pålegges tiltak. Videre viser rapporten at det ligger fire boliger innenfor gul støysone. Rapporten anbefaler avbøtende tiltak for industristøyen knyttet til drift som ikke kan sikres i reguleringsplanen, eksempelvis å unngå tomkjøring, dempe volum på ryggealarm og redusere støy fra lasting med paller. Det er knyttet usikkerhet til overskridelsen i støyrapporten da deler av støyberegningen er gjort basert på virksomhetenes driftsmønster og erfaringstall fra lignende virksomheter. PBE ber om at det gjøres faktiske målinger fra virksomhetene i Simonsviken for å minske usikkerheten knyttet til støy før sluttbehandling av planforslaget, samt for å sikre eventuelle avbøtende tiltak.

Vann, avløp og overvann

I forbindelse med planprosessen er det utarbeidet en VA-rammeplan datert 22.01.26, med uttale fra Bergen vann datert 20.02.26. Bestemmelse 2.1.3.a sikrer at rammeplanen angir rammene for utbygging av vann- og avløpsnett. Rammeplanen er også gitt juridisk virkning gjennom bestemmelsene.

I VA-rammeplanen vises det til at for å separere det eksisterende avløpet i kulverten og utslipp til sjø, er det nødvendig at det etableres nye spillvannsledninger og en ny pumpestasjon som kan pumpe avløpet til eksisterende kommunalt rønett.

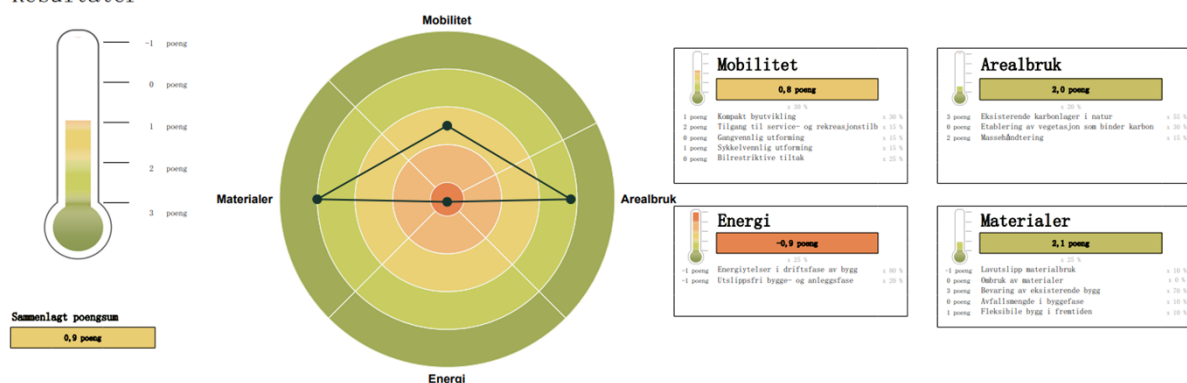
Planforslaget legger opp til at overvann håndteres ved at det etableres flere sluker, og at det etableres en ny flomveg. VA-rammeplanen viser at dagens overvann går først i en åpen bekk, før den går i en kulvert under næringsbygget i KBA1. I plankartet er det lagt inn eget areaformål Trase for overvannnett, OVN. Grøften må etableres med duk og tette masser for å unngå at forurensningen renner ut i sjø. Etableringen av flomvegen vil medføre terrenginngrep i skråningen. Ved eksisterende parkeringsplass i nord vil flomgrøft og vegareal være på samme høyde. Det er da ikke lengre behov for grøften, og overvannet vil kunne renne i vegarealet ut mot sjø i nord. PBE har ingen merknader til VA-rammeplanen.

Sammen med VA-rammeplanen følger et vedlegg hvor det er gjort vurderinger om eksisterende bekkefar bør åpnes. Det konkluderes her at det ikke bør åpnes på bakgrunn av kostnad og at løsningen vil være plasskrevende. Videre pekes det på at det vil komme i konflikt med næringsvirksomheten på eiendommen, og vil ikke tilføre allmennheten opplevelsesverdier den kan få glede av. PBE støtter seg til konklusjon i VA-rammeplanen.

Energi

Hovedformålet med planen er videreføring og videreutvikling av dagens bruk. Som vedlegg til klimanormen følger et følgenotat som gjør rede for planforslagets poengsum i klimanormen. Simonsviken næringspark får totalt 1 poeng, noe som i stor grad reflekterer at planen bevarer og viderefører industri- og næringsbebyggelse og tilfører lite nybygging. Nye bygg etableres på allerede bebygde eller bearbejdet areal, og mobiliteten i planforslaget bærer preg av å være tilpasset en industri- og næringspark. PBE har forståelse for at klimanormen ikke er tilpasset en videreføring av et større industri- og næringsområde, og at klimanormen dermed vil være mindre egnet for prosjektet. I det videre arbeidet kan det likevel tas stilling til materialer til nye bygg, legges plan for å minimere utslipp i anleggsperiode og etablering av lokal energikilde som f.eks. solenergi.

Resultater



Figur 11 Utsnitt som viser resultatene i klimanorm. Mobilitet gis 0,8 poeng, arealbruk gis 2,0 poeng, energi gis -0,9 poeng og materialer gir 2,1 poeng.

Vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-11, og i henhold til delegert myndighet, sendes følgende forslag til detaljregulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:

- a. Detaljregulering, Laksevåg. Gnr. 149, Bnr. 4 mfl., Simonsviken næringspark, arealplan-ID 71130000
vist på plankart, datert 08.05.2026

Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 07.05.2026

Plan- og bygningsetaten

Avdelingsleder

Vigdis Berge

Etatsdirektør

Tarje Wanvik

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Plankart datert 13.05.2026
Reguleringsbestemmelser datert 15.05.2026
Planbeskrivelse datert 15.05.2026
Merknadsskjema datert 26.01.2026
Merknadskart uten dato
Illustrasjonsplan datert 15.05.2026
Snitt datert 19.02.2026
Perspektiver datert 26.02.2026
Notat og vegplaner datert 22.01.2026
Plan- og lengdeprofiler veg datert 17.12.2025
Tverrprofiler veg datert 17.12.25
Sporingskurver datert 22.01.26
ROS-analyse datert 26.02.2026
VA-rammeplan datert 22.01.2026
Kulturminnedokumentasjon datert 09.09.25
Støyutredning datert 15.12.25
Trafikkanalyse datert 24.6.2025
Mobilitetsplan datert 30.01.2026
Klimagassberegninger datert 17.02.2026
Klimanorm datert 29.01.2026
Følgenotat klimanorm datert 29.01.2026
Skredfarevurdering datert 13.03.2025
Vurdering av områdestabilitet datert 11.03.2025
Konsekvensutredning for trafikk datert 22.09.2025
Konsekvensutredning for forurenset grunn 26.05.2025
Konsekvensutredning naturmangfold datert 04.11.2025
Kart erverv datert 15.05.2026

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr:

PLAN-2022/24304