

PLANBESKRIVELSE

Datert: 15.05.2026

FORSLAG

Bergen kommune
Laksevåg, gnr. 149, bnr. 4, mfl.
Simonsviken næringspark
Arealplan-ID 71130000

Innhold

| | |
|--|-----------|
| Sammendrag og nøkkelopplysninger | 3 |
| 1.1 Sammendrag | 3 |
| 1.2 Nøkkelopplysninger | 4 |
| 2 Bakgrunn..... | 5 |
| 2.1 Intensjonen med planforslaget | 5 |
| 2.2 Planstatus | 5 |
| 2.3 Planprosess | 14 |
| 3 Planområdet – dagens situasjon | 18 |
| 3.1 Kort redegjørelse for dagens situasjon | 18 |
| 4 Beskrivelse av planforslagets innhold og virkninger..... | 27 |
| 4.1 Planlagt arealbruk | 27 |
| 4.2 Plassering og utforming | 28 |
| 4.3 Bolig og bokvalitet..... | 32 |
| 4.4 Uteoppholdsareal..... | 32 |
| 4.5 Universell utforming | 33 |
| 4.6 Levekår og folkehelse | 34 |
| 4.7 Mobilitet og samferdsel | 36 |
| 4.8 Vannforsyning og avløp | 42 |
| 4.9 Blågrønne verdier | 43 |
| 4.10 Energi og klima | 45 |
| 4.11 Kulturmiljø..... | 46 |
| 4.12 Barn og unges interesser | 47 |
| 4.13 Sosial infrastruktur | 48 |
| 4.14 Risiko og sårbarhet..... | 48 |
| 4.15 Juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunen | 49 |
| 4.16 Rekkefølgebestemmelser | 50 |
| 4.17 Oversikt over arealformål | 50 |

Sammendrag og nøkkelopplysninger

1.1 Sammendrag

Reguleringsplanen for Simonsviken næringspark legger til rette for å videreføre dagens virksomheter og videre utvikling av næringsområdet. Eksisterende verksbygning (*Blikkvalseverket*) skal beholdes. Næringsparken har direkte kobling til sjøen via kai. Næringsbebyggelsen er noe oppdelt, med et stort hovedbygg (verksbygningen), og enkelte mindre lager- og nærings/kontorbygg. Planen omfatter også eksisterende villa i nordøst.

Planområdet er stort og har en omfattende industri- og næringsbebyggelse i dag. Det har vært et mål i planarbeidet å regulere for eksisterende formål og virksomheter, men tilpasset dagens detaljkrav, ettersom gjeldende reguleringsplan er fra 1964.

Reguleringsplanen gir muligheter for videreutvikling av næringsparken innenfor eksisterende bebyggelse, med noe økning av BRA. Økning i BRA tilpasses innenfor dagens bygg ved å legge til et plan 2 i nordlige del av verksbygningen. I tillegg tar reguleringsplanen opp i seg en allerede godkjent rammesøknad for et nytt bygg nær kaiområdet i nord, samt rivning og oppbygging av lagerbygg i sør. De nye byggene er planlagt med byggehøyder i tråd med bebyggelsen som allerede er etablert i området. Utover dette er det lagt til rette med maksimale byggehøyder i tråd med dagens situasjon.

Planen vil for store deler av området ikke endre landskap og omgivelser. Det allerede omsøkte bygget er godkjent forutsatt reguleringsplan. Kort oppsummert er det lagt til rette for disse tiltakene i reguleringsplanen:

- Nytt bygg nord i planområdet på ca. 3000 m² BRA (allerede gitt rammetillatelse med vilkår om utarbeidelse av reguleringsplan)
- Rivning og oppføring av nytt lagerbygg i sør på ca. 1500 m² BRA
- Ekstra plan på ca. 8000 m² BRA innenfor deler av eksisterende bebyggelse, med ny tilkomst
- Tilrettelegging for at formålene i planen samsvarer med dagens virksomheter
- Oppgradering og forbedring av eksisterende infrastruktur, med regulering av det offentlige vegsystemet (Gravdalsvegen og Sjøkrigsskoleveien) og flomveg øst for verksbygningen
- VA-rammeplan rydder opp i eksisterende situasjon for både næringsparken og en rekke av naboer
- Bedret fremkommelighet for kollektivtrafikk sikrer trafiksikkerheten for gående/syklende fra Lyderhornsvei, via Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien frem til næringsparken
- Mindre utvidelse av garasje/verksted for villa, med bevaring av villaen og hageanlegget

Planforslaget er i tråd med målet om en kompakt og arealeffektiv by. Her skal det være plass til en rekke arbeidsplasser med god tilrettelegging for å komme seg til og fra med sykkel, ved å gå eller med kollektivtransport. Det er utfordrende å finne store næringslokaler så nært Bergen sentrum der det er mulig å sykle og ha gode kollektivtilbud. Eksisterende verksbygning skal ivaretas og gjenbrukes. Simonsviken er på mange måter et godt lokalisert næringsområde:

- Tett på overordnet veinett, tilgjengelig med alle former for transport
- Godt tilrettelagt for sjøveis transport
- God kollektivdekning (gunstig for fremtidig byutvikling og sannsynligvis nær trasé for Bybanens neste byggetrinn etter Åsane)

- Nært sentrum, men samtidig ikke i sentrum, dvs. at en kan bo i sentrum/sentrumsnære områder og komme til/fra uten å bruke privatbil
- Kan tåle røffere semiindustriell virksomhet inkl. lager og verkstedsbasert næring som ellers må ut av byen for å finne lokaliteter

Reguleringsplanen legger til rette for en enklere, tryggere og mer oversiktlig trafikksituasjon. Reguleringsplanforslaget forbedrer trafikksituasjonen og trafikksikkerheten for myke trafikanter fra Lyderhornsveien og inn til planområdet.

1.2 Nøkkelopplysninger

| | | | |
|-----------------------------------|--|---|-------------------------------|
| Bydel: | Laksevåg | Gårds- og bruksnummer: | 149/4 m.fl. |
| Gårdsnavn/adresse: | Simonsviken, Sjøkrigsskoleveien 15 | | |
| Forslagsstiller: | Simonsviken næringspark AS | Plankonsulent: | Holon Bergen AS |
| Sentrale grunneiere: | Simonsviken næringspark AS, Bergen kommune og Vestland fylkeskommune | | |
| Planens hovedformål: | Næring | Planområdets størrelse: | 125,1 daa |
| Grad av utnytting: | Samlet for planområdet 54% BRA | Nytt bruksareal: | Ca. 12 000 m ² BRA |
| Konsekvensutredningsplikt: | Ja | Varsel om innsigelse/Innsigelse: | Nei |
| Kunngjort oppstart: | 16.09.2022 | Offentlig ettersyn: | dd.mm.åååå– dd.mm.åååå |
| Problemstillinger: | Støy, formål, trafikk | | |

2 Bakgrunn

2.1 Intensjonen med planforslaget

Simonsviken med tidligere Blikkvalseverket ligger i Laksevåg bydel i Bergen kommune. I over 100 år, siden 1916, har det blitt drevet industri- og næringsvirksomhet i området. Dagens industri- og næringsbebyggelse med flere haller med 16 meters takhøyde, er et av de største næringskomplekser i Bergen.

Fra 2014 pågikk et planarbeid med konsekvensutredning for Simonsviken Næringspark. I 2014 var det et mål å etablere blant annet boliger og foreta en omfattende transformasjon av området. Etter hvert ble planens intensjon dreid mer mot utviding av eksisterende næringsvirksomheter og supplering av nye arealer. De siste planutkastene inneholdt en rekke utbyggingsalternativ.

Høsten 2021 fikk Simonsviken Næringspark AS nye eiere. De nye eierne (Midgardgruppen AS) ønsker å bygge opp under Simonsviken som en ren næringspark basert på dagens virksomheter/leietakere som i stor utstrekning har lange leieavtaler.

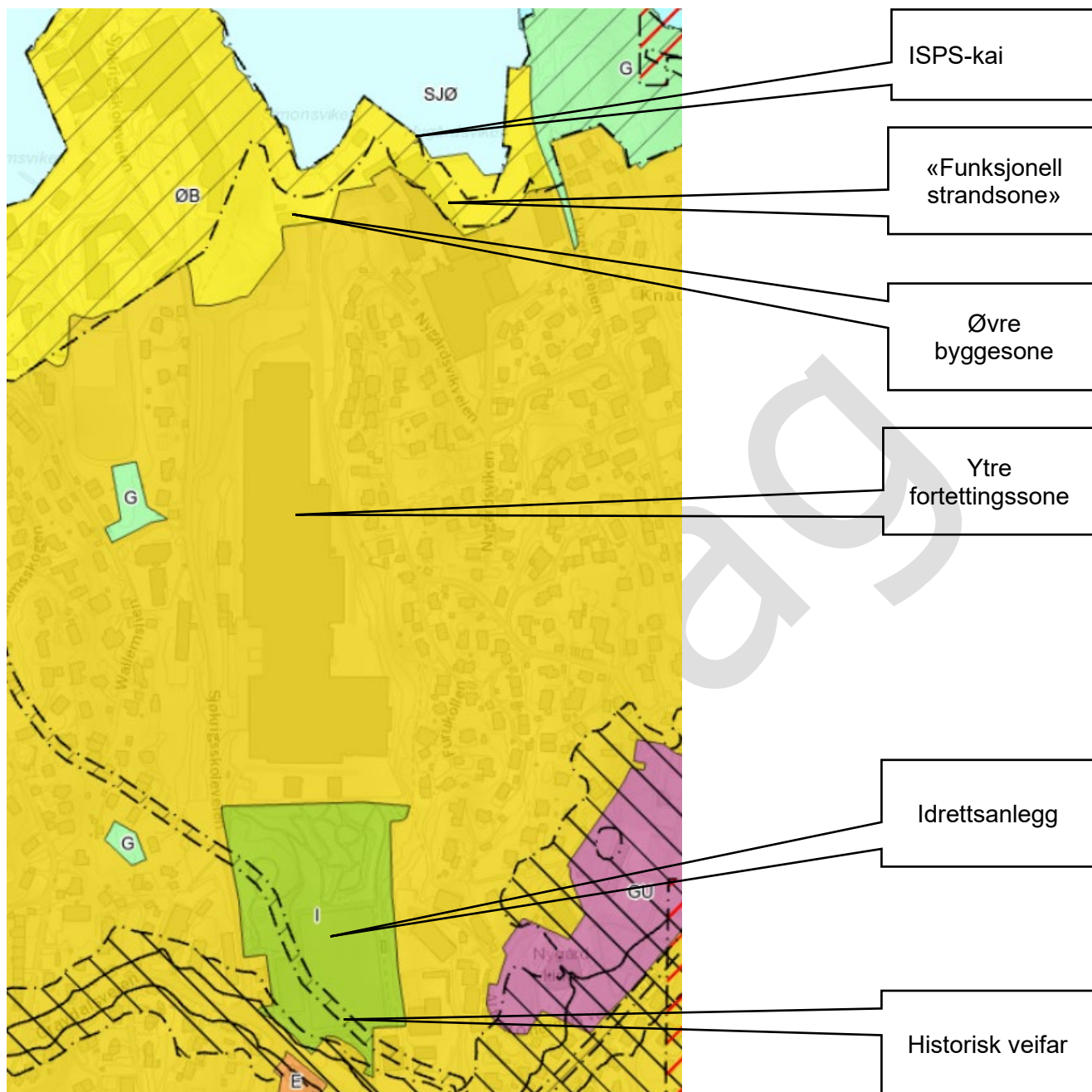
Våren 2022 avsluttet Bergen kommune, i forståelse med nye eiere, plansaken som hadde pågått siden 2014. I møte med etatsdirektøren for Plan- og bygningssetaten og saksbehandlere i kommunen 1. april 2022, ble det anbefalt at Simonsviken Næringspark fikk en ny detaljregulering, selv om en ikke har planer om vesentlige nye tiltak. Det ble anbefalt å starte opp igjen et nytt planarbeid på basis av et planinitiativ og en påfølgende oppstart av planarbeidet.

Ved oppstart var intensjonen å videreføre eksisterende bebyggelse, etablere noe ny bebyggelse og utvide dypvannskaien (ISPS-kai) som allerede ligger innenfor planområdet. Planarbeidet legger ikke lenger opp til utvidelse av dypvannskaien. Dagens utforming er tilstrekkelig for dagens og fremtidig bruk.

Etter gjeldende reguleringsplan fra 1964, har det i stor grad vært bygget ut og dispensert i takt med næringer som har etablert seg. Næringsparken er derfor preget av bit-for-bit utbygging. Ny reguleringsplan for Simonsviken vil gi forutsigbare rammer, handlingsrom og skape en helhetlig arealplan for næringsparken.

2.2 Planstatus

Kommuneplanens arealdel KPA2018 deler Simonsvikens industri- og kaiområder i to byggesoner, og reflekterer ikke områdets faktiske status gjennom 100 år som næringsområde (ILK). Simonsviken næringspark er i KPA 2018 avsatt som *Ytre fortettingssone* (sone 3) og som *Øvrig byggesone* (sone 4). Dagens kai er vist som hensynssone funksjonell strandsone. Området i sør er avsatt til idrettsanlegg, og det går et historisk veifar sør og vest for selve næringsparken utenfor aktuelle tiltakssoner.



KPA 2018

I kartet over er også ISPS-kaien (dypvannskaien) markert. Det er egne krav til ISPS klassifisering og dette er dermed ikke et allment tilgjengelig areal.

Det går en bekk fra Gravdalsvannet (ved pumpestasjonen) som hovedsakelig er lagt i rør, den er åpen gjennom Bellonaparken, men går i kulvert under Simonsviken næringspark (verksbygningen).

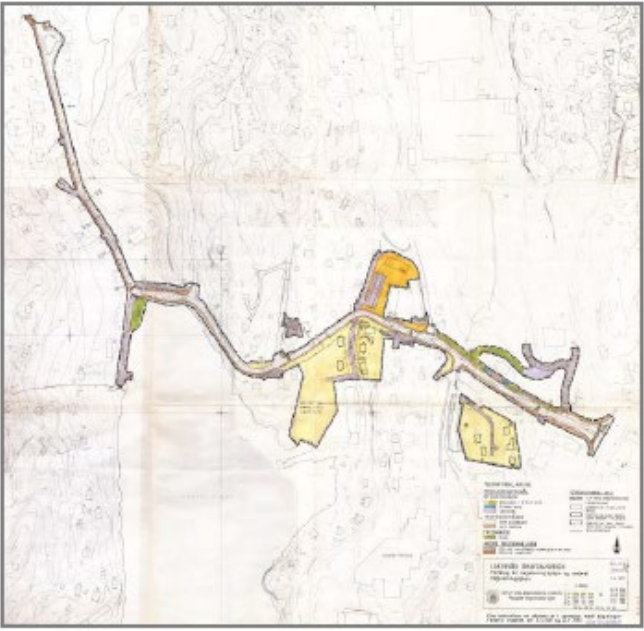
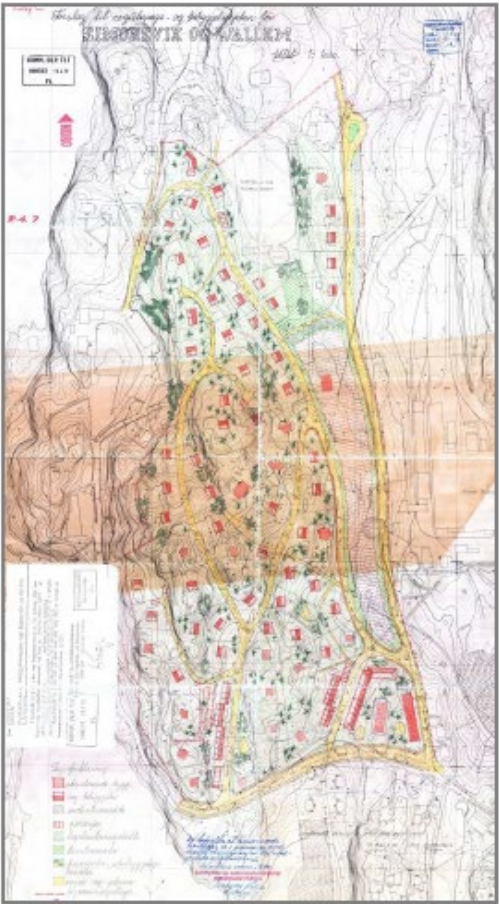


Blågrønn struktur: bekk i rør vist med blått, turtrasé vist med grønn stipling

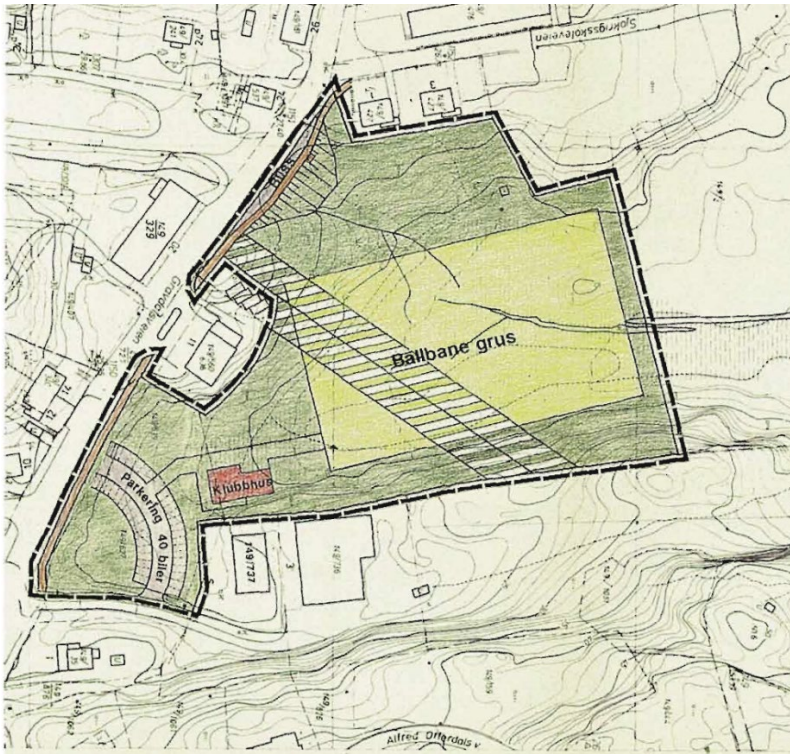
Det ble varslet oppstart av planarbeid for nabo Sjøkrigsskolen 06.02.25 med formål forsvaret og samferdselsformål. Plangrensen overlapper noe med plangrensen for Simonsviken næringspark i sjø samt for Sjøkrigsskoleveien og kryss Gravdalsveien.



Laksevåg. Gnr. 149 og gnr. 150, Nygård - Nygårdsvik - Gledesnes, regulerings- og bebyggelsesplan

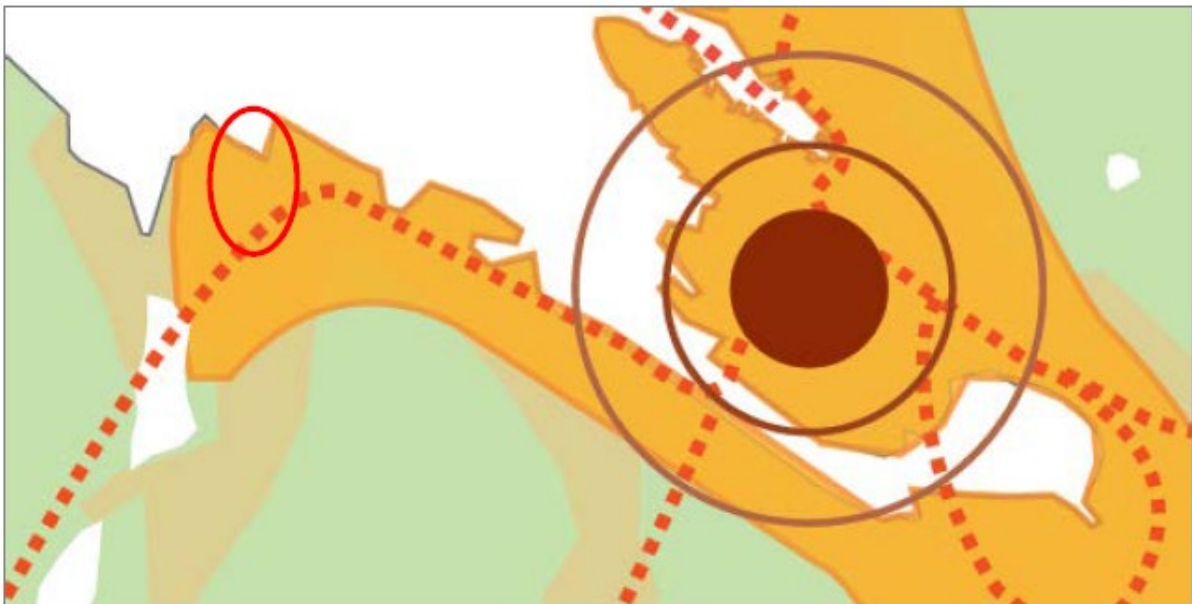


Laksevåg. Simonsvik og Wallem, til venstre og FV 192 Gravdalsvegen til høyre



Gjeldende reguleringsplan for idrettsanlegget i sør (eldre plan vedtatt i 1993).

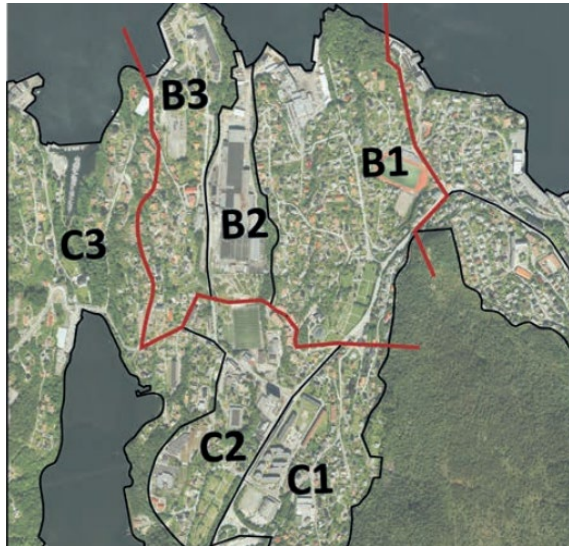
Kommuneplanens arealdel ble vedtatt i 2019. I forbindelse med rulleringen er det vedtatt Strategisk temakart Bergen 2030. I dette kartet ligger Simonsviken i område for *kompakt byutvikling*.



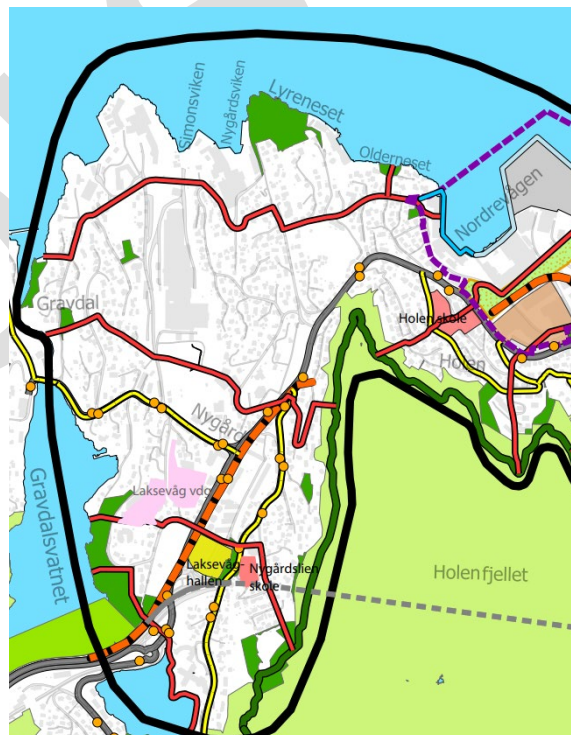
Utsnitt fra Strategisk temakart Bergen 2030

Strategisk planprogram for
Laksevåg

Strategisk planprogram ble vedtatt i Bergen bystyre i oktober 2019. Simonsviken er vist som B2 og blant annet omtalt slik i planprogrammet: Næringsområdene (B2) er i reguleringsprosess, med formål videreutvikling av næringsformål. Planprogrammet fastslår at eksisterende dypvannskai videreføres, og at den skal synliggjøres. En tverrforbindelse som skal benyttes som både gangvei og flomvei, er planlagt gjennom planområdet.



Strategisk planprogram, B2 er Simonsviken



Strategiplankart

Røde linjer viser tverrforbindelse gange/flomvei – eksisterende og planlagt.

| | |
|---|--|
| <u>Grønn strategi – Klimastrategi for Bergen 2022-2030</u> | <p>Grønn strategi har en visjon om at Bergen skal være en pådriver for en offensiv, radikal og rettferdig klimaomstilling, slik at alle i Bergen kan leve gode liv med lave klimagassutslipp i et endret klima. Det ene konkrete overordnede målet er at innen 2030 skal Bergen være et lavutslippssamfunn. Det andre er at innen 2050 skal Bergen være et 1,5-graderssamfunn.</p> |
| <u>Sykelstrategi for Bergen 2020–2030</u> | <p>Strategien har en visjon for sykkelbruk i Bergen: Det skal være attraktivt og sikkert å sykle i Bergen. Visjonen er en rettesnor for arbeidet med strategiens hovedmål: Flere skal sykle mer i Bergen. Hovedmålet skal oppnås gjennom å gi innbyggerne et trafiksikkert og attraktivt sykkeltilbud.</p> |
| <u>Gåstrategi for Bergen 2020–2030</u> | <p>Strategien har en visjon for gange i det fremtidige Bergen: Det skal være attraktivt og sikkert å gå i Bergen. Visjonen er en rettesnor for arbeidet med strategiens hovedmål: Flere skal gå mer. Hovedmålet skal oppnås gjennom å gi innbyggerne et attraktivt og sikkert gangtilbud.</p> |
| <u>Arkitektur- og byformingsstrategien Arkitektur+ 2019</u> | <p>Arkitektur- og byformingsstrategien Arkitektur+ er premissgiver for planlegging og den arkitektoniske utformingen av alle nye tiltak i Bergen kommune. Arkitekturstrategien trekker opp tre hovedambisjoner for arkitektur i Bergen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Å videreføre Bergens stolte internasjonale arkitekturarv og byplantradisjon • Å styrke Bergens egenart og attraktivitet både lokalt og internasjonalt med forbilledlig og nyskapende arkitektur. • Å benytte arkitektur som verktøy for å nå våre mål om en vakker, særpreget, inkluderende og grønn by. <p>Strategien konkretiserer ambisjonene gjennom retningslinjer for hvordan man kan bruke arkitektoniske grep og virkemidler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vakker, gjennom helhetlig utforming og estetisk opplevelse • Særpreget, gjennom samspillet mellom by og natur og utforme bymiljøer med egenart • Inkluderende, ved å utforme bebyggelsen slik at den stimulerer til vitalt liv på bakkeplan og ved å skape bygg og byrom som gir alle mulighet til å delta aktivt i fellesskapet og som stimulerer til sambruk • Grønn, gjennom lav energi og ressursbruk og ved å planlegge for et klima og samfunn i endring ved å prioritere fleksible løsninger og optimalisere arealbruken |
| <u>Folkehelseoversikt – levestandard og helse i Bergen 2019</u> | <p>Hensikten med oversikten er å identifisere folkehelseutfordringene i kommunen og å vurdere konsekvenser og årsaksforhold. Kommunen skal være særlig oppmerksom på trekk ved utviklingen som kan skape eller opprettholde sosiale eller helsemessige problemer eller sosiale helseforskjeller.</p> |

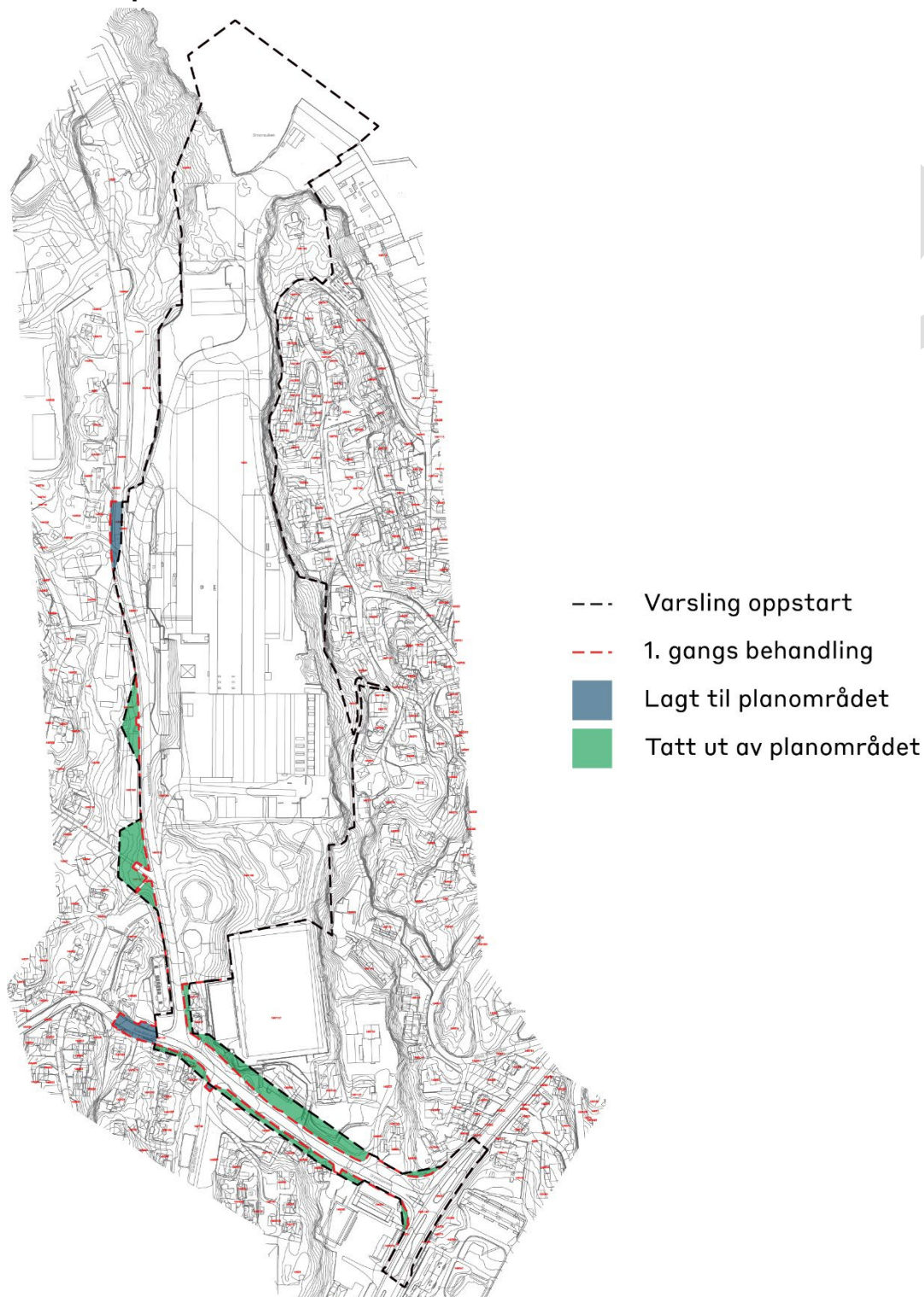
| | |
|--|--|
| <p><u>Kulturminnestrategi</u> <u>Identitet med</u> <u>særpreg, 2021–2025</u></p> | <p>Kulturminneplan for Bergen, hovedmål:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I Bergen skal vern av kulturminneverdier sikre kvalitet, identitet og særpreg i byutviklingen. 2. I Bergen skal kulturminneverdier ivaretas og forvaltes gjennom ansvarlig og klimavennlig bruk, gjenbruk og transformasjon. 3. I Bergen skal forvaltning av kulturminner baseres på kunnskap og forståelse. 4. Bryggens universelle verdier som verdensarv, og middelalderbyen som helhet, skal sikres. 5. I Bergen skal innsatsen styrkes for å verne om og sikre vår kulturarv. |
|--|--|

| | |
|--|---|
| <p><u>Statlige planretningslinjer for klima og energi</u></p> | <p>Har som formål å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer. Retningslinjene tydeliggjør statens forventninger til hvordan dette skal gjøres, og statens bidrag til kunnskapsgrunnlag og veiledning.</p> |
| <p><u>Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen</u></p> | <p>Har som mål å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger. Det skal sikres at oppvekstmiljøet har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid samsvarer med eksisterende kunnskap om barn og unge sine behov.</p> |
| <p><u>Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet</u></p> | <p>Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger. Kommunene skal ha handlingsrom til å kunne bestemme hvor nye boliger skal bygges ut fra lokale forutsetninger.</p> <p>I regioner med større byer der det er høyt utbyggingspress skal retningslinjene særlig bidra til effektiv arealbruk gjennom samordning av utbyggingsmønster og transportsystem. I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter skal det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med kvalitet.</p> |

T-1442 Retningslinjer for
behandling av støy i
arealplanleggingen

Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske miljø som fremmer trivsel og bokvalitet, forebygger helsekonsekvenser av støy, samt ivaretar og utvikler gode lyd miljøer og stille områder.

2.3 Planprosess



Planområdet ved oppstart og ved 1. gangs behandling

Planområdets avgrensning er avklart med Bergen kommunen ved oppstart av planarbeidet. I planprosessen er planavgrensningen noe justert.

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt til naboer, grunneiere, offentlige og private instanser 16. september 2022, med merknadsfrist 27. oktober 2022. Planoppstart ble annonsert i Bergens Tidende 24. og 26. september 2022. Merknadsmøte med kommunen ble avholdt 15. februar 2023. Etter dette ble det avholdt flere møter med kommunen og fylkeskommunen for å drøfte vegutforming og krav til reguleringsplan. Det ble videre avholdt arbeidsmøte 18. februar 2025 og innleveringsmøte med kommunen 17. juni 2025.

Vurdering av konsekvensutredningsplikt (KU)

Denne vurderingen ble gitt ved starten av planarbeidet i 2022, ved utarbeiding av planinitiativet:

*I Forskrift om konsekvensutredninger § 6 jf. pbl. §§ 4-1 og 4-2, er det gitt nærmere regler om hvilke planer som skal ha planprogram og konsekvensutredning, mens det i forskriftens § 8 er angitt hvilke planer som skal vurderes nærmere og konsekvensutredes dersom de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. For slike planer er det ikke krav om planprogram. **Det er forslagsstillers vurdering at planen som nå skal utarbeides faller inn under forskriftens § 8.***

Forskriftens § 6, 1.ledd, alt. a), er ikke aktuell for detaljreguleringer. Etter forskriftens § 6, 1.ledd, alt. b), følger det at «reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I.» alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding. Unntaket er «reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen». Forslagsstiller er av den oppfatning at unntaket ikke kommer til anvendelse i denne saken. Gjeldende reguleringsplan i området er fra 1964, og uten konsekvensutredning.

De relevante tiltakene å vurdere i vedlegg I er punkt 8b «Nyetablering av farleder, havner og havneanlegg, der skip på over 1350 tonn kan seile og anløpe.» og punkt 24 «Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m²» jf. punkt 30: «Utvidelser eller endringer av tiltak nevnt i Vedlegg I der utvidelsen eller endringen i seg selv overstiger størrelseskriteriene i vedlegget.».

Etter forslagsstillers oppfatning åpner planforslaget ikke for nyetablering av havn/-anlegg, men en videreutvikling og endring av eksisterende havneanlegg.

Når det gjelder om planen åpner for utvidelser av næringsbygg med 15 000 m² BRA, så skal dette forstås dithen at «Utredningsplikten utløses når en plan åpner for 15 000 m² mer enn det som gjeldende plan åpner for. Dette er uavhengig av om utbygging i henhold til gjeldende regulering er realisert eller ikke. Bygninger som rives inngår ikke. Ved beregning av BRA skal også bruksareal under bakke inngå. Parkeringsareal og garasjeanlegg inngår ikke i beregningsgrunnlaget.» (veilederen s. 40).

Dagens etablerte næring, industri m.m. i Simonsviken er utbygget i tråd med gjeldende reguleringsplan (PlanID 4601_40260000 - fra 1964). Det utbygde arealet overstiger 15 000 m². Hvis det forutsettes at området er fullt utnyttet etter gjeldende regulering (som ikke oppgir maksimal utnyttelse), vil grensen på 15000 m² ikke brytes.

Planen vurderes dermed ikke å kreve konsekvensutredning med planprogram jf. forskriftens § 6.

Etter forskriftens § 8, skal reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II konsekvensutredes, men uten planprogram eller melding «hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10». Det er også i denne bestemmelsen et unntak der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i tidligere plan m.m., men som nevnt ovenfor så kommer dette unntaket ikke til anvendelse.

Forslagsstiller vurderer det slik at planforslaget vil åpne for tiltak som kan falle inn under flere av punktene i vedlegg II: punkt 1 alt. g) «Landgjenvinning fra havet», punkt 10 alt. a) «Utviklingsprosjekter for industriområder.», punkt 11 alt. j) «Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10 b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål.» og punkt 13 «Utvidelser eller endringer av tiltak nevnt i vedlegg I og vedlegg II som kan få vesentlige virkninger.».

Etter forskriftens § 10, fremkommer det at i vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det bl.a. ses hen til egenskaper ved planen eller tiltaket, og planen eller tiltakets lokalisering og påvirkning på omgivelsene. I vurderingen skal det vektlegges virkningenes intensitet og kompleksitet, sannsynlighet for at virkningene inntreffer og når de inntreffer, varighet, hyppighet og mulighet for å reversere eller begrense dem.

Tiltakene som planen åpner for, kan potensielt ha en negativ virkning på miljø. Bellonaparken i sør er lagt opp på et tildekket deponi. Det var registrert høye verdier av hydrokarboner (som f.eks. olje) og PAH. Planen legger ikke opp til tiltak i dette området, og det bør vurderes om området i det hele bør inkluderes i planen i sin nye form.

Næringsparken er også registrert med forurenset grunn og en endring av havnen må gjennomføres med omhu for å begrense forurenset avrenning til et absolutt minimum. Det er spesielt truede fuglearter i området rundt Simonsviken som kan ta skade av dette.

På bakgrunn av dette konkluderer forslagsstiller med at det må utarbeides en konsekvensutredning, men uten planprogram jf. forskriftens § 8.

Forslagsstiller har som mål å forbedre dagens situasjon med tanke på miljøbelastning og trafikk ved å oppgradere til nye løsninger og effektivisere infrastrukturen på eiendommen. Når dette er i drift, vil næringsparken **utgjøre en redusert belastning på nærmiljøet** – og kanskje også samfunnsmessig i større skala, med tanke på trafikkbelastning, klimagasser og støy. Både nybygg og rehabilitering av eksisterende bygningsmasser krever en del ressursbruk og klimagassutslipp.

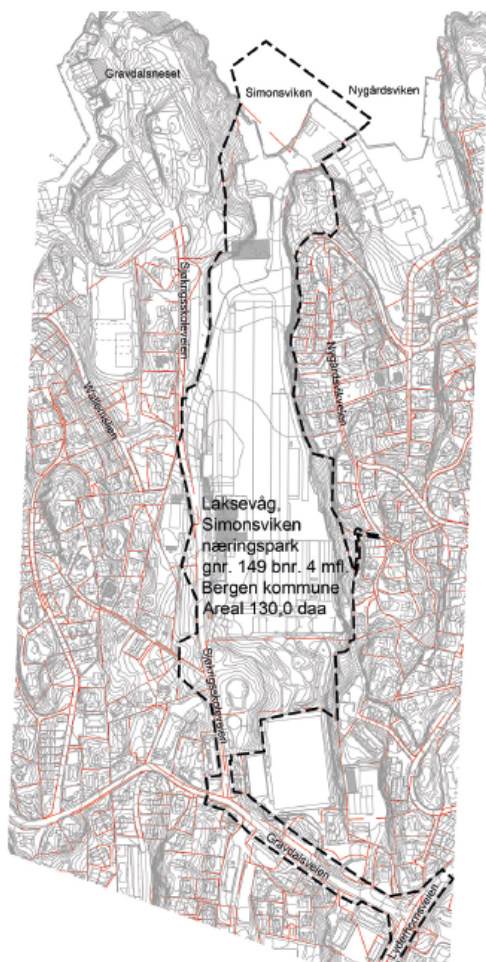
Etter oppstart av planarbeidet er det besluttet å ikke regulere for utviding av dypvannskai, og deler av grunnlaget for konsekvensutredning faller derfor bort. Det er utarbeidet konsekvensutredning for temaene forurensing og naturmangfold, samt for trafikk. Konsekvensutredningene er vedlagt planforslaget.

Medvirkning

Det ble avholdt informasjonsmøte med naboene av næringsparken etter varsel om planoppstart 27. september 2022. Før formell innsending av planforslaget til 1. gangs behandling ble det avholdt et nytt informasjonsmøte 14. oktober 2025. Begge nabomøtene ble avholdt i Simonsviken næringspark sine lokaler. Det er skrevet referat fra begge møtene, vedlagt planforslaget.

Varsel om oppstart av REGULERINGSPLANARBEID

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 varsles det om oppstart av arbeid med detaljregulering i Laksevåg, gnr. 149, bnr. 4 mfl., Simonsviken næringspark.



Forslagsstiller er Simonsviken næringspark AS. Utførende konsulent for planarbeidet er HOLON Arkitektur AS. Hensikten med planarbeidet er å erstatte eldre reguleringsplan og videreføre dagens næringspark ved å tilrettelegge for:

- Ivareta og videreutvikle dagens virksomheter og formål.
- Aktuelle formål: Industri/næring/kontor/tjenesteyting/plasskrevende varehandel.
- 3000 m² nytt næringsareal/lagerbygg ved kalområdet for å redusere utendørs behandling av rensemasser.
- Regulere godkjent utvidelse av dypvannskal og ISPS-havn.
- Omorganisering av internt logistikk-/trafikkmonster.

For planinitiativ, referat fra oppstartsmøte med Bergen kommune og andre dokumenter, skann QR-koden eller gå til holon.no/kunngjoringer/

Planen er vurdert til å utløse krav om konsekvensutredning. Tema som skal konsekvensutredes er naturmiljø og forurensning.

Merknader og innspill til reguleringsendringen sendes til: HOLON Arkitektur AS, Tollbodallmenningen 2A, 5004 Bergen, eller post@holon.no, og merkes «161170».

Frist for merknader er satt til 27. oktober 2022.

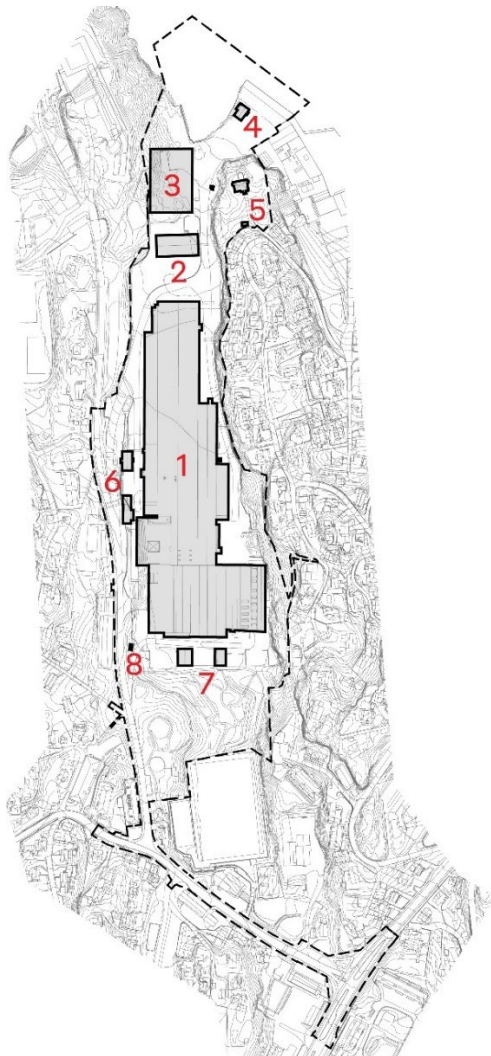
Det avholdes informasjonsmøte for naboer i Simonsviken næringspark tirsdag 27. september kl. 18 – 20. HJertelig velkommen!



3 Planområdet – dagens situasjon

3.1 Kort redegjørelse for dagens situasjon

Planområdet omfatter eksisterende næringsbebyggelse, med direkte kobling til sjøen via kai. Næringsbebyggelsen er noe oppdelt, med et stort hovedbygg (verksbygningen), og enkelte mindre lager- og nærings/kontorbygg. Store deler av arealet er asfaltert, og benyttes til vegareal, parkering og utelagring. Adkomstveg fra Lyderhornkrysset og inn til næringsparken er også medtatt. Planområdet omfatter også eiendommen med eksisterende villa i nordøst, som har tilkomst fra Nygårdsviken. Etter ønske fra Bergen kommune, er også Bellonaparken medtatt i planområdet.



Planområdet med alle eksisterende bygninger, pluss det omsøkte bygget i nord (nr. 3).

Bygningsmassen er delt opp flere deler. Illustrasjonen over deler den i åtte:

1. Hovedbygget, selve valseverket/verksbygningen
2. Nipponbygget, hvor Nippon benytter mesteparten av bygget
3. Det omsøkte bygget i nord
4. Kaibygget, står tomt
5. Villaen med tilhørende garasje
6. Kontorbygg og «helsesøsterbygget» (har inngang til hovedbygget)
7. Lagerbygg
8. Trafostasjon

Beliggenhet

Planområdet ligger i Laksevåg bydel, og har en sentral beliggenhet i Bergen. Simonsviken næringspark strekker seg ca. 600 meter fra sør til nord. Næringsparken ligger i en vik og har kaiareal ut i Byfjorden. Planområdet ligger i et daldrag, på ca. 15 moh. på det høyeste, som faller mot nord og sjøen, til en høyde på ca. 3 moh. Langs planområdet i øst er det en bratt skjæring til boligområdet som ruver over. Det er en mindre bratt helning mot vest, hvor boligområder og Sjøkrigsskolen ligger. To av byfjellene, Damsgårdsfjellet i øst og Lyderhorn i vest, er definerende landskapsformer i nærområdet.



Planområdet og andre sentrale målpunkt

Arealbruk

En betydelig del av planområdet er utbygd, og det er relativt store flater som er asfalterte. Bebyggelsen i planområdet domineres av bygningsmasse bygd som del av Blikkvalseverket. Etter nedleggelsen av Blikkvalseverket i 2008, er bygningsmassen ombygd, tilbygd og i noen grad påbygd, for å tilpasses ny bruk. Dagens bygningsmasse rommer industri, lager, verksted, opplærings- og håndverksbedrifter, grossistutsalg, treningssenter og massehåndtering. Planavgrensningen medtar også eksisterende ISPS-kai og nylig gjennomført utfylling i sjø. Innseilingsareal til kai og utfylling er tatt med i planområdet. Plangrensen går derfor noe ut i sjøarealene i Simonsviken. Planavgrensningen strekker seg til og medtar veikrysset Lyderhornsveien/Gravdalsveien i sørøst. Planområdet er ca. 125 daa.

Dagens virksomheter i Simonsviken Næringspark består av ca. 24 ulike leietakere. Hovedtyngden er innen håndverk og det semiindustrielle feltet. Eksempler på leietakere er blant annet Den Nationale Scene (DNS) med sitt nye lager/verksted, Grønnevik AS sine industriverksted for opplæring og arbeidstrening, et bilverksted, et treningsstudio, øvingslokaler, en byggevaregrossist (Byggmakker) og Envir med sitt store renseanlegg.

Envirs virksomhet med rensing og foredling av forurensede masser er en viktig del av næringsparken. Envir leier de store industrihallene i den sørlige delen av næringsparken og benytter også kaianlegget i nord til lagring og utskipping av masser. Envir har behov for å få etablert et nytt bygg (fotavtrykk ca. 3000 m²) ved kaien. I bygget skal ulike massefraksjoner midlertidig deponeres, jord behandles og lagres, og rene masser lagres for gjenbruk og salg. Bygget har allerede godkjent rammesøknad, med forutsetning om utarbeidelse av reguleringsplan.

Villaen som også er medtatt, ligger nord-øst i planområdet. Villaen er datert til rundt 1934, og er representativ for den modernistiske epoken. Villaen står i dag tom og er ikke i bruk. Adkomst til villaen går ikke via Simonsviken Næringspark, men via Nygårdsvikveien.



Planområdet, sett fra sjøen i nord (mot sør)



Planområdet, sett fra adkomst i sør.



Villaen, sett fra hage i sør.

Mobilitet

Tilgang til planområdet med motorisert trafikk skjer via fylkesveg 5206, Gravdalsveien, og videre inn på den kommunale Sjøkrigsskoleveien. Det er ensidig fortau langs Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien, med bredde 2-2,5 meter. I løpet av planprosessen er fartsgrensen i Gravdalsveien senket, fra 50 km/t til 30 km/t. Sjøkrigsskoleveien har en fartsgrense på 50 km/t, men det jobbes for å få den nedsatt til 30 km/t.

Busstoppet i krysset Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien ligger innenfor planområdet. Kun én bussrute går til og fra dette stoppet. Det er også flere bussruter tilgjengelig fra stopp ved Lyderhornsvegen, som ikke ligger langt fra planområdet.

Det er utarbeidet en mobilitetsplan i forbindelse med reguleringsplanen (Sivilingeniør Helge Hopen AS, 2025). Mobilitetsplanen sier følgende om dagens situasjon: «Planområdet har god tilgjengelighet til hovedveinettet, men tungtransporten kan gi utfordringer når det gjelder miljø og trafikksikkerhet gjennom belastning av de lokale tilkomstveiene fra Rv. 555 til planområdet (Lyderhornsveien, Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien).»

Mobilitetsplanen kategoriserer eksisterende kollektivtilbud som godt/svært godt. Bil er likevel det mest brukte transportmiddelet for å ta seg inn og ut av planområdet. Bil benyttes av fire av fem av de som ferdes til og fra planområdet. Resterende turproduksjon til/fra planområdet skjer med sykkel, kollektivt og gange. Det er i dag cirka 290 bilparkeringsplasser innenfor planområdet.

Arkitektur og byform

Omkringliggende arealer utgjør en sammensatt byform med variasjon av typologier. Arealene ned mot sjøen er enten beholdt med et grønt og ubebygd preg, eller utbygd med større nærings- og industribebyggelse, samt Sjøkrigsskolen vest for planområdet. Øst og vest for planområdet ligger det småhusbebyggelse. Sør for planområdet, langs Lyderhornsvegen, er det etablert mer blokkbebyggelse.

Total bygningsmasse innenfor planområdet inkludert villaen, med garasje, er i dag omtrent 52 200 m² BRA. Kjellerarealer under anlegget er ikke medtatt.

Bygninger og strukturer i næringsparken bærer preg av en gradvis utbygging gjennom over 100 år. Det meste av anleggene er godt vedlikeholdt og gradvis oppgradert. Verksbygningen er, med sine 368 meter, Bergens største, og sannsynligvis Bergens lengste bygg. Utformingen uttrykker bygningens opprinnelige funksjon som industribygg.

Det er i sammenheng med planen utarbeidet et kulturminnedokument. Dette tar for seg viktig og relevant arkitektur både innenfor og i nærheten av planområdet.

Universell utforming

Mye av bygningsmassen er bygget ut før det kom krav om universell utforming, og det er derfor ikke dokumentert at all bebyggelse er utformet etter disse kravene. Ved senere endringer innenfor bygningsmassen er universell tilgjengelighet forbedret, hvilket har ført til installasjon av ramper og heis i deler av bygningsmassen. Arealer utendørs er utformet slik at kjøretøy skal kunne kjøre inn og ut. Arealene er tilnærmet flate, slik at det meste av bebyggelsen har trinnfri tilkomst.

Støysituasjon

Planområdet er støyutsatt på grunn av industri- og næringsaktiviteten som foregår i næringsparken. Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet en støyutredning (Sweco, 2025). Det er også utarbeidet en støyrapport for Envirs virksomhet. Støyrapporten utarbeidet til planforslaget tar høyde for all eksisterende støy innenfor planområdet, fra både

virksomheter og trafikk. For eksisterende situasjon er det noen eksisterende boligbygg som ligger innenfor rød og gul støysone. Rød støysone oppnås kun fra trafikkstøyen, langs adkomstvegen inn til næringsparken, og ikke fra næringsvirksomheten. Det er fire boenheter som ligger innenfor gul støysone fra næringsvirksomheten. Boligene det gjelder er Nygårdsvikveien 43B, 45A, 45B og 47A.

Støyrapporten for Envirs konsesjon viser at deres virksomhet ikke generer støy over tillatte grenseverdier.

Energi – infrastruktur

Energiforsyning til dagens bruk på tomten er tilstrekkelig. Enkelte av innendørsarealene består av lager, industriarealer og verksted, hvor det ikke er behov for oppvarming. Det finnes en ekstern trafostasjon innenfor planområdet, plassert mellom Sjøkrigsskoleveien og avkjørselen til industrihallene i sør. Det finnes også flere trafoer innendørs, i hovedbygget/verksbygningen.

Risiko og sårbarhet

Ved utarbeidelse av planer for utbygging stiller plan- og bygningsloven krav til at det skal utarbeides ROS-analyse, jmfør Plan- og bygningsloven § 4-3. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for planen. Hensikten er at forhold som kan medføre uønskede konsekvenser for liv og helse, stabilitet og materielle verdier skal klargjøres i plansaken og ligge til grunn for vedtak i planen. ROS-analysen er utarbeidet i et eget dokument som er vedlagt planforslaget.

Naturmangfold

I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført en kartlegging av naturmangfold og KU natur, utarbeidet av Rådgivende Biologer (2025). Rapporten viser til et fragmentert vegetasjonsbelte som strekker seg rundt mesteparten av næringsparken. Det er stort innslag av fremmedarter i planområdet. Rapporten peker også på noen verdier innenfor planområdet, tilknyttet forekomstene av den rødlistede arten ask.

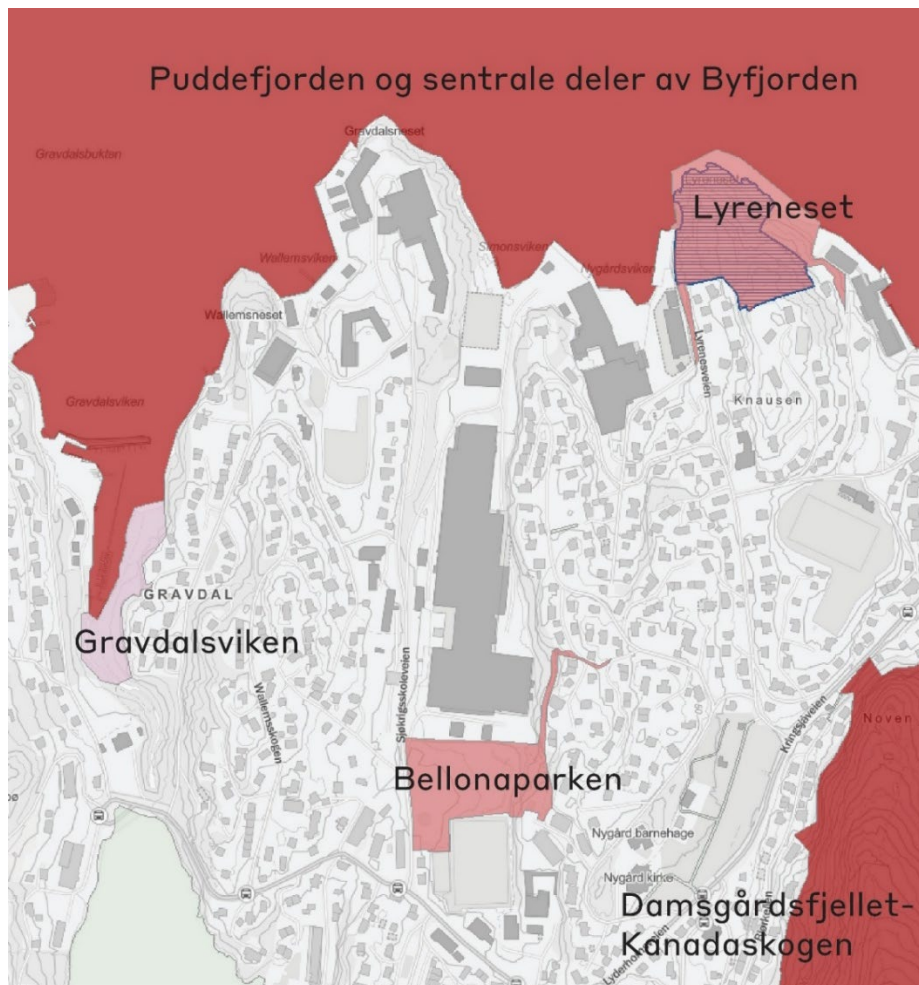
Et bekkeløp går gjennom planområdet. Bekken er lagt i rør/kulvert fra Bellonaparken (sør for næringsparken) under verksbygningen og ut i Byfjorden vest for kaiområdet.

Geologisk mangfold

Hele planområdet er registrert som bart fjell i NGUs kart over løsmasser.

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en *Vurdering av områdestabilitet iht. NVE 1/2019*. (Multiconsult, 2025) Vurderingen konkluderer med, på bakgrunn av topografien, at det ikke er fare for at planområdet ligger i et løsne- eller utløpsområde for områdeskred. Det er også utarbeidet en skredfarevurdering (Multiconsult, 2025) for planområdet. Vurderingen konkluderer med at det er områder hvor det er fare for steinsprang, langs de bratte partiene hovedsakelig i øst, men også noe i vest. Berggrunnen er kartlagt som øyegneis, for nærmest hele planområdet. Det er en mindre del i sør hvor det finnes tonalittisk gneis. Gneis er en metamorf bergart, og svært vanlig i Norge. Det er høy aktsomhetsgrad for radon innenfor områdene med øyegneis.

Det er utarbeidet rapport KU forurensing i grunn (Sweco, 2025) vedlagt planforslaget. Det er tidligere gjennomført jordprøver, sedimentprøver og tatt prøver fra vann både i bekk og fra grunnvann. Funnene påviser forurensing innenfor tilstandsklasse 4 og 5.



Kartlagte friluftsområder, hentet fra naturbase kart.

Lyreneset er et kartlagt friluftsområde, kategorisert som viktig. Lyreneset ligger nordøst for planområdet. Her finnes også kulturminner med Lyreneset batteri og Paraplymester Erichsens hage, som inngår i friluftsområdet.

Damsgårdsfjellet og Kanadaskogen er friluftsområder i nær beliggenhet til planområdet (sørøst). Områdene er kategorisert som svært viktig. Alle kartleggingene er gjort av Bymiljøetaten i Bergen kommune i 2016.

Konsekvensutredning

Det ble ved oppstart av planarbeidet vurdert at de foreslåtte tiltakene ville kreve konsekvensutredning av enkelte temaer. Etter at denne vurderingen ble utarbeidet, er tiltakene planen skal åpne opp for endret og skalert ned. Det er likevel konkludert med at konsekvensutredningene gjennomføres. Konsekvensutredninger er dermed utarbeidet for temaene, trafikk, forurensing og naturmangfold. Trafikk kom inn som et tilleggskrav fra kommunen etter oppstart av planarbeidet.

Konsekvensutredningen for forurensing i grunn er utarbeidet av Sweco (2025). Denne tok utgangspunkt i tidligere funn og rapporter for området. Det ble vurdert at det ikke var nødvendig å gjennomføre nye prøvetakinger, ettersom det er utarbeidet 13 tidligere rapporter for området. Det er tidligere gjennomført jordprøver, sediment-prøver og tatt prøver fra vann både i bekk og fra grunnvann. Funnene påviser forurensing innenfor tilstandsklasse 4 og 5. Konklusjonen fra rapporten er: «Utredningsalternativet medfører kun små endringer og noen fysiske tiltak på områder hvor det skal bygges lagerhaller. På områder hvor det skal gjennomføres fysiske tiltak, må det i henhold til rådighetsbegrensningen gjennomføres en utvidet miljøteknisk grunnundersøkelse med tiltaksplan i det aktuelle området. Dette er på grunn av at det er for få eksisterende prøvepunkter til å si noe om forurensningssituasjonen nedenfor Valseverkparken.»

Konsekvensutredningen for trafikk er utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS (2025). Denne tar utgangspunkt i eksisterende situasjon, med forslag til nye tiltak fra planen og konsekvensene av disse. Tema trafikk deles inn i to deltema i rapporten; *Trafikkavvikling for kjørende trafikk* og *Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter*. Deltemaene blir kategorisert med stor verdi og svært stor verdi respektivt. For trafikkavvikling for kjørende trafikk er konklusjonen at planforslaget gir en ubetydelig endring. Dette begrunnes i at trafikkøkningen er liten sammenlignet med dagens ÅDT og innebærer minimalt med forsinkelser. For trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter er konklusjonen at planforslaget gir en forbedring for deltemaet. Dette baseres på foreslåtte tiltak, som «timeglassutformet» bussholdeplass, fotgjengerovergang, fartsgrensereduksjon og fartsdumper. Den endelige konklusjonen fra konsekvensutredningen for trafikk er: «Planen/tiltaket gir med dette god måloppnåelse i forhold til overordnet mål om å bedre trafikksikkerheten.»

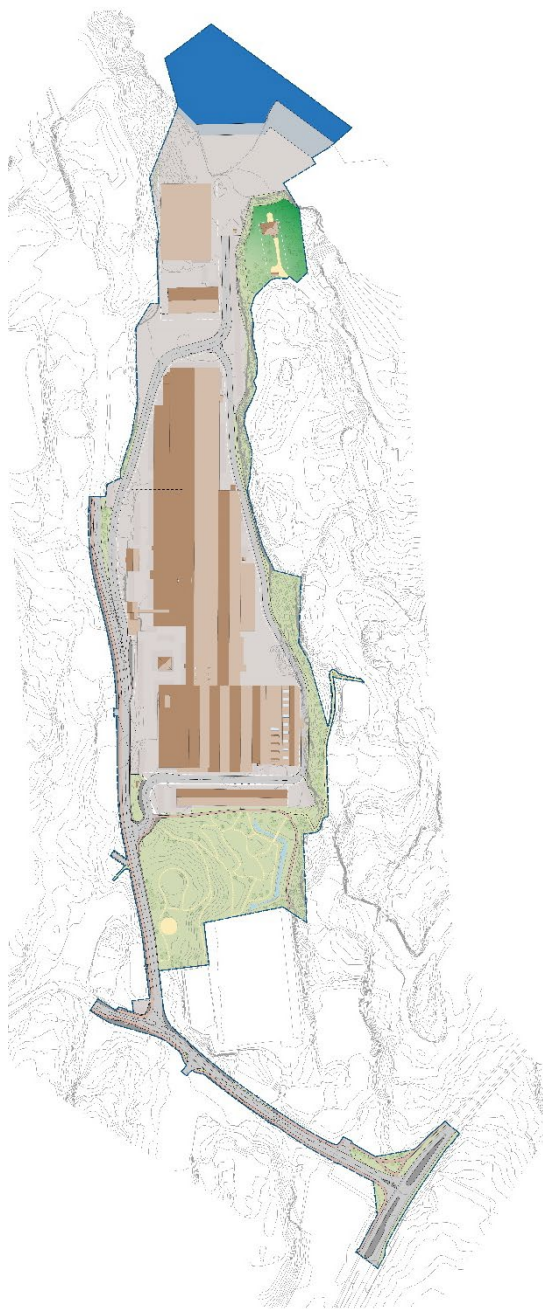
Konsekvensutredningen for naturmangfold er utarbeidet av Rådgivende Biologer AS (2025). Denne beskriver dagens planområde på følgende måte: «Planområdet består i hovedsak av utbygde arealer i form av industri, i tillegg til en bolig og øvrig infrastruktur. Området er fragmentert og består av pionervegetasjon og spredte partier med grøntområder. I skrenter i øst og vest finnes mindre partier med tettere vegetasjon og mye løvtrær, men ingen av disse områdene kvalifiserer som naturtyper. Det er stort innslag av fremmedarter i planområdet.» Rapporten peker også på noen verdier innenfor planområdet: «De største verdiene i planområdet tilknyttes forekomstene av ask, som er en rødlistet art i kategori sterkt truet med svært stor verdi. Det er derimot ikke avgrenset eget funksjonsområde for arten grunnet manglende tetthet.» Det er også gjort en vurdering av påvirkningen av planforslaget på naturmangfoldet: «Påvirkningen fra tiltaket vil hovedsakelig være tilknyttet arealbeslag i gjenværende grøntområder, som vil ha en relativt lang restaureringstid. Utbygging vil føre til at gjenværende grønnstruktur i øst splittes opp, og dermed at vandringsmulighetene for arter innad i planområdet vil reduseres. Arealet som blir berørt er ganske lite. Den samlede konsekvensen vurderes som noe negativ for naturmangfold.»

4 Beskrivelse av planforslagets innhold og virkninger

4.1 Planlagt arealbruk

Planforslaget for Simonsviken næringspark legger opp til å beholde eksisterende bygningsmasse, med mulighet for noe utvidelse internt i hovedbygningen, samt erstatning av eksisterende lagerbygg i sør med nybygg. Planforslaget ivaretar også gitt rammetillatelse for et nytt lagerbygg i nord.

Dagens arealbruk av området er delt opp i næringsdrift, trafikkareal, kai, utendørslager og parkeringsareal. Noe areal er også ubebygd, med stier og vegetasjon. Bellonaparken er også del av planområdet. Næringsdriften er variert, med industri, lager, verksted, kontor, tjenesteyting, engros og massehåndtering. Denne bruken videreføres i planforslaget, med mulighet for utvikling.



Illustrasjonsplan



Nytt bygg i sør



Ny adkomst til plan 2



Nytt lagerbygg i nord

Dagens bruk av uteområdene er en blanding av parkering, utelager, manøvreringsareal og kjørebane. Areal benyttet til parkering vil forbli forholdsvis likt dagens situasjon. Noe parkering må fjernes, og må derfor erstattes, men det legges ikke opp til flere plasser enn i dag.

Eksisterende areal under bakken innenfor KBA1 er ikke medregnet i dagens eller ny tillatt BRA. Arealene er vanskelig tilgjengelig, er rått og fuktig, og har liten eller ingen bruksverdi. En kan blant annet finne rester av valseverket (valser) i grunnen.

Byggeformålene som foreslås i planen er lager LA og kombinasjonsformål KBA. Kombinasjonsformålene KBA1 og KBA2 åpner for næring, lager, industri, forretning, kontor, offentlig og privat tjenesteyting, engros og avfalls- og massehåndtering. Bestemmelsene setter begrensninger i forhold til BRA for enkelte av disse formålene. Kombinasjonsformålet KBA3 åpner for bolig, kontor og tjenesteyting i villaen, som tidligere har vært bolig. For å sikre at villaen kan tas i bruk, og dermed vedlikeholdes, åpnes det for flere formål.

4.2 Plassering og utforming

Planforslaget legger opp til mindre endringer av landskap, bebyggelse og bevegelsesmønster. Det er noe endring på veger og bevegelsesmønster for motorisert trafikk og myke trafikanter. Dette for å bedre trafikksikkerheten. Det foreslås også ny tilkomst samt et nytt plan 2 over nordre hall (Byggmakker) i hovedbygget. Utover dette kan eksisterende lagerbygg i sør, erstattes med et nytt bygg, og det kan etableres et nytt bygg i nord i tråd med gitt rammetillatelse. De nye bygningsvolumene er plassert i fortsettelse av eksisterende bebyggelse. Eksisterende internveger kan benyttes, og behøver liten endring for å tilpasse adkomst til nye bygg.

Planforslaget legger også opp til etablering av ny flomveg øst for verksbygningen.

Bygge høyder, byggegrenser, utforming og grad av utnyttning

For formålene KBA1, KBA2 og KBA3 er byggegrense lagt innenfor formåls grensen. Avstanden til formåls grensen varierer for hvert formål. For KBA1 ligger byggegrensen rundt 2 meter fra formåls grensen, men samsvarer med formåls grensen der hvor det er behov. For KBA2 er byggegrense plassert rundt eksisterende bygg, og forlenget ut mot nord for å medta det nye bygget. På det nærmeste er det 0,5 meter mellom formåls grense og byggegrense.

For formål KBA3 (villaen) er byggegrensen minimum 4 meter unna formåls grensen og dermed like langt unna eiendomsgrensen. Unntaket er der hvor eksisterende garasje overskrider denne 4 meteren. Byggegrensen er innskrenket for å unngå utbygging i hageanlegget. Arealet som gjenstår, er det som ligger mellom villa og garasje. Her tillates å oppføre tilbygg/verksted ved garasjen.

Byggegrensen for LA følger i stor grad formåls grensen. Den er trukket vekk fra formåls grensen i øst. Dette er for å ta høyde for planlagt pumpestasjon og avrenning for overvann i henhold til VA-rammeplanen.

| Arealformål | Areal (m ²) | Dagens BRA (m ²) | Nye tiltak (m ²) |
|-------------|-------------------------|------------------------------|------------------------------|
| KBA1 | 43 762 m ² | 49 267 m ² | 8 400 m ² |
| KBA2 | 17 247,4 m ² | 2 395 m ² | 3 000 m ² |
| KBA3 | 3 544 m ² | 500 m ² | 100 m ² |
| LA | 3 266 m ² | 495 m ² | 1 500 m ^{2*} |

*Dagens bygg rives

| Arealformål | %-BRA | Tillatt BRA (m ²) | Planlagt BRA (m ²) |
|-------------|-------|-------------------------------|--------------------------------|
|-------------|-------|-------------------------------|--------------------------------|

| | | | |
|------|------|-------------------------|-----------------------|
| KBA1 | 135% | 59 078,7 m ² | 57 667 m ² |
| KBA2 | 35% | 6 036,45 m ² | 5 395 m ² |
| KBA3 | 20% | 708 m ² | 600 m ² |
| LA | 50% | 1633 m ² | 1500 m ² |

De tillatte byggehøydenes varierer for hvert formål. For formål KBA1 og formål KBA3 er tillatt byggehøyde lagt tilnærmet lik høyeste eksisterende bygningsdel, på kote +29,5 og +27,5. Disse høydene er noe høyere enn eksisterende høyder, for å gi rom for eventuell utbedring/utskifting eller eventuelt solceller etc. For formål KBA2 er tillatt byggehøyde på kote +20,5. Dette er basert på høyden på bygget det er gitt rammetillatelse til. For formål LA er tillatt byggehøyde satt til kote +20. Dette er basert på ca. høyde på eksisterende lagerbygg. Byggehøyde for nytt lagerbygg kan derfor ikke overgå eksisterende.

De nye byggene planforslaget legger opp til å etablere, har byggehøyder som er lavere enn eksisterende verksbygning. Disse vil derfor ikke bli dominerende i landskapet opp mot verksbygningen. Ved at nye bygg bygges under kote +30, blir byggende lavere enn dalsidene. Det vil dermed ikke skape noe sjenanse for omkringliggende boliger. De nye byggene vil være synlig, men ikke ruve over, eller gi innsyn til nærliggende boliger.

Opplevelsen fra sjøen av nye bygg vil ikke fravike mye fra dagens opplevelse. Det nye bygget ned mot sjøen vil være en fortsettelse av allerede eksisterende bygg. Det nye bygget vil også kunne skjerme noe av eksisterende skjæring i vest. Dette vil minimere opplevelsen av skjæringen. Med etableringen av bygget mot sjøen, vil også noe av håndtering og lagring av masser kunne flyttes inn. Dette vil skape et mer ryddig inntrykk av kaiarealet, sammenliknet med dagens situasjon.

Arkitektur, byform og estetikk

Planens utforming må svare opp til Arkitektur+, som er åtte prinsipper for arkitektonisk utforming av bygg og byrom i Bergen. Disse prinsippene er:

1. Helhetlig utforming
2. Estetisk opplevelse
3. Samspill mellom by og natur
4. bymiljøer og egenart
5. Vitalt byliv på bakkeplan
6. Sosialt bærekraftige nabolag
7. Lav energi- og ressursbruk
8. Endringsdyktig by

Enkelte av punktene er mindre relevante, ettersom formålet planen primært legger opp til er næring og næringsvirksomhet, og at deler av området ikke er åpent til allmennheten.

Prinsipp for helhetlig utforming har som mål å utforme bygg og byrom ut fra en samlende idé som løser flere oppgaver og skaper merverdi. Ved å beholde verksbygningen, og videreføre bruken med næringsvirksomheter respekteres den historiske bakgrunnen. Det etableres også ny arkitektur som tilpasses eksisterende omgivelser, og begrenser negativ virkning på den.

Prinsipp for estetiske opplevelser har som mål å skape rom som stimulerer, inspirerer og beriker våre sanselige og romlige opplevelser. Dette er et noe mindre relevant prinsipp for planen, men svares ut ved å beholde og videreføre egenarten til eksisterende bygningsmasse. Bebyggelsen er også varierende og åpner for flerbruk, hvilket planen legger opp til å videreføre.

Prinsipp for samspill mellom by og natur har som mål å styrke koblingen mellom bebyggelse og landskap, og bruke vegetasjon og vann som en ressurs. Bellonaparken som er del av planområdet svarer ut dette. Her brukes vann og vegetasjon som ressurser for å skape et godt sosialt rom, som er tilgjengelig for alle. Sjøfronten er ikke tilgjengelig for allmennheten i dag, og vil heller ikke kunne bli det med ny plan.

Prinsipp for bymiljøer med egenart har som mål å bygge videre på stedets unike kvaliteter og kulturminneverdier, og utforme identitetsskapende bygg og byrom. Den nye bebyggelsen som etableres samhandler med eksisterende bebyggelse ved å fortsette den ærlige og funksjonelle nærings- og industriarkitekturen. En variasjon i materialbruk reflekterer også til eksisterende bygg, med dens mange utbyggingsepoker.

Prinsipp for vitalt byliv på bakkeplan har som mål å utforme bebyggelse slik at den stimulerer til aktiv bruk av gater og byrom, og øker opplevelseskvaliteten for fotgjengere. Dette er et prinsipp som er mindre relevant innenfor næringsparken, men viktig i forhold til fortausutforming, og tilgang til areal som Bellonaparken.

Prinsipp for sosialt bærekraftige nabolag har som mål å skape bygg og byrom som gir alle mulighet til å være aktive deltakere i felleskapet, og som stimulerer til sambruk. Dette er et mindre relevant prinsipp. Det viktigste planen gjør i forhold til felleskapet er å videreføre verksbygningen, som en arbeidsplass og møteplass.

Prinsipp for lav energi- og ressursbruk har som mål å velge innovative og helhetlige energi- og klimaløsninger som gir høy arkitektonisk og miljømessig kvalitet. Ved å beholde og videreføre eksisterende bygningsmasse, og legge til, heller enn å erstatte, holdes ressursbruken nede.

Prinsipp for endringsdyktig by har som mål å planlegge for et klima og samfunn i endring ved å prioritere fleksible løsninger og optimalisere arealbruk. Simonsviken Næringspark, og spesielt verksbygningen, har vist seg å være et svært fleksibelt bygg, som har huset forskjellig typer næring og industri i over 100 år.

Det er utarbeidet skisser av planlagt nybygg på 3000 m² tilknyttet dagens virksomhet. Simonsviken Næringspark skal ellers i stor grad beholde sin utforming med dagens byggehøyder og volum. Planlagt nytt bygg (KBA2) plasseres tett inntil skjæring og vil dermed i størst mulig grad skjerme denne. Etableringen av bygget vil ikke føre til nye skjæringer.



Skisse nytt bygg sett fra sjøen (perspektivene er laget før utfyllingen i sjø var gjennomført).

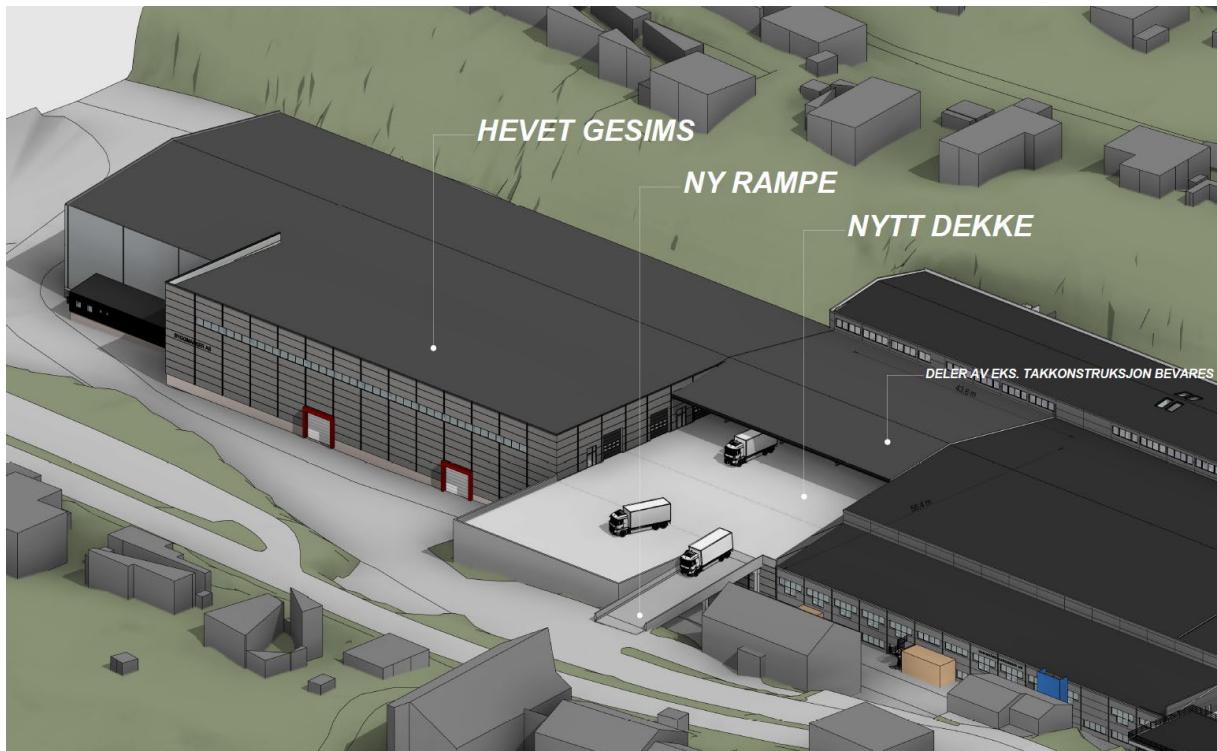


Skisse nytt bygg sett mot sjøen (perspektivene er laget før utfyllingen i sjø var gjennomført).

Utover dette viser kulturminnedokumentasjon at verksbygningen, sammen med andre eksisterende bygg som videreføres, utgjør et godt leselig teknisk industrielt kulturminne. Verksbygningen er svært robust på grunn av utstrekningen, størrelsen, formen og fasadematerialet. Bygget, med alle tilbygg, er utformet med en praktisk tilnærming og med avgjørende vekt på funksjon. Dagens bygg er et resultat av bygging og utbygging for funksjonalitet. Planforslaget bygger videre på dette, ved å utnytte mer av bygningsmassen, og dermed bedre funksjonaliteten.

Endringen som foreslås på verksbygningen viderefører bruk og legger til rette for en mer effektiv utnyttelse av bygget. Det er utarbeidet et forslag til ny tilkomst inklusivt nytt dekke til plan 2 i den noe yngre delen av verksbygget. Skissene viser at det legges opp til å delvis

beholde eksisterende takstruktur, men at en endrer noe av silhuetten til bygget. Heving av gesims mot vest tillater bedre utnyttelse av arealet.



Skisse ny innkjøring til plan 2.

Det nye bygget i nord får et mer moderne uttrykk enn verksbygningen. Dette bygget vil relatere mer til Nipponbygget, som det ligger i forlengelse av. Begge byggene vil ha flate tak. Lignende høyde og plassering vil også gjøre at byggene relateres til hverandre.

Lagerbygget i sør er ikke omsøkt slik som bygget i nord. Utformingen av dette bygget er dermed mer åpent. Her bør det etableres et enkelt bygg, som kan relateres mer mot verksbygningen. Saltak kan eventuelt benyttes.

4.3 Bolig og bokvalitet

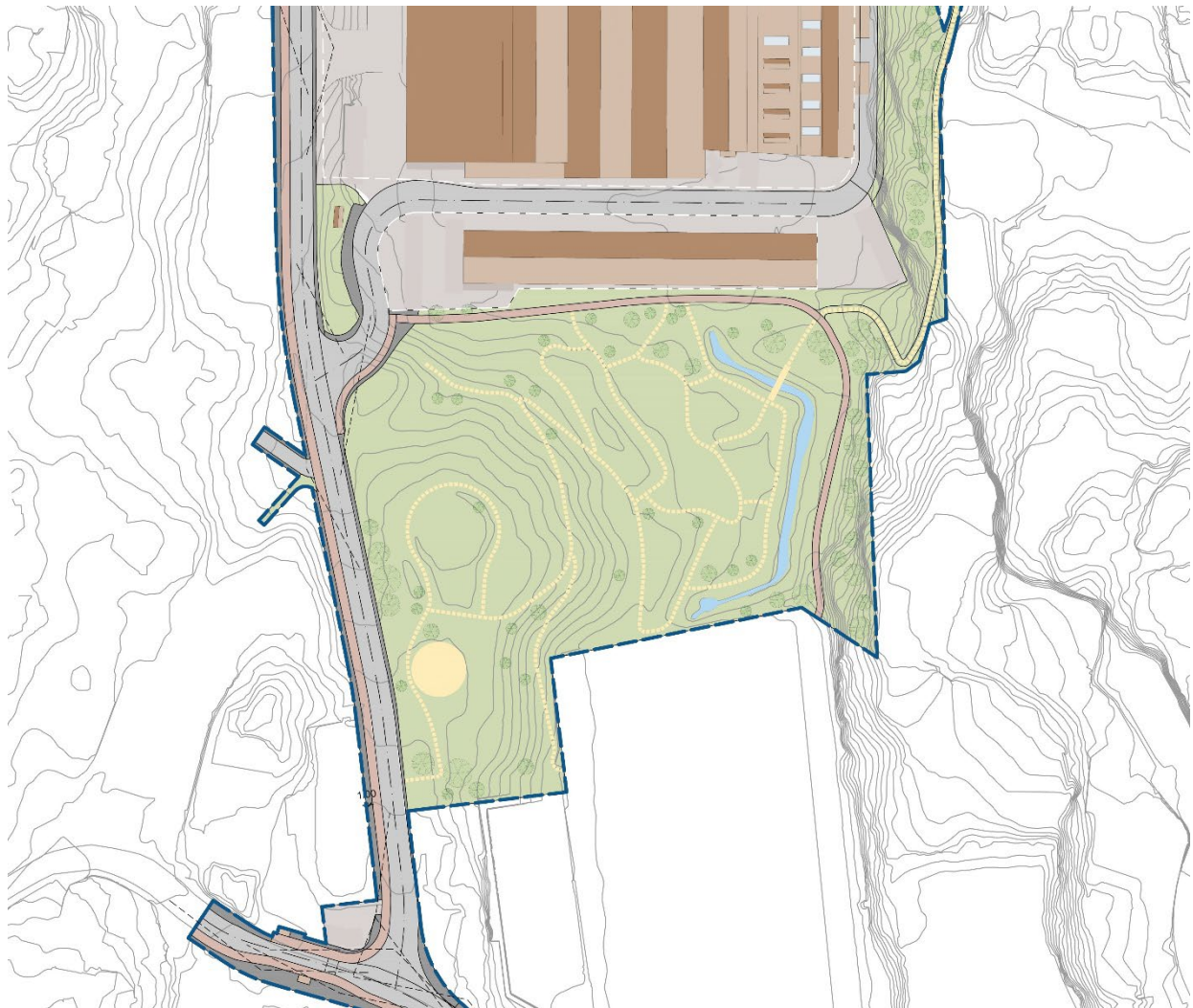
Næringsområdet ligger tett på eksisterende boligområder. Det legges ikke opp til etablering av nye boliger innenfor planområdet, hvilket betyr at bolig og bokvalitet kun er relevant i forhold til den eksisterende bebyggelsen. Boligbebyggelsen og næringsområdet har ligget i området over lengre tid. Samtidig har leietakere og bruken av næringsarealet, og dermed støyforholdene endret seg. Visuelt har næringsbebyggelsen liten påvirkning på boligbebyggelsen, på grunn av høydeforskjellene. Næringsparken ligger lavere i terrenget enn boligene som ligger tettest på.

Støyrapporten utarbeidet for planområdet konkluderer med at det er fire boliger som ligger innenfor gul støyzone, basert på støy fra virksomhetene innenfor næringsparken. Foreslåtte løsninger knyttet til støy er driftsmessige tiltak, som vil begrense støyen fra arbeidet. Tiltakene nevnes i støyrapporten, men driftsmessige tiltak er det ikke satt krav om i planens reguleringsbestemmelser. Det er ikke juridisk grunnlag for å pålegge slike begrensninger i bestemmelsene.

4.4 Uteoppholdsareal

Det stilles ikke krav om uteoppholdsareal for næringsvirksomheter i KPA.

Innenfor planområdet ligger Bellonaparken, som er tilgjengelig som uteoppholdsareal for nærliggende boligbebyggelse og for næringsparken. Det legges opp til noen endringer for parkarealet. Arealet må begrenses noe opp mot det som finnes i dag som følge av opparbeiding av ny tilkomst. Parken blir da 270 m² mindre og med et resterende areal på 13 944 m². Arealet som må benyttes til ny tilkomst er minimalt i forhold til arealet som består. Dette er nødvendig for å skape en trafikksikker tilkomst i sør for næringsparken. En bestemmelse for parken åpner også opp muligheten for å etablere en hundepark innenfor planområdet. Dette gjøres etter innspill fra nabo. Parken er tatt med i planområdet for å sikre at den kan forbli et godt lokalt friluftsområde. Bellonaparken har flere eksisterende adkomster. Det er gangtilkomst gjennom idrettsanlegget i sør, turvegen ned fra Furukollen og fra Sjøkrigsskoleveien i vest.



Utklipp av illustrasjonsplanen, hvor Bellonaparken og turstien er synlig.

Uteområdene i næringsparken vil bestå av veger, manøvreringsareal, bilparkering, sykkelparkering og areal til varelevering. Arealet skal opparbeides i henhold til illustrasjonsplanen.

4.5 Universell utforming

Tiltakene for utbedring av fortausarealer er de viktigste tiltakene for å bedre universell utforming. Fortau i både Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien reguleres med gjennomgående bredde på 2,5 meter. Dette er en oppgradering fra dagens fortau, som på

det smaleste er 1,3 meter. Fortausutvidelsen vil tillatte to rullestoler å kunne passere hverandre.

Det foreslås også etablert en fotgjengerovergang i Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien-krysset. Dette vil gjøre denne kryssingen både trafikksikker, og tilgjengelig for alle. Tidligere har det vært vanskelig å krysse her for rullestolbrukere eller svaksynte, m. fl. ettersom det er mangel på nedsenket kantstein og et klart krysningspunkt.

Den nye bygningsmassen vil være universelt utformet/tilgjengelig, i tråd med gjeldende regelverk. Det vil også legges opp til flere HC-parkeringsplasser enn det finnes innenfor området i dag. Ny bestemmelse krever 10% HC parkeringer innenfor planområdet.

4.6 Levekår og folkehelse

Strategi for folkehelsearbeid 2025-2030, fra Bergen kommune.

Bergen kommune skal:

- *Bygge flere boliger og arbeide for at innbyggere har tilgang til boliger av god kvalitet, tilpasset funksjonsnivå og ulike faser av livet.*
- *Ha fokus på levende bydeler og sosialt bærekraftige lokalsamfunn og nabolag som premiss for byutviklingen*
- *Ha ekstraordinær innsats i levekårsutsatte områder*
- *Ivareta kravene til aldersvennlig samfunnsutvikling slik at flere eldre kan bo trygt hjemme og fortsette å være aktive og selvstendige deltakere i samfunnet gjennom hele alderdommen*
- *Forebygge ensomhet og fremme muligheten til å bygge og opprettholde sosiale relasjoner på tvers av generasjoner gjennom et mangfold av sosiale møteplasser og arenaer for aktivitet, fellesskap, engasjement og opplevelser*

Formålene i planforslaget vil ikke endre dagens situasjon og industrivirksomheten i næringsparken. I Simonsviken har det vært en utfordring at industrivirksomhet og boliger ligger i nærheten av hverandre. Det fantes enkelte lyststeder og landsteder før noe industrivirksomhet ble etablert i 1916. Siden den tid har næringsområdet og etableringen av boliger blitt gjennomført parallelt. De siste boligene ble etablert mellom 1986 og 2005. Etter dette er det ikke etablert flere boliger i området.

Det er et mål at naboer og industrivirksomheten i området kan leve godt sammen, og at tiltakene som er foreslått begrenser de negative konsekvensene for naboene, og at nye tiltak, noen allerede etablert, vil ha positive konsekvenser for naboene.

Det legges opp til virksomheter og aktiviteter (bla. treningscenter og kafe) som også naboer kan benytte seg av. Simonsviken næringspark inneholder i dag mange arbeidsplasser og reguleringsplanen vil gjøre det mulig å etablere flere. Det vil gjøre det attraktivt for arbeidstakere at det også finnes muligheter for å bo i kort avstand fra arbeidsplassen, på samme måte som de som bor der vil finne det attraktivt å søke jobb i næringsparken.

Det er foreslått og allerede utført flere tiltak slik at naboer skal bli minst mulig berørt:

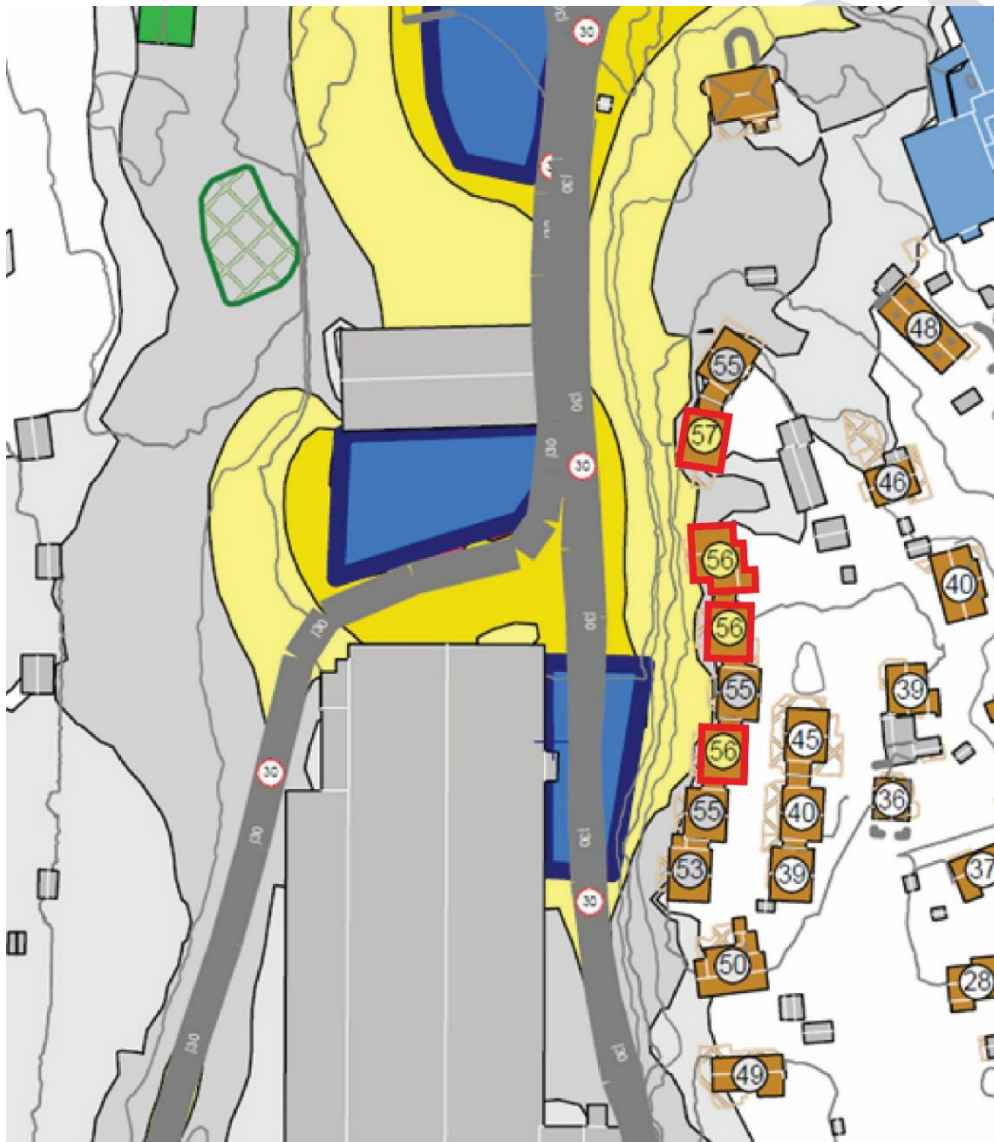
- Støyreducerende driftstiltak
- Bygge inn deler av næringsaktiviteten med et nytt bygg
- Skjerming ved/av portene
- Forbedring av logistikken internt
- Krav til informasjon og medvirkning

Planforslaget fører til noe endring i utsikt fra sjø og fra Lyreneset friluftsområde. Etableringen av et nytt lagerbygg vil være synlig fra friluftsområdet.

Næringsparken ligger såpass lavt i terrenget at naboer ikke vil bli påvirket med tanke på innsyn. Planforslaget fører heller ikke til endringer i sol- og lysforhold for naboer.

Planforslaget vil føre til noe grunnavståelse som følge av utviding av veg og fortau, dette for å sikre tilfredsstillende trafikksikkerhet. Utviding av fortau og oppstramming av kryss Gravdalsvegen/Sjøkrigsskoleveien vil være fordelaktig for nabobebyggelsen. Det vil gjøre vegen tryggere for skoleelever og myke trafikanter.

Støyrapporten utarbeidet av Sweco (2025) tar for seg både støy fra trafikkøkningen og for virksomhetene som planen regulerer for. Konklusjonen er at økningen som planforslaget legger opp til skaper en minimal endring i forhold til eksisterende støy. Det er derfor ikke behov for tiltak i forhold til dette. Virksomhetene innenfor planområdet skaper et komplekst og variert lydbilde. Ettersom det støyende arbeidet ikke nødvendigvis gjennomføres kontinuerlig, og ikke til samme tid hver dag, er det noe usikkerhet rundt hvor ofte/mye kravene fra T-1442 overstiges. Det rapporten fastslår er at det er fire boliger utenfor planområdet som er berørt. Disse boligbyggene er Nygårdsvikveien 43B, Nygårdsvikveien 45A og B, og Nygårdsvikveien 47A. Dette er vist i kartet under, som viser beregnet støynivå.



Utklipp av kart over beregnet støynivå ved industristøy, normal drift, fra støyrapporten. De støyutsatte boligene er vist med rød fremheving.

Støyrapporten foreslår avbøtende tiltak for industristøyen, som ikke er relevante for reguleringsplanen. Disse tiltakene er knyttet til drift:

- Unngå tomgangskjøring.
- Dempe lydnivå fra ryggealarmer, eventuelt erstatte ryggealarmer med kameraer eller andre tiltak som ikke går på bekostning av sikkerheten.
- Unngå arbeider på kveld og på natt.
- Vurderer tiltak som begrenser slag og dunkelyder fra lasting med paller.
- Administrative tiltak slik som registrering av klager og god kommunikasjon med beboere.
- Bestemmelse som ikke åpner for støyende aktiviteter på natt.
- Etablere landstrømanlegg på kaien for å unngå bruk av hjelpemotor på natt.
- Unngå lasting på kaien på kveld og på natt.

4.7 Mobilitet og samferdsel

Det er utarbeidet en trafikkanalyse, mobilitetsplan og en konsekvensutredning av trafikk av Sivilingeniør Helge Hopen AS (2025). Her beskrives dagens situasjon med relevante problemstillinger, og det anbefales konkrete tiltak for utbedring. Dette er tiltak som gjør at det er tilstrekkelig med kapasitet og god trafiksikkerhet på vegsystemet, med trafikkøkningen som planforslaget legger opp til. Basert på dette er det utarbeidet detaljplaner for vegutforming, som er innarbeidet i planforslaget. Tiltakene som bedrer trafiksikkerheten, og som er foreslått i trafikkanalysen, er «timeglassutformet» bussholdeplass, fotgjengerovergang, fartsgrensereduksjon, fartsdumper og økt bredde på fortauene.

Det er i planforslaget regulert timeglassutformet bussholdeplass, forbedret kryssutforming, fortau- og vegutbedring. Når det gjelder overgang, fartsdumper og fartsgrensereduksjon kan det ikke reguleres i planen. Planforslaget legger derfor ikke konkret opp til etablering av disse, men hindrer heller ikke for gjennomføringen, og oppfordrer til etablering, basert på den faglige anbefalingen.

Trafiksikkerhet

Krysset Lyderhornsveien/Gravdalsveien

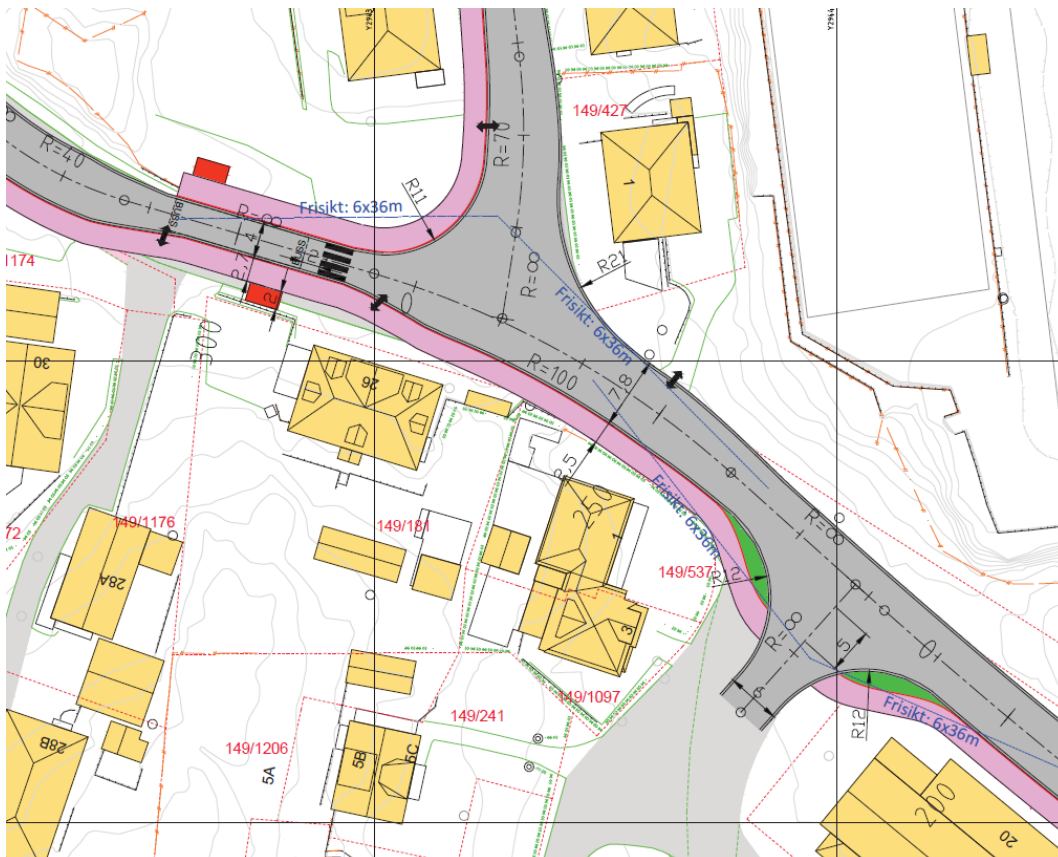
Krysset Lyderhornsveien/Gravdalsveien er utformet som et fullkanalisert T-kryss med vikeplikt fra sidevei (Gravdalsveien). Det er oppmerket gangfelt over Gravdalsveien. Det er foretatt utbedringer av krysset i senere år med blant annet etablering av gjennomgående sykkelfelt. Trafikkanalysen konkluderer med at utbedring av krysset ikke er nødvendig med trafikkøkningen som planforslaget medfører. Det er fortsatt tilstrekkelig kapasitet i krysset til å ta hånd om en forventet økning i ÅDT på 0,6%. Det legges derfor opp til å beholde dagens utforming av krysset, også med samme plassering av gangveg og fortau.

Krysset Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien

Når det gjelder kryssområdet Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien viser målinger og adferdsstudie i trafikkanalysen en kompleks og uoversiktlig trafiksituasjon. Det er et trangt kryssområde med begrensninger i fremkommelighet for kjørende trafikk, og det er mange myke trafikanter som krysser veien uten at det er tilrettelagt med regulert krysningspunkt, f.eks. gangfelt. Tett på krysset ligger også bussholdeplassene «Sjøkrigsskoleveien». Stoppet i sør er uheldig plassert ettersom det fører til at bussene må stoppe i selve krysset, og dermed begrenser fremkommelighet og oversikt. Det er ingen registrerte ulykker i krysset, men vurderingen av krysset tilsier at disse kan oppstå om det ikke utbedres.

Det foreslås tre hovedtiltak for kryssområdet Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien.

1. Det første er endringen av innkjøringen til krysset i Sjøkrigsskoleveien. Vinkelen gjør det lettere for tungtrafikk å klare svingen uten å havne i motsatt kjørebane.
2. Det foreslås å utforme bussholdeplassene som et timeglasstopp. Dette vil senke farten for trafikken. Busstoppet i sør blir da også flyttet noe lengre vekk fra krysset, lengre vestover i Gravdalsveien. Foreslått plattform er 18 meter lang, hvilket er et avvik fra vegnormalen (20 meter). Lengden på 18 meter er likevel ansett som akseptabelt ettersom det ikke er behov for eller mulig å benytte leddbusser på strekningen.
3. Siste tiltak er etableringen av et fotgjengerfelt lengst øst i timeglasstoppet. Dette foreslås plassert slik at det følger krysningspunktene som allerede er registrert for området. Dette vil føre til mindre villkryssing og økt trafiksikkerhet.



Utklipp av foreslått vegplan for krysset Sjøkrigsskoleveien-Gravdalsveien (Haugen VVA)

Langs Sjøkrigsskoleveien er trafikksituasjonen oversiktlig, og det er tilbud til gående langs veien. Generelt er det ønskelig med fysisk tilrettelegging for sykkeltrafikken, men situasjonen pr. i dag tilsier ikke vesentlige risikoelementer ved sykling i blandet trafikk. Ifølge Sykkelhåndboken til Statens vegvesen er det ikke krav til å etablere sykkelanlegg i gater med ÅDT mindre enn 4.000. Forventet trafikkmengde i Sjøkrigsskoleveien er 2.900 ÅDT, etter gjennomførte tiltak.

Avkjørslene fra Simonsviken til Sjøkrigsskoleveien utbedres. Med en rettere vinkel inn på vegen vil situasjonen og oversiktligheten bedres. Utover dette skal også fortauet utvides enkelte plasser i Sjøkrigsskoleveien, slik at det får en gjennomgående bredde på 2,5 meter.

Overordnede mål for trafiksikkerhet og mobilitet

Trafikksikringsplanen for Bergen kommune 2022-2025 har et innsatsområde med fokus på fysiske tiltak i vegnettet, hvilket er mest relevant for en reguleringsplan. Punktene er:

- Utbedre ulykkesutsatte punkt og strekninger

- Sikre trygge skoleveger
- Tilrettelegge for eldre og personer med funksjonsnedsetting
- Bedre rutiner ved arbeid på/ved veg
- Styrke vinterdrift

Planforslaget svarer ut fire av disse punktene, utbedre potensielle ulykkesutsatte punkt og strekninger, sikre trygge skoleveger, tilrettelegge for eldre og personer med funksjonsnedsetting og styrke vinterdrift. Utviding og generell utbedring av fortau, etablering av fotgjengerovergang samt oppstramming av vegkryss er tiltakene som dekker disse punktene. Det er flere som benytter Sjøkrigsskoleveien og Gravdalsveien som skoleveg. Utbedring av denne strekningen sikrer at dette blir ytterligere trafikksikkert. Forholdene for eldre og personer med funksjonsnedsetting vil også bli betydelig bedre med foreslåtte tiltak. Ved å utvide fortau til minimum 2,5 meter, kan fortauet ryddes for snø med brøytebil. Dette gjør vintervedlikehold betydelig enklere enn dagens utforming, med varierende bredde.

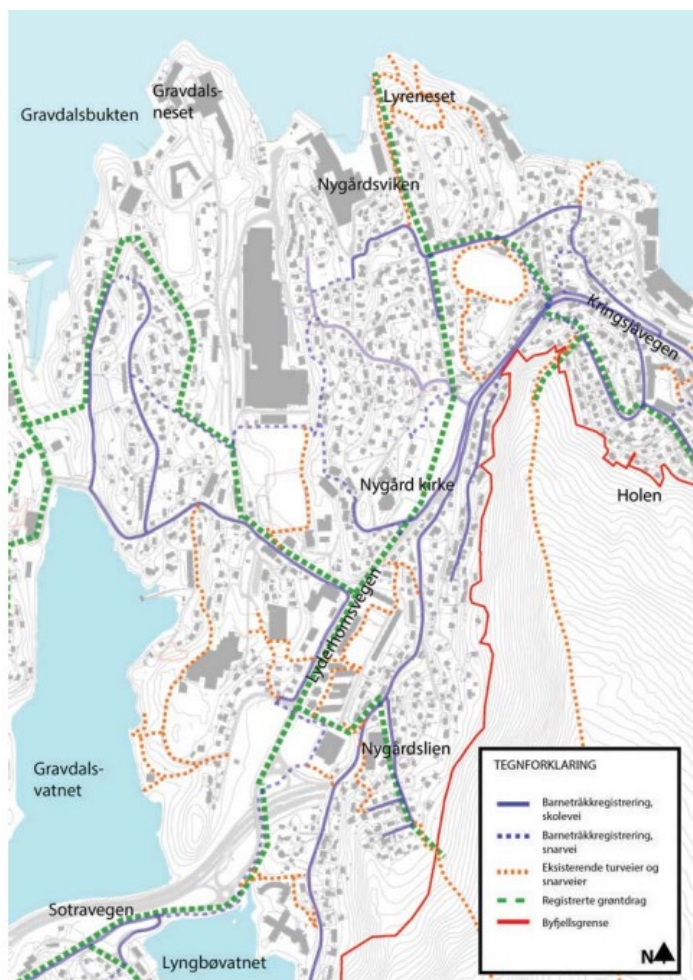
Gange

Trafikkanalysen peker på følgende problemstilling for myke trafikanter innenfor planområdet: *Både Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien har gjennomgående tilbud til myke trafikanter (fortau), men standarden er varierende og under standardkravet for nye gang/sykkelanlegg. I tillegg er det problemstillinger knyttet til gang-/sykkelkryssing i kryssområdet Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien.*

De konkrete tiltakene er etablering av fotgjengerfelt, utvidelse og utbedring av fortau. Det er også lagt frem en anbefaling i trafikkanalyse og mobilitetsplan, om å senke fartsgrensen til 30 km/t, for både Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien. Fartsgrensen er allerede redusert til 30 km/t i Gravdalsveien.

Det er flere muligheter for myke trafikanter å komme seg til næringsområdet med tilrettelagte gangveier. Det er sammenhengende gang- og sykkelforbindelse til planområdet store deler av strekket fra Bergen sentrum. Til de nærmeste funksjonene som Laksevåg senter, Nygårdslie skole og Holen skole er det sykkeltrasé i hovedvegen Lyderhornsvegen. Fra hovedvegen til planområdet er det fortau, men ikke separat sykkeltrasé. Det går en snarvei gjennom Lyngbø idrettspark og via parken som leder inn til planområdet.

I «Barnetrakk på Damsgård og Holen skoler» i Laksevåg er det gjort en kartlegging av barn og unges tilgjengelige uteareal ut fra faglige vurderinger. Det er kartlagt hvor barn går og hvordan de opplever de ulike plassene. Det er registrert at barn bruker Bellonaparken som en snarvei. Det er ikke registrert at barn går gjennom selve næringsparken. Det er det heller ikke tilrettelagt for.



Utklipp fra barnetråkkanalyse. Sør for hovedbygget går det en snarvei gjennom parken

I strategisk planprogram for Laksevåg vises to gangforbindelser i retning øst-vest, en nordre og en søndre trasé. Den nordre traséen kunne vært en fin snarvei for å knytte sammen boligområdene, men krysser midt i næringsparkens mest aktive industriområde, hvilket ikke er mulig eller hensiktsmessig.

Sykkel

Bergen kommune Sykkelstrategi deler opp sykkelnettet i to utbyggingsfaser, 1 og 2. Sykkelnettet i Gravdalsveien er i utbyggingsfase 2, og er derfor ikke like relevant for opprusting. Målet er å ha OK standard på alt i utbyggingsfase 1 innen 2030. OK standard defineres på denne måten, i Sykkelstrategien:

Strekninger som, med bakgrunn i fremkommelighet og trygghet for syklister, er akseptable sykkeltilbud. Kategorien består både av særlig opparbeidet veinett og av annet egnet veinett. Deler av nettet som er klassifisert «ok» kan ha nytte av dekkeoppgradering, kantutbedringer eller enkle skilttiltak, men vurderes i hovedsak som brukbare for syklister.

Strekninger med blandet trafikk (bil og sykkel) må ha 30-sone og maks 2000 ÅDT av motorkjøretøy. Strekninger med 40-sone eller ÅDT på 2000-4000 kan også være ok dersom det er særlig oppmerking, skilting el.l. Strekninger med blanding av fotgjengere og syklister må ha lavt trafikkvolum og tilstrekkelig bredde i hht. N100. Fortau er ikke et tilbud for syklister.

Planforslaget legger opp til en løsning for sykkelnettet som vil oppnå OK standard. Dette er gjort med utbedringen av fortau og veg. Senket fartsgrense fører også til at det blir

akseptabelt for syklister å dele vegbanen med motoriserte kjøretøy. N100 vil også følges i henhold til veg- og fortausutforming.

Planforslaget bygger opp om gå- og sykkelstrategien for Bergen. Det vil bli lagt til rette for at de som arbeider, er kunder eller besøkende ellers til næringsparken, i større grad reiser kollektivt og går/sykler. Krav og tilrettelegging for ytterligere sykkelparkering i næringsparken vil oppmuntre til bruk av sykkel som transportmiddel.

Kollektivtilbud

Tilgang på kollektivtransport er godt beskrevet og vurdert i mobilitetsplanen, som følger planforslaget. Der gjøres følgende vurdering i henhold til ABC-prinsippet: «Simonsviken har god kollektiv- og sykkeltilgjengelighet, samtidig som det er kort og direkte tilkomst fra hovedveinettet og ingen restriksjoner på biltrafikk som i A-områdene.»

Simonsviken Næringspark ligger i en gangavstand på ca. 300 -700 meter til bussholdeplass i Gravdalsveien (ca. 500 meter fra tyngdepunktet i planområdet), der linje 44 har avganger ned mot hvert 10. minutt på dagtid, hverdager. Dette er en lokalbuss mot Nipedalen som kan benyttes til omstigning ved kollektivknutepunkt Lyngbø, der det bl.a. går ekspressbussler til Bergen sentrum med reisetid 6 minutter. I tillegg er det mulig å gå til holdeplassene i Lyderhornsveien som trafikkeres av linje 6 og 20 med 10 min. frekvens. Det forventes en økning av bruk av kollektivtransport, sykkel og gange til næringsparken.



Busstopp i Gravdalsveien og Lyderhornsveien

Renovasjon, beredskap og varelevering

Innenfor dagens planområde organiserer nesten alle virksomheter egen renovasjonsløsning. Det er enkelte mindre virksomheter i administrasjonsbygget som har felles renovasjonsløsning, ettersom virksomhetene genererer lite avfall. De fleste bedriftene har større containere, og sorterer avfallet sitt i disse. Hver bedrift utformer sin egen løsning og benytter ulike leverandører. Simonsviken Næringspark har ikke lagt føringer for hvordan dette løses. Det er god tilgang til hele planområdet via interne veger. Arealene er tilgjengelig med motorisert tungtrafikk, og det vil derfor ikke være noe problem for bossbiler eller lastebiler som henter containere, å ta seg frem til avfallspunktene.



Utklipp av næringsparken fra dagens løsning. Røde omriss viser hvor dagens avfallspunkter ligger.

Det legges ikke opp til å gjøre endringer i dagens renovasjonsløsninger. Hver bedrift vil selv håndtere eget avfall på eget leid areal. Samordning vil føre til mer intern transport og logistikkproblemer for bedriftene. Det er lagt inn bestemmelse om at hver virksomhet håndterer egen renovasjon. Det åpnes også i bestemmelsene for at renovasjonshåndtering kan skje innenfor byggeformålene. Dette gir tilstrekkelig fleksibilitet for virksomhetene, og sikrer at vegbane forblir fri.

Beredskapskjøretøy har tilgang til hele planområdet slik det er utformet i dag. Både vegnettet inn og de interne vegene er tilrettelagt for store kjøretøy, dette betyr at også beredskapskjøretøy kan ta seg inn på samme måte. Illustrasjonsplanen vedlagt planforslaget viser hvordan utearealene skal benyttes.

Varelevering er også noe som allerede er løst innenfor planområdet for dagens bruk. Det vil ikke bli noen ytterligere endringer til hvordan dette løses.

Vei og parkering

Parkeringsdekning for planområdet tar utgangspunkt i krav fra KPA 2018, for antall parkeringsplasser per arealformål. Slik dagens situasjon er, dekker eksisterende parkeringsareal litt mer enn laveste krav til parkering, i henhold til dagens bruk. Det er ønskelig å videreføre en liknende parkeringsdekning. Bestemmelsene setter derfor krav om antall parkeringsplasser per 1000 m² BRA på 4,56. Dette settes uavhengig av type formål, for at parkeringsdekningen ikke skal måtte variere om leietaker med annet formål tar over. Økningen i utnyttelsesgrad skal utløse minst mulig økning i trafikk. Det legges derfor ikke opp til noen økning av parkeringsplasser.

Arealbruken og dagens leietakere tillater også en sambruk av parkeringsplasser da plassene også benyttes på kveldstid til blant annet treningssenteret.

4.8 Vannforsyning og avløp

Det er utarbeidet en VA-rammeplan i forbindelse med planarbeidet. VA-rammeplanen er vedlagt planforslaget. Denne legger opp til etablering av nye vannledninger, spillvannsledninger og ny håndtering av overvann.

Nye vannledninger etableres fra eksisterende vannledningsnett i Sjøkrigsskoleveien. To nye ledninger legges i begge tilkomstvegene til næringsparken. Ledningen i sør går ned til ny offentlig pumpestasjon. Ledningen i nord følger internvegen ned til kaiområdet, før den går i et borehull, og kobler seg på eksisterende vannledningsnett i Nygårdsvikveien. Fra denne ledningen går det også en ledning inn i verksbygningen. Dette er den eneste av de nye vannledningene i VA-rammeplanen som ikke er til kommunal overtakelse.

VA-rammeplanen fastslår at: «For å separere eksisterende avløp i kulverten og utslipp til sjø må det etableres nye spillvannsledninger og ny pumpestasjon som kan pumpe avløpet til eksisterende kommunalt rørnett.» Det etableres nye spillvannsledninger i den nye flomvegen som foreslås i planforslaget. En av disse er en privat spillvannsledning for Simonsviken Næringspark. Denne går fra den nye private pumpestasjonen i nord og tilbake opp til det kommunale nettet i sør. Dette nettet kobler seg på det kommunale eksisterende nettet i Furukollen, med et borehull. Det etableres også en kommunal overløpsledning fra privat pumpestasjon og ned til sjøen.

Eksisterende kulvert under verksbygningen er i dårlig stand, og dagens utløp er delvis rast sammen. Det etableres derfor ny overvannsledning fra nord for bygget og ut sjø. Slik kan eksisterende kulvert delvis brukes videre. Taknedløp fra det nye bygget i nord er planlagt ført i overvannsledning, og direkte ned i sjøen.

Det legges også opp til en alternativ løsning, etter etterspørsel av Bergen Vann. Denne løsningen legger opp til etablering av et borehull for spillvann med selvfall ned til Nygårdsviken, hvor det er en eksisterende pumpestasjon. Ved denne løsningen er det ikke behov for å etablere en kommunal pumpestasjon i sør, innenfor LA-formålet.

4.9 Blågrønne verdier

Det går en blågrønn struktur (vist på kommunens kart *blågrønne strukturer*), turveg, sør for eksisterende næringsbygg (verksbygningen), gjennom Bellonaparken som er avsatt til park (grønnstruktur) i planforslaget. Denne strukturen/turvegen opprettholdes i planforslaget.

Det er ikke aktuelt å sikre en sammenhengende blågrønn struktur langs sjøsonen grunnet sikkerhet og etablert industrivirksomhet.

VA-rammeplanen vedlagt planforslaget omhandler eksisterende bekk, kulvert samt tilfredsstillende løsninger for overvannet.

Rekreasjon og friluftsliv

Planforslaget påvirker ikke areal og allmennhetens tilgang til friluftsområder, hundremetersskog, grøntdrag, buffersoner, vegetasjonsbelter, strandsone etc. Det eksisterende kaianlegget er en ISPS-kai, som benyttes til nærings- og industrivirksomhet samt skipsanløp. Denne er ikke og vil heller ikke bli tilgjengelig for allmennheten.

Det er kort avstand til fjellet Lyderhorn med turstier og turmuligheter i nordvest, og til Lyreneset friluftsområde i sørøst. Planforslaget vil ikke føre til konsekvenser for friluftslivet.

Jordressurser

Planforslaget fører ikke til konsekvenser for jordressurser. Området er hovedsakelig bebygd i dag, og det er ingen registrerte jordressurser innenfor planområdet.

Naturmangfold og miljøkonsekvenser

Det er utarbeidet en konsekvensutredning for natur i forbindelse med planarbeidet. Rapporten viser til grønnstruktur på hver side av planområdet. Det er gjort flere funn av ask rødlistet som en sterkt truet art (EN). Det er også funnet flere tilfeller av fremmede arter innenfor planområdet, spesielt sprikemispel (SE), bulkemispel (SE), blankmispel (SE) og platanlønn (SE). Forekomstene av ask innenfor planområdet blir ikke påvirket av endringene som foreslås. Disse blir stående i utørte områder. Det er lagt inn en bestemmelse som skal hensynta fjerning av fremmede arter: *Tilplanting av fremmede arter er ikke tillatt. Ved gjennomføring av tiltak skal fremmede arter fjernes og håndteres på en forsvarlig måte.* Den skal dermed sikre at fjerning av artene ikke fører til ytterligere spredning.

Terrenginngrep og massehåndtering

Det er over år gjennomført større terrenginngrep innenfor planområdet. Dette har resultert i en relativt stor flate, med høye skjæringer på hver side. Med de foreslåtte nye tiltakene i planforslaget må noen flere terrenginngrep gjennomføres. For det nye næringsbygget i nord er forventede terrenginngrep små. Tomten er i stor grad allerede planert, og masser vil primært flyttes internt på tomten. Det er ikke planlagt å ta ut større masser i forbindelse med denne etableringen.

Det er noe etablering av infrastruktur som også vil kreve terrenginngrep og dermed håndtering av masser. Ved etablering av ny flomveg vil det kreve terrenginngrep. Det vil måtte gjennomføres sprengningsarbeid i skråningene øst for planlagt flomveg. Det vil også måtte graves og dermed flyttes på masser, for å anlegge rør i henhold til VA-rammeplanen. Ved etablering av ny tilkomstveg, til søndre del av næringsparken, vil også dette kreve terrenginngrep. Disse inngrepene vil skje i en liten del nordvest i Bellonaparken. Det må også gjennomføres sikringstiltak i de bratte skjæringene rundt næringsparken, ved

gjennomføring av enkelte tiltak. Det er lagt inn skredfaresoner i plankartet og knyttet bestemmelser til sonene.

Massene som tas ut for å etablere flomvegen vil primært være solide steinmasser. Massene som må fjernes for å realisere VA-rammeplanen kan også være noe mer løse masser. Massene fra etableringen kan være en blanding av løse og solide masser. Det er klart fra rapporten om forurenset grunn, at store deler av grunnen i næringsparken kan være forurenset. Avhengig av hvor forurensete massene er, kan om mulig håndteres internt av Envir som håndterer forurensete masser. Dette er mulig om massene ikke er så forurenset at de kategoriseres som farlig avfall.

Overvannshåndtering

VA-rammeplanen tar utgangspunkt i en avrenningskoeffisient på 0,69. Dette er dagens koeffisient, og ettersom det kun planlegges bygging på allerede asfalterte flater vil denne ikke endres etter gjennomført plan. Det er lagt til grunn en klimafaktor 40% i utregning av fremtidig nedbør.

Etablering av rabatt ved eksisterende parkering langs Gravdalsveien vil endre noe på avrenningen her, og begrense avrenning ned til idrettsanlegg. VA-rammeplanen legger derfor opp for at det kan, ved behov, etableres flere sluker. Dette blir da i tillegg til eksisterende sluker. Ved behov for etablering av flere sluker, foreslås permakum som en mulig løsning. VA-rammeplanen legger opp til at dette må vurderes ytterligere ved detaljprosjektering.

Dagens overvann går først i en åpen bekk gjennom Bellonaparken, før den går i en kulvert under verksbygget. Denne kulverten kan bli tett eller full, hvilket kan føre til en flomsituasjon.



Simulert flom ved tett kulvert, hentet fra VA-rammeplanen.

Som illustrasjonen over viser, vil det kunne samles store mengder vann ved tett kulvert. Den røde pilen viser til to dører på hver side av verkshallen, hvor det også kan renne overvann gjennom, om dørene ikke er fullstendig lukket.

For å unngå dette legges det opp til etablering av en ny flomveg på østsiden av verksbygget. Flomvegen vil bestå av en dyp flomgrøft med rist over, og en 5 meter bred veg. Dette planlegges for innenfor arealformålet Trase for overvannsnett (OVN). Grunnet forurensing i grunnen må grøften etableres med duk og tette masser for å unngå at forurensingen renner ut i sjø. 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.

4.10 Energi og klima

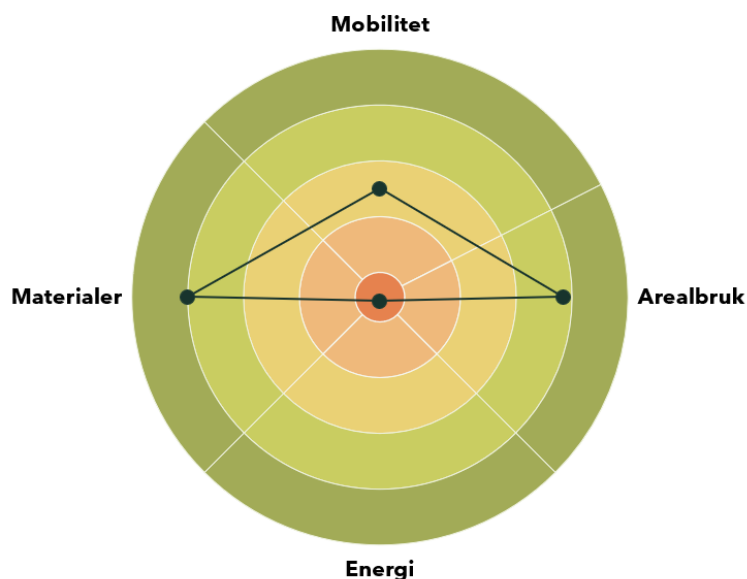
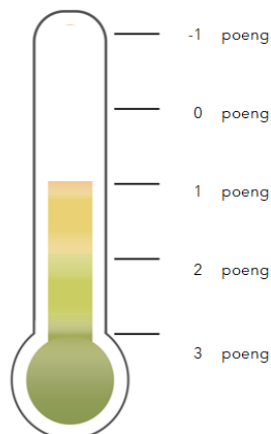
Eksisterende bebyggelse skal primært beholdes, (gjen-) brukes fullt ut og ivaretas. Gjenbruk av store industrielle konstruksjoner og areal som dette tett på hovedveinett og bysentrum, bidrar til å bremse byspredning og at det tas hull på nye naturområder. Gjenbruk av inntil 100 år gamle bygg og anlegg, kortere reise/transportstrekninger, og redusert behov for privatbilbruk for ansatte vil samlet bidra til å holde klimaavtrykket lavt.

Envir tar i bruk miljøvennlige metoder for å rense forurensede masser. For å kunne ta i bruk ny teknologi og ha større kapasitet krever det tilgjengelige lokaler. Dersom denne type virksomhet kan fortsette driften av miljøvennlige metoder for rensing av masser i Simonsviken, vil Simonsviken næringspark være et viktig miljøtiltak for Bergen.

Energiløsninger og klimatiltak

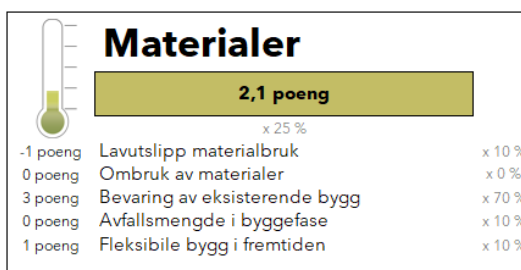
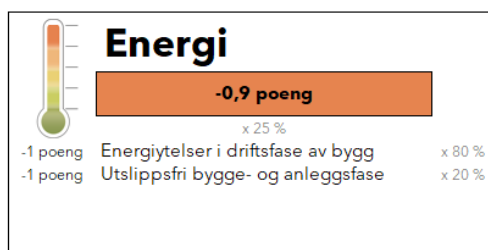
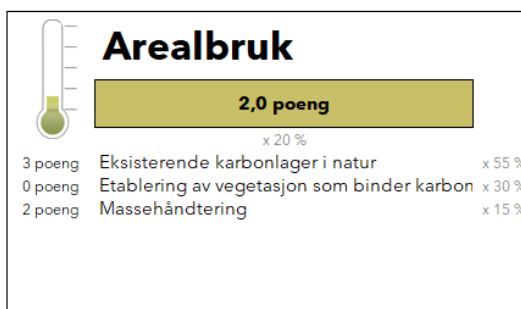
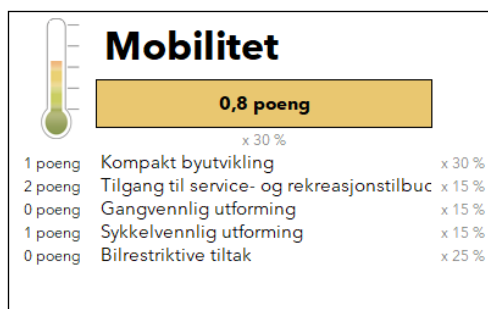
Planforslaget sikrer en relativt lav bilparkeringsdekning innenfor kravet i KPA. Det er tilrettelagt for ytterligere sykkelparkering sammenliknet med dagens situasjon, i tråd med kravet i KPA. Hovedbygget verksbygningen skal bevares, og dette er sikret i planforslaget. Det er kun lagerbygningene i sør som skal erstattes med et nytt bygg.

Det er utarbeidet et følgenotat til klimanormen for planforslaget. Dette beskriver bakgrunnen for poengsummen for hvert punkt. Det fremhever også hvor klimanormen kanskje ikke er et passende verktøy for å evaluere planer slik som denne. En plan for næring og industri, og med det en eldre eksisterende næringsbebyggelse, som skal fortsette med samme bruk og ikke transformeres, får en dårligere poengsum i klimanormen, enn det tiltaket i realiteten medfører. Dette beskrives godt i følgenotatet. Planforslaget oppnår fortsatt en relativt god poengsum, men dette reflekterer ikke hvordan planen egentlig reduserer klimagassutslipp.



Sammenlagt poengsum

0,9 poeng



Utsnitt av resultater for klimanorm.

Klimagassberegninger

Store deler av eksisterende bebyggelse på tomten videreføres og suppleres med nybygg og tilbygg. Videre bruk av eksisterende bygningsmasse bidrar til redusert materialbehov og lavere samlet klimaavtrykk. Klimagassberegningene vedlagt planforslaget.

4.11 Kulturmiljø

Det er utarbeidet en kulturminnedokumentasjon som er vedlagt planforslaget. Dokumentasjonen redegjør for kulturminner og kulturmiljø i Simonsviken. Det er ifølge kulturminnedokumentasjonen ikke potensial for funn av automatisk fredete kulturminner fra før 1537, da det meste av planområdet er så endret, planert og bebyggt at potensial for funn av slike kulturminner er liten.

Vestland fylkeskommune skriver i sin merknad til oppstart av planarbeid at de ikke har kjennskap til automatisk fredete kulturminne innenfor planområdet. Området er for det meste planert og utbyggt, og potensialet er vurdert å være lavt. Fylkeskommunen skriver videre at

planområdet består av nyere tids kulturminner og omfatter i hovedsak industriområdet hvor Blikkvalseverket lå.



Registrerte kulturminner i nærheten av planområdet (kulturminnesok.no)

Kulturminnedokumentasjon har kartlagt og vurdert verdier og konsekvenser for kulturminner/kulturmiljøet. Blikkvalseverket ble grunnlagt i 1916 og er et industrielt kulturminne som dokumenteres som en del av kulturminnedokumentasjonen. Det går også et historisk veifar gjennom den sørligste delen av planområdet som i gjeldende kommuneplan er avsatt som hensynssone. Denne hensynssonen videreføres i planforslaget.

Boligeiendommen (villaen) i nordvest som er inkludert i planområdet er også foreslått regulert med hensynssone. Dette er for å bevare boligen og hageanlegget. Det legges i planen opp til flere muligheter for bruk av villaen.

Planforslaget bygger opp om det historiske særpreget i Simonsviken ved å bevare Blikkvalseverket og eksisterende villa, og ved å sørge for videre utvikling av næring- og industrivirksomheten.

4.12 Barn og unges interesser

Næringsparken benyttes lite av barn og unge. Dette arealet er ikke ment for allmenn bruk, og er derfor ikke utformet for å ivareta barn og unge spesielt. Ved bruk av arealene for barn og

unge, er det gjerne gjennom aktivitetstilbud innenfor hovedbygget. Det er ikke ønskelig å oppmuntre barn og unge til å benytte arealene videre inn i næringsparken, grunnet sikkerhet.

Innenfor planområdet er det Bellonaparken og trafikkarealene som er benyttet av barn og unge. Parken inneholder store gressplener, trær og et mindre asfaltert areal med basketballkurv. Det er derfor mye areal for frilek, hvor barn og unge kan bevege seg. Bellonaparken grenser til Lyngbø idrettspark, som er hyppig brukt av barn og unge. Det er naturlig at de som oppholder seg her, også til tider trekker inn i Bellonaparken. Trafikkområdene er mye brukt av barn og unge som skoleveg og til andre aktiviteter. Alle boliger nord for Gravdalsveien og vest for næringsparken går gjennom planområdet for å komme seg til skolen. Trafikksikkerheten for området er dermed et svært viktig tema.

Planforslaget påvirker forhold for barn og unge til det bedre, gjennom trafikktiltak. Det legges til rette for betydelig bedring av trafikksikkerheten langs Sjøkrigsskoleveien og Gravdalsveien, og i krysset. Spesielt viktig for barn og unge er etableringen av fotgjengerovergang, slik at passering av Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien-krysset kan gjøres sikkert. Det anbefales også å senke hastigheten i krysset, og fortau skal etableres med en gjennomgående bredde på 2,5 meter.

Det er ikke arrangert egne medvirkningsprosesser med barn og unge i planarbeidet. Selve planområdet er først og fremst et industri- og næringsområde med voksne arbeidstakere og en omfattende virksomhet. Det er gjennomført informasjonsmøter for naboer. Foreldre har talt barn og unges sak, hvor trafikksikkerhet har kommet frem som et svært viktig tema.

4.13 Sosial infrastruktur

Skole og barnehage

Planforslaget legger ikke opp til etablering av boligbebyggelse, og vil dermed ikke påvirke behovet for skole og barnehage. Planforslaget sikrer tryggere skolevei, med utviding av fortau og sikrere vegkryss i Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien.

Annen sosial infrastruktur

Planforslaget har ikke konsekvenser for andre servicetilbud i området. Eksisterende tilbud reduseres ikke og nye behov utløses ikke som følge av planforslaget. Kollektivtilbudet er tilfredsstillende og nye tiltak som for eksempel dagligvarebutikk eller idrettsanlegg etc. er ikke nødvendig å etablere som følge av planforslaget.

4.14 Risiko og sårbarhet

Det er utarbeidet en ROS-analyse som del av planforslaget. Relevante tema er:

- Flom
- Ekstremvær
- Skredfare (steinsprang)
- Farlig terrengformasjon
- Forurensing i grunn
- Radon
- Eksplosjonsfare
- Ulykker med farlig gods
- Ulykker gående/syklende
- Ulykker med bil
- Ulykker med skip
- Brann

Foreslåtte avbøtende tiltak er i ROS-analysen:

Tiltak for flom er beskrevet og illustrert i VA-rammeplanen. Flomveg er regulert inn øst for bygget. VA-rammeplan skal legges til grunn for detaljprosjektering.

Hensynssone Ras- og skredfare (H310) er lagt inn i tråd med faresonekartet – på plankartet. Det knyttes bestemmelser til hensynssonen. Dersom det i fremtiden skal føres opp tiltak innenfor faresonen må det utføres sikringstiltak for å oppfylle kravene til sikkerhet jf. skredfarevurdering. Tiltak skal prosjekteres av firma med ingeniørgeologisk og skredfaglig kompetanse.

Nye tiltak skal ikke medføre økt utslipp til grunn. Der det skal gjennomføres fysiske byggetiltak i grunn, må det utføres miljøtekniske grunnundersøkelse med tiltaksplan i det aktuelle området.

Følge TEK17, med krav til tiltak som minimerer radon, ved oppføring av nye bygg og oppgradering av eksisterende bebyggelse. Følge TEK17 og andre relevante regler og lovverk for å minimere sannsynlighet og mulig skade ved brann.

Det henvises til rett lovverk i forhold til tillatelse for å oppbevare gassene på området i bestemmelsene.

Trafikkanalysen og mobilitetsplanen legger frem flere tiltak for å bedre trafikksituasjonen disse er:

- Øke bredde på fortau
- Legge til fotgjengerfelt
- Senke farten
- Begrense økningen av trafikk, spesielt tungtrafikk

Endre utforming av veg. Detaljplaner for veg, med ytterligere bredde, bedre utforming av kryss og bedre sikt.

Kaianlegget utbedres med støypekant.

Klimatilpasning

Det er utarbeidet en VA-rammeplan for planforslaget. Her beskrives tiltak for å håndtere dagens, og fremtidens nedbør og overvann. Dette er beskrevet tidligere under *4.9 Blågrønne verdier*, med undertittelen *Overvannshåndtering*.

Framtidig havnivåstigning kan påvirke planområdet, grunnet kaianlegg og nærhet til sjø. En konkret og definitiv havnivåstigning er vanskelig å forutse, men det fastslås med sikkerhet at noe havnivåstigning vil forekomme. En havnivåstigning på 2 meter er maksimalt av hva som kan forventes for Bergen, innen 2100 (Kartverket). Kaianlegget på Simonsviken ligger på 3 moh, på det laveste. Dette betyr at havnivåstigningen ikke vil overgå kanten på kaianlegget. Samtidig er det behov for denne 3 meter høydeforskjellen på hav og kaifront. Dette for å tilrettelegge for lossing av skipene, med deres høyde. Det er derfor behov for å beholde denne høydeforskjellen i fremtiden. Planforslaget legger derfor opp til at høyden på kaifronten kan heves, sammen med bakenforliggende næringsarealer, for å fortsatt kunne benytte området for skipstrafikk, selv etter en havnivåstigning.

4.15 Juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget regulerer deler av offentlig fortau og veggrunn på annen manns grunn. Planforslaget kan dermed medføre ekspropriasjonstiltak for å kunne gjennomføres. Dette blir ikke nødvendig hvis det inngås privatrettslige avtaler mellom grunneier og vegeier.

Kommunal og fylkeskommunal veg reguleres til offentlig eierform. Kommunen og fylkeskommunen har ansvar for videre drift og vedlikehold. Ved utbygging vil det være behov for en utbyggingsavtale. Store deler av VA-anlegget som planforslaget med VA-rammeplanen legger opp til vil bli overtatt av kommunen.

4.16 Rekkefølgebestemmelser

Rekkefølgebestemmelsene setter krav om sikret opparbeiding av Gravidalsvegen og Sjøkrigsskoleveien i tråd med reguleringsplanen, ved nye byggetiltak. Bygging av veien skal sikres opparbeid med utbyggingsavtale.

4.17 Oversikt over arealformål

Grad av utnytting

Formål KBA1 har en utnyttingsgrad på 135% BRA, som samlet gir inntil 59079 m² BRA. Eksisterende bebyggelse i KBA1 er på 49267 m² BRA. Kjellerarealer er ikke tatt med.

Formål KBA2 har en utnyttingsgrad på 35% som tilsvarer 6037 m² BRA. Eksisterende bebyggelse i KBA2 er på 2395 m² BRA.

Formål KBA3 har en utnyttingsgrad på 20% som tilsvarer 708 m² BRA. Eksisterende bebyggelse i KBA3 er på 500 m² BRA.

Formål LA har en utnyttingsgrad på 50% som tilsvarer 1633 m² BRA. Eksisterende bebyggelse i LA er på 495 m² BRA.

| Arealformål | Areal (m ²) | Tillatt BRA (m ²) | Utnyttingsgrad (%BRA) |
|--------------|-------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| KBA1 | 43 762 m ² | 59 079 m ² | 135% |
| KBA2 | 17 247,4 m ² | 6 037 m ² | 35% |
| KBA3 | 3 544 m ² | 708 m ² | 20% |
| LA | 3 266 m ² | 1 633 m ² | 50% |
| Andre formål | 57 623,6 m ² | 0 m ² | 0% |
| Planområdet | 125 443 m ² | 67 456,15 m ² | 54% |

Arealformål

| | |
|--|-------------------------|
| §12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg | Areal (m ²) |
| 1350 - Lager (LA) | 3265,8 |
| 1800 - Bebyggelse og anlegg kombinert i samsvar med angitte bestemmelser. (KBA1) | 43762 |
| 1800 - Bebyggelse og anlegg kombinert i samsvar med angitte bestemmelser. (KBA2) | 17278,7 |
| 1800 - Bebyggelse og anlegg kombinert i samsvar med angitte bestemmelser. (KBA3) | 3544,4 |
| 1803 - Kombinert bolig og tjenesteyting (B/T) | 65,8 |
| Sum areal denne kategori: | 67916,7 |
| §12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur | Areal (m ²) |
| 2010 - Veg (o_V1) | 118,5 |
| 2010 - Veg (V2) | 74,6 |
| 2010 - Veg (V3) | 1474,4 |
| 2010 - Veg (V4) | 29,4 |
| 2010 - Veg (o_V5) | 14,9 |

| | |
|---|--------|
| 2010 - Veg (V6) | 3074,7 |
| 2010 - Veg (V7) | 1482,2 |
| 2011 - Kjøreveg (o_KV1) | 1643,1 |
| 2011 - Kjøreveg (o_KV2) | 2319,4 |
| 2011 - Kjøreveg (o_KV3) | 152,3 |
| 2011 - Kjøreveg (o_KV4) | 3219,5 |
| 2012 - Fortau (o_FO1) | 192,6 |
| 2012 - Fortau (o_FO2) | 194,8 |
| 2012 - Fortau (o_FO3) | 472,3 |
| 2012 - Fortau (o_FO4) | 263,6 |
| 2012 - Fortau (o_FO5) | 1000,9 |
| 2012 - Fortau (FO6) | 77,8 |
| 2012 - Fortau (o_FO7) | 1,8 |
| 2012 - Fortau (o_FO8) | 264,2 |
| 2016 - Gangveg, gangareal eller gågate (o_GG1) | 352,6 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT1) | 251,5 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT2) | 220,6 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT3) | 10,6 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT4) | 12,7 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT5) | 67,2 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT6) | 30 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT7) | 190,6 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT8) | 151,1 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT9) | 183,2 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT10) | 40,2 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT11) | 168,5 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT12) | 182,8 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT13) | 43,4 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (AVT14) | 16 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (AVT15) | 14,5 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT16) | 200,9 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT17) | 107,5 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (AVT18) | 118,2 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT19) | 223,3 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (AVT20) | 133 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT21) | 9,7 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT22) | 5,6 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT23) | 158,2 |
| 2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT24) | 79 |
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (o_AVG1) | 379,1 |
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (o_AVG2) | 245 |
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (o_AVG3) | 108 |
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (o_AVG4) | 263,9 |
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (o_AVG5) | 13,8 |
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (o_AVG6) | 24,2 |

| | |
|--|-------------------------|
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (o_AVG7) | 14,2 |
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (o_AVG8) | 13 |
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (f_AVG9) | 39,7 |
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (AVG10) | 48,4 |
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (AVG11) | 10,6 |
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (o_AVG12) | 697,2 |
| 2019 - Annen veggrunn, grøntareal (AVG13) | 438,1 |
| 2040 - Havn (H) | 2029 |
| 2071 - Kollektivanlegg (o_KA1) | 7,2 |
| 2071 - Kollektivanlegg (o_KA2) | 7,3 |
| 2082 - Parkeringsplasser (o_PP1) | 88,7 |
| 2082 - Parkeringsplasser (f_PP2) | 143,4 |
| 2082 - Parkeringsplasser (PP3) | 146,9 |
| 2082 - Parkeringsplasser (PP4) | 227,9 |
| 2082 - Parkeringsplasser (PP5) | 1603,7 |
| 2143 - Trasé for overvann (OVN) | 837,5 |
| Sum areal denne kategori: | 26428,5 |
| §12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur | |
| | Areal (m ²) |
| 3020 - Naturområde (GN1) | 368,5 |
| 3020 - Naturområde (GN2) | 6535,7 |
| 3020 - Naturområde (o_GN3) | 20 |
| 3020 - Naturområde (o_GN4) | 122 |
| 3020 - Naturområde (o_GN5) | 1115,2 |
| 3020 - Naturområde (o_GN6) | 305,8 |
| 3031 - Turveg (o_TV1) | 421 |
| 3031 - Turveg (o_TV2) | 46,2 |
| 3031 - Turveg (o_TV3) | 430,7 |
| 3050 - Park (o_PA) | 13944,6 |
| Sum areal denne kategori: | 23309,8 |
| §12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone | |
| | Areal (m ²) |
| 6220 - Havneområde i sjø (o_HOS) | 8011,8 |
| Sum areal denne kategori: | 8011,8 |
| Totalt alle kategorier: | |
| | 125666,9 |