

Informasjonsmøte for naboer om planarbeidet for Simonsviken Næringspark

Dato: 14.10.2025

Tid: kl. 18-19.30

Sted: Blikken kafé i Simonsviken Næringspark.

I tillegg til plankonsulenter Aslaug Sæther og Astrid Larsen fra Holon Arkitektur AS møtte representanter fra Simonsviken næringspark v Bjørn Frode Skaar og Leif Ove Olaisen, samt Helge Hopen (rådgiver trafikk) og Gunnar Wiederstrøm (møteleder). To av leietakerne fra næringsparken var representert, ved Kolbjørn Akervold, Envir og Øyvind Risnes, Grønnevik.

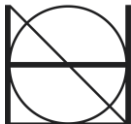
Antall naboer ca. 27 stk.

Nabomøtet ble innledet med en presentasjon av planforslaget som er tilgjengelig på Holon sine nettsider (holon.no/kunngjoringer). Presentasjonen var delt i to tema, en med fokus på planforslaget og planprosessen, og en med fokus på trafikk.

Oppsummert presentasjon:

Planforslaget:

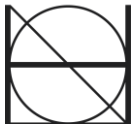
- Planforslaget legger opp å regulere for eksisterende situasjon/virksomheter samt noen flere tiltak innenfor Simonsviken Næringspark.
 - 8000 m2 BRA ekstra areal innenfor eksisterende verksbygning (over Byggmakker), til et plan 2
 - Ny innkjøring til plan 2
 - 3000 m2 BRA til nytt lagerbygg i nord (i tråd med gitt rammetillatelse)
 - 1500 m2 BRA som erstatning av eksisterende to lagerbygg (rives) i sør
 - Flomvei mellom verksbygningen og skråningen mot Furukollen
 - Ny/utvidet garasje for villa
- Plandokumenter som blir juridisk bindende når planforslaget er vedtatt:
 - Plankartet viser formål, og hvor disse tillates. Byggegrense begrenser plassering av tiltak.
 - Planbestemmelser, setter krav om hva og hvordan tiltak kan gjennomføres. Her er også rekkefølgekrav.
 - Planbeskrivelse, forklarer og redegjør for planen.
 - Illustrasjonsplan, illustrerer hvordan området vil bli seende ut.
- Det er utarbeidet flere rapporter til planforslaget, for å få forståelse og undersøke konsekvensene for ulike fagtema.



- Den videre planprosessen ble forklart, og når det er mulig å si sin mening.
 - Etter planen er saksbehandlet av fagetaten i Bergen kommune (12 ukers saksbehandlingstid), blir planen sendt ut til offentlig ettersyn/høring. Da kan alle som ønsker sende inn merknad, 6 ukers frist. Alle merknader oppsummeres og svares ut av forslagsstiller.
 - Etter at planforslaget har vært på høring vil planforslaget kunne bli noe justert og deretter sendt inn til sluttbehandling til kommunen. Da vil planforslaget blant annet komme opp i Utvalg for miljø og byutvikling, hvor det er mulig å komme med et muntlig innlegg i saken, for de som ønsker det.
 - Etter at planen vedtas i Bergen bystyre vil vedtaket kunngjøres, og det er mulig å klage på vedtaket, med 3 ukers frist.

Trafikk:

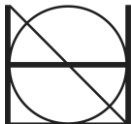
- Trafikkanalyse og mobilitetsplan er utarbeidet til planforslaget. ÅDT (gjennomsnittlig døgntrafikkmengde), og problemstillinger i dagens og fremtidig situasjon er kartlagt og redegjort for. Det er også varslet oppstart av planarbeid for Sjøkrigsskolen, og trafikkanalysen tar høyde for begge planarbeidene. Analysen bygger på omfattende trafikkmålinger av både trafikkmengder og bevegelsesmønstre for alle trafikantgrupper.
- Planforslaget øker trafikkmengden. 200+ ÅDT fra Sjøkrigsskolen, 400+ ÅDT fra Simonsviken.
- Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter i kryssområdet Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien er vurdert som uakseptabelt, og det anbefales forbedringstiltak, både som del av reguleringsplanen og som strakstiltak i regi av veimyndighetene.. Konkrete tiltak som er foreslått:
 - «Timeglass»-utformet busstopp
 - Bredere fortau, på kun en side for å begrense kryssing over kjøreveiene
 - Bedre utforming og oppstramming av krysset og søndre avkjørsel til Simonsviken
 - Fotgjengerovergang (reguleres ikke i en plan, kan gjennomføres uten)
 - Senke fartsgrensen (reguleres ikke i en plan, kan gjennomføres uten)
 - Eventuelt fartsdempende tiltak (humper e.l.)
- Fylkeskommunen er veieier av Gravdalsveien, og kan derfor gjennomføre flere av tiltakene nå. De har informert at de jobber med strakstiltak for strekningen. 30 km/t er allerede innført i Gravdalsveien (oppløst i møtet).
- Kapasitet og trafikkavvikling i krysset Lyderhornsveien/Gravdalsveien er vurdert som akseptabel, og trafikkøkningen fra planområdene har liten innvirkning på trafikksituasjonen i krysset.

**Spørsmål m/ svar****Spørsmål og svar til planforslaget:**

- Er lagerbygget i nord ment for Envir, og da oppbevaring av masser? Det er vel ikke plass til alle massene som nå ligger på kaien i det nye bygget?
 - Ja, lagerbygget er ment for å oppbevare massene som nå finnes på kaien. Det er nå flere masser på kaien enn det som forventes å måtte oppbevares i fremtiden. Per nå har få entreprenører visst om muligheten for å hente rene masser hos Envir, de har kun levert forurensede masser. Det er derfor forventet at mengden masser vil begrenses.
- Hvordan er ansvarsfordeling for Simonsviken Næringspark, Holon, Bergen kommune, Fylkeskommunen, med flere, i forhold til reguleringsplanen?
 - Holon er plankonsulent og Simonsviken Næringspark som forslagsstiller er ansvarlig for utarbeiding av planen. Kommunen legger frem krav og innspill til planforslaget, og det er politikerne som vedtar den. Det er kommunen som har bestemt planavgrensningen, som også medtar vegene og Bellonaparken. Statsforvalter, Fylkeskommunen og andre offentlige instanser kommer med merknader, og kan eventuelt fremme en innsigelse hvis de mener noe ikke stemmer i forhold til lovverk og retningslinjer.
- Det er en parkeringsplass på vestre side av næringsparken. Planlegges det for noe bygging her?
 - Dette arealet er ikke medtatt i planområdet, og det planlegges ikke for bygging her i denne planen. Dette arealet er ikke eid av Simonsviken Næringspark. Det er kjent at eierne av tomten har et slikt ønske (avholdt en forhåndskonferanse med kommunen). Det antas at et slikt tiltak vil være vanskelig å gjennomføre, uten en reguleringsplan, og en lengre prosess.

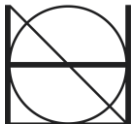
Spørsmål og svar til trafikk:

- Naboene er bekymret for barn og unge som beveger seg i trafikken. Det er mye tungtrafikk, og denne har økt sammenliknet med slik det var før, og det legges nå til rette for en ytterligere økning med planforslaget. Hvordan skal dette gjøres trafiksikkert? Naboene mener det ikke kan være forsvarlig å etablere tiltakene det legges opp til uten å utbedre vegen, og krever at dette blir en forutsetning for å kunne vedta planen.
 - Forslagsstiller forventer og legger til rette for at dette blir et rekkefølgekrav i planen. Det vil si at de foreslåtte utbedringene av vegen kobles opp mot gjennomføringen av nye byggetiltak som vil føre til økt trafikkmengde. Det er absolutt i alles interesse at trafiksikkerheten innenfor planområdet forbedres.
- Det har tidligere vært lokalpolitikere på befaring, og sett på mulig utforming på vegen, spesielt for Lyderhornveien/Gravdalsveien-krysset. Det var da snakk om

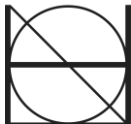


lysregulering, ettersom at krysset kan oppleves farlig. Burde dette legges til rette for i denne planen?

- Dette krysset er blitt analysert. Det er mulighet for å legge til rette for en framtidig lysregulering, men det er ikke sikkert at dette gjør krysset mer trafiksikkert. Dette svares ut i planarbeidet.
- Er det snakk om muligheten for lysregulering i Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien-krysset?
 - Nei, det er ikke vurdert som en aktuell løsning. Det viktigste for å få dette krysset trafiksikkert er lav hastighet, og etablering av et fotgjengerfelt med kortere kryssingslengde.
- Det er et annet sted hvor det også kan være lurt å etablere en overgang, med tanke på trafiksikkerhet spesielt for barn og unge. Dette er et lite stykke nord for Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien-krysset, i Sjøkrigsskoleveien. På motsatt side av vegen for fortauet går det en snarvei ned til fotballbanen. Denne er mye brukt av barn og unge som skal til og fra skolen og fotballbanen. Denne vegen benyttes ofte når mengden tungtrafikk er på det høyeste. Er det kanskje mulig å etablere et fotgjengerfelt her?
 - Vi skal se nærmere på denne problemstillingen. Et gangfelt bidrar ikke alltid til bedre trafiksikkerhet, det kan i noen tilfeller skape falsk trygghetsfølelse og mindre oppmerksomhet når man krysset veien. Det er blant annet krav til antall brukere for å kunne etablere et fotgjengerfelt. Tiltak for å hindre, begrense eller legge til rette for gangkryssing løses normal utenfor en reguleringsplan gjennom fysiske tiltak og skilting utført av veieier, men vi vil følge dette opp og se hva som kan gjøres innenfor reguleringsplanen, og eventuelt som innspill til strakstiltak hos veieier (Bergen kommune).
- Det står lastebiler i kø inn til Envir hver morgen. Dette er i tillegg til vanlig trafikk, kollektivtrafikk og myke trafikkanter. Det er uansvarlig å skulle øke trafikkmengden. Vi har forsøkt å gå i dialog med fylkeskommunen tidligere, for å utbedre vegen, men dette var ikke til nytte.
 - Alle er enige i at vegen må utbedres, og at det ikke er trafiksikkert. Det er også mulig for naboer å gå sammen i velforeningene, og legge ytterligere trykk på Fylkeskommunen, f.eks. med å etterspørre status for straksløsningen for krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien som fylkeskommunen over lang tid har varslet at de arbeider med.
 - Øyvind Risnes, daglig leder Grønneveien Industrier blir gjerne med i et felles innspill til fylket sammen med velforeningene når det gjelder å få fortløp i fylkets hastetiltak/kortsiktige tiltak.
- Det må tas hensyn til folkene som bor rundt planområdet. Dette har vært lite forutsigbart for oss, med tanke på vegforholdene. Tidligere med blikkvalseverket kjente vi deres rutiner, og hvordan hverdagen var. Nå endres og utvides virksomheter, og vi vet ikke hva resultatet er på trafikkforholdene. Det er tydelig at vegen ikke er trafiksikker.



- Dette er klart, og tas med inn i arbeidet, og skal formidles videre. Vi kan bare gjøre endringer innenfor reguleringsplanen og det området den regulerer. Her kommer det til å legges til rette for bedre løsninger for myke trafikanter, som ventes å gi forbedret trafikksikkerhet. Fotgjengerfelt etableres slik at hovedgangaksen ikke skal krysse tungtrafikken.
- Et hjertesukk: Dette er galskap. Det er allerede enorme mengder trafikk, med mye tungtrafikk. Det er få som tar hensyn til myke trafikanter, spesielt barn og unge, og ansatte ved Grønneveien. Det er byggestopp på Gravdal grunnet denne dårlige vegen. Hvordan kan det da ha seg, at det kan tillattes utbygging her?
 - Det er forståelse for fortvilelsen. Vi ser at det ikke er tilstrekkelig trafikksikkert. Dette er noe av det planen skal rette opp i, men det er også nødvendig at veimyndighetene tar ansvar og gjennomfører tiltak på kortere sikt.
- Det har tidligere vært forsøkt med planer med rekkefølgekrav, og det er fortsatt ikke blitt gjort noe. Kommer det derfor til å skje nå? Legges det til rette for utbedring av vegen? Er Sjøkrigsskolen også regnet med, ettersom de også skal øke kapasiteten?
 - Tidligere planer har åpnet for bolig, men det gjør ikke denne. Det blir rekkefølgekrav for denne planen, og disse vil være gjeldende når planen vedtas. Trafikkanalysen er utarbeidet i samarbeid med planen for Sjøkrigsskolen, og tar derfor høyde for all trafikkøkning fra disse to områdene.
- Hvordan er fordelingen av trafikkøkningen? Er alt forventet i hverdagen?
 - Trafikkøkningen er beregnet på grunnlag av dagens trafikkskapning pr. arealenhet for dagens næringsvirksomheter. Trafikkøkningen blir med dette forholdsmessig like stor som arealøkningen. Denne økningen vil i hovedsak følge trafikkmønsteret til dagens virksomheter i Simonsviken, dvs. primært i hverdagene.
- Vil «timeglass»-busstoppet stoppe privattrafikken for å kjøre forbi når busser står på stoppet?
 - Ja, det vil da ikke være mulig å kjøre forbi.
- Det må legges inn rekkefølgekrav for utbedring av veg. Dette må sikres. Har ikke også Lyderhornveien/Gravdalsveien-krysset dårlig kapasitet? Det er blitt verre etter den nye utformingen.
 - Begge planer (Simonsviken og Sjøkrigsskolen) bygger på samme kunnskapsgrunnlag, og det er tatt høyde for trafikkøkningen fra begge planområdene. Trafikkmengden i L/G-krysset blir liten i forhold til trafikkmengden som allerede eksisterer i dag. Kapasitetsanalysene har tatt høyde for maks trafikkmengde i rushperiodene på hverdager. Det er ikke påvist alvorlige kapasitetsproblemer i krysset, køer og forsinkelser i makstimen er små/normale for denne type kryss. Kapasitetsøkning er mulig gjennom å påby høyresving ut fra Gravdalsveien, dette er noe

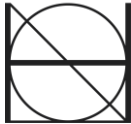


veimyndighetene må avgjøre om det kan være et aktuelt tiltak på sikt, uavhengig av vår reguleringsplan.

- Alle ønsker at vegen skal bli så trafikksikker som mulig. Hvordan trafikksikringstiltakene skal finansieres og den konkrete gjennomføringen av tiltakene vil bli avklart i forbindelse med planprosessen.
- Det er mulig for Envir å løse kø-situasjonen som oppstår jevnlig, relativt fort. Er det ikke mulig å bedre logistikken for tungtransport, så unngås køen?
 - Envir ønsker å bedre logistikken for tungtransporten, for levering og henting hos oss. Det er også en klar fordel at det nå lages en reguleringsplan, hvor det kan foreslås konkrete tiltak, og hvor temaer undersøkes og vurderes. Dette vil kunne bedre situasjonen.
- Hvor mye av trafikkøkningen er tungtrafikk og hvor mye er persontrafikk?
 - I dag er ca. 13% av totaltrafikken (ÅDT) i Sjøkrigsskoleveien tungtrafikk.
- Tar trafikkøkningen høyde for fremtidig bruk?
 - Ja, den tar høyde for den fremtidige bruken som planen legger opp til gjennom de foreslåtte tiltakene. Dette gjelder både Sjøkrigsskolen og Simonsviken Næringspark.

Spørsmål og svar om støy fra Envir:

- Envir overholder ikke det de har lovet med portene. Disse skal holdes lukket, men har ved anledninger ikke vært lukket. Envir er da blitt oppringt, men det var ikke mulig å gjøre noe med dette.
 - Det er riktig at portene skal være lukket. Dette er den beste måten å begrense støyen på som skapes ved arbeid med massene. Portene har nå over en tid vært defekte, og det har derfor ikke alltid vært mulig å lukke dem. Dette skal løses.
- Er det ikke en forutsetning for Envir's tillatelse til virksomheten at masser skal lagres under tak? Vi har forstått dette som en forutsetning for tillatelsen til virksomheten.
 - Dette er ikke helt riktig. All behandling skal skje innendørs. I forhold til tillatelsen og hvorvidt alle masser skal holdes innendørs er vi i dialog med Statsforvalter i forhold til dette. Etablering av lagerbygget vil også hjelpe.
- Avkjørsler fra Simonsviken Næringspark er ikke trygge. Det er mye tungtransport som svinger ut på Sjøkrigsskolevegen, uten full oversikt. Skal dette gjøres noe med?
 - Disse skal endres på, og detaljplanlegges av veikonsulenter. Avkjørslene vil få bedre sikt.
- Det er flere store steiner som også ligger ved kaiarealet. Disse flyttes rundt på og lager mye støy. Hvorfor er disse her? Kan de fjernes, eventuelt dumpes i sjø?
 - Dette er masser som ikke ønskes av Envir, men som er levert av entreprenører. De skal vi egentlig ikke motta, for vi kan ikke behandle slike. Vi forsøker å bli kvitt dem, ved å tilby dem i andre prosjekter. Disse kan ikke



dumpes i sjø, men må benyttes der hvor de er ønsket. Dette er Envirs ansvar, og det vil finnes en løsning.

- Lagerhallen fremstår som starten på mer utbygging. Er planen et endelig forslag eller er dette starten på mer videre utbygging?
 - Planforslaget legger opp til de endelige tiltakene, det skal ikke gjøres ytterligere tiltak enn dette. Utviding av kaianlegget legger planen ikke lenger opp til.
- Er det noen begrensinger for båtene ved kaianlegget? Har de lov å stå med lysene på?
 - Det er kun tillatt med lasting og lossing mellom 7 og 19 i hverdager, det kan utvides til 20 ved enkelte unntak. Det er ingen begrensinger for lysbruk. Vi har uttrykt til båtene at lysbruken bør begrenses når de er lagt til kai. Dette skal ytterligere uttrykkes.