

NOTAT - TRAFIKKANALYSE

PROSJEKT Nyhaugveien boligutvikling	PROSJEKTLEDER Silje Glesnes-Børsheim	DATO 24.04.2017	REVIDERT DATO 23.06.2023
PROSJEKTNUMMER 10230731 (tidligere 29262001)	OPPRETTET AV Stein Emilsen	KONTROLLERT AV Vegard Brun Saga	
TIL Nyhaugen AS			

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og beliggenhet

Nyhaugen AS arbeider med et forslag til detaljreguleringsplan for et område rundt Nyhaugveien på Minde i Bergen. Sweco har blitt engasjert for å bistå med tekniske fag som innspill til arbeidet med planforslaget. Foreliggende notat oppsummerer Swecos vurderinger av trafikale konsekvenser som følge av planforslaget. Notatet bør leses i sammenheng med planbeskrivelsen, og vi har brukt så lite ressurser som mulig på å gjengi informasjon om selve planforslaget i dette notatet. Trafikkanalysen er oppdatert i 2022 og 2023. Oppdateringen omfatter oppdatert beregning av planforslagets turproduksjon som følge av at arealtall for foreslått utbygging er oppdatert siden 2017. Trafikkgrunnlag og kapasitetsberegninger er oppdatert som følge av dette. Figur 1 gir en oversikt over planområdets beliggenhet og navn på veger som er omtalt i trafikkanalysen.



Figur 1 – Planområdets beliggenhet (kartgrunnlag: NVDB)

1.2 Tidligere arbeid – kildebruk

Det planlegges en storstilt utbygging på Minde i årene som kommer, og i forbindelse med planleggingen er det utarbeidet flere trafikkanalyser som gjelder områder i nærheten. I foreliggende analyse har vi støttet oss på følgende tre analyser:

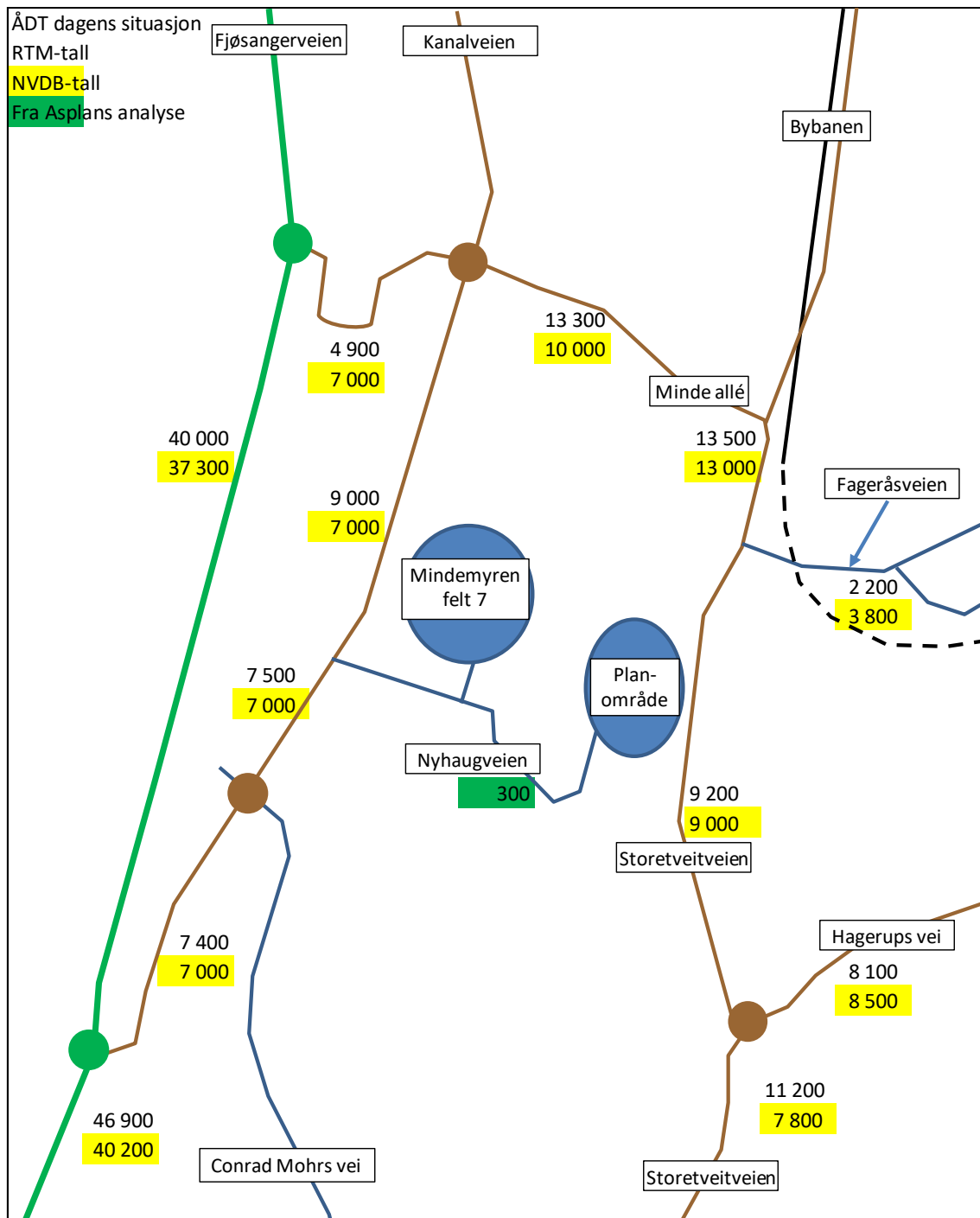
- «Mindemyren – trafikk», utarbeidet av Sweco 24.11.2015. Analysen ble utarbeidet i forbindelse med bybaneutredningen. I analysen er det utarbeidet et trafikkgrunnlag for hele Mindemyren for henholdsvis dagens situasjon og en prognostisert situasjon 2040. Vurderingene i notatet fokuserer på krysset Minde allé X Kanalveien.
- «Mindemyren felt S7 Mobilitetsplan og trafikkanalyse», utarbeidet av Asplan Viak 03.02.2017. Analysen tar for seg planlagt eiendomsutvikling på Mindemyren felt 7. Analysen er interessant siden trafikk til og fra felt 7 har adkomst i Elvebakken, altså i samme veg som planområdet i foreliggende trafikkanalyse.
- «Trafikkanalyse Granveien/ Kirkeveien», ukjent utgiver. Analysen er utarbeidet i forbindelse med reguleringsplanforslag for gnr./bnr. 15/88 og 15/101. Planforslaget legger opp til etablering av 30 leiligheter som alle vil ha adkomst via krysset Elvebakken X Granveien.

2 Dagens situasjon

2.1 Trafikkvolum

Figur 2 viser ÅDT i dagens situasjon på vegene rundt planområdet. Tall på gul bakgrunn er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), mens tall på hvit bakgrunn er hentet fra RTM-modellen som ble brukt i arbeidene med NTP og bybaneutredningen. RTM-tallene gjelder for 2014. Det foreligger ikke tall for Elvebakken og Nyhaugveien. I Asplan Viaks analyse er det stipulert at ÅDT øst for adkomsten til felt 7 er 300 kjt/døgn.

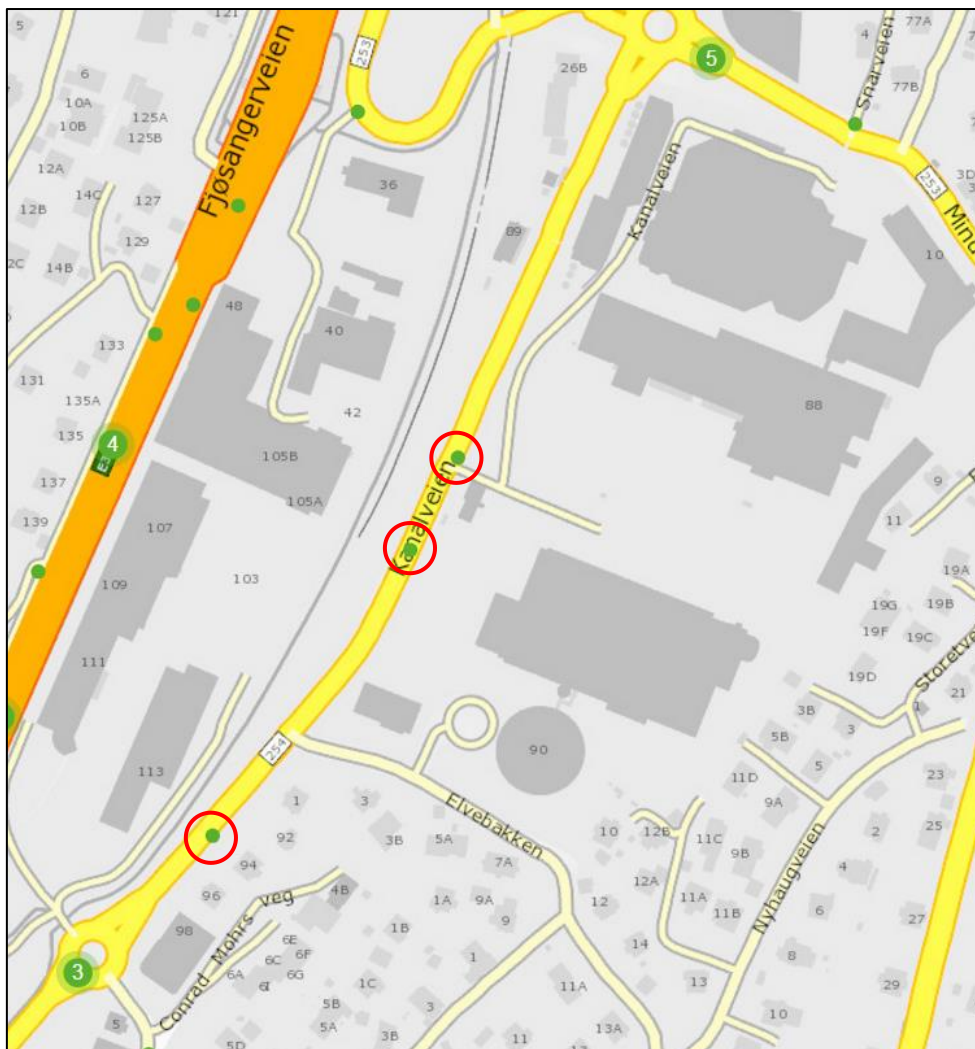
Vi ser at tallene fra RTM jevnt over er noe høyere enn tallene fra NVDB. Både RTM-modellen og NVDB er beheftet med usikkerhet. På lokalvegnettet kan det forekomme store avvik i RTM-modellen. En viktig årsak til dette er at all trafikk til og fra hver grunnkrets, kobler seg til vegnettet i en såkalt sonetilknytning. På små vegstrekninger i nærheten av sonetilknytningen vil RTM-tallene kunne være altfor høye. Til tross for dette antar at RTM-modellen gir et godt nok bilde på trafikken, særlig på det overordnede vegnettet, til at vi kan bruke den for å stipulere fremtidig trafikk.



Figur 2 – ÅDT dagens situasjon

2.2 Trafikksikkerhet

Figur 3 gir en oversikt over trafikkulykker som har skjedd i Kanalveien siden 01.01.2006.



Figur 3 – Ulykker som har funnet sted siden 01.01.2006 (kilde: NVDB)

Det har skjedd til sammen tre ulykker mellom de to rundkjøringene i hver «ende» av Kanalveien. Alvorligste skadegrad var «lettere skadd» i alle tre ulykkene. «Mykeste» trafikant i de tre ulykkene var henholdsvis fotgjenger, MC og bil, og det var helt forskjellig hendelsesforløp i de tre ulykkene.

Asplan Viak skriver i sin analyse at det i trafikksikkerhetsplanen for Bergen er meldt inn kryss og strekninger der innbyggerne føler utrygghet i hele kommunen. Det er ingen slike punkter i eller ved Mindemyren felt 7.

Basert på det ovenstående kan man ikke hevde at Kanalveien er spesielt ulykkesutsatt.

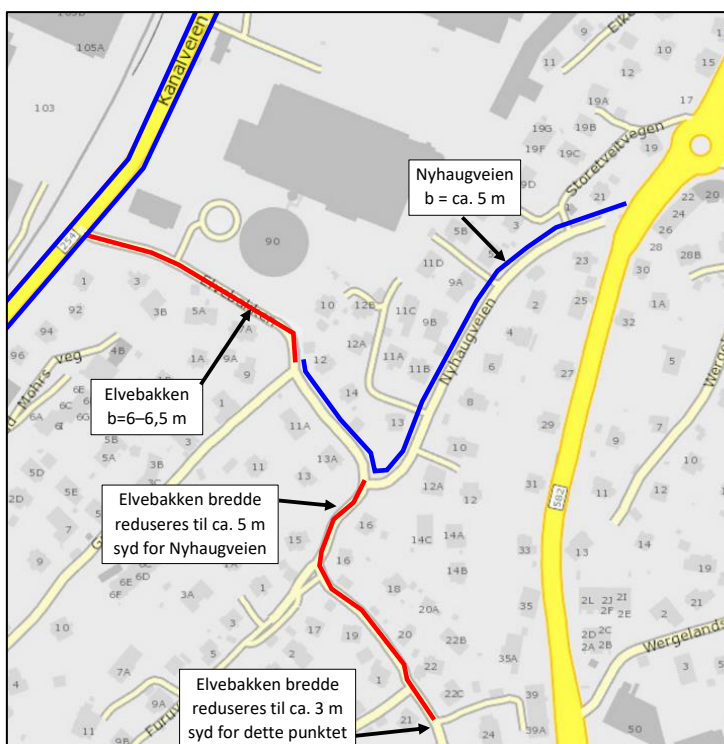
2.3 Tilstand på vegnettet

2.3.1 forhold for gående og syklende

Elvebakken er en samleveg som i de nedre delene nærmest Kanalveien har en bredde på 6–6,5 meter. Øst for Nyhaugveien smalner veien ned til cirka 5 meter, og vegen smalner ytterligere ned til cirka 3–3,5 meter syd for eiendommene 21 og 22C. Fartsgrensen er 30 km/t, og det er etablert fartshumper.

Nyhaugveien er en blindvei, men det er åpent for G/S-trafikk mellom Wergeland og Nyhaugveien. Bredden på Nyhaugveien er i overkant av 5 meter. Vegen oppleves som smal da det er gateparkering her.

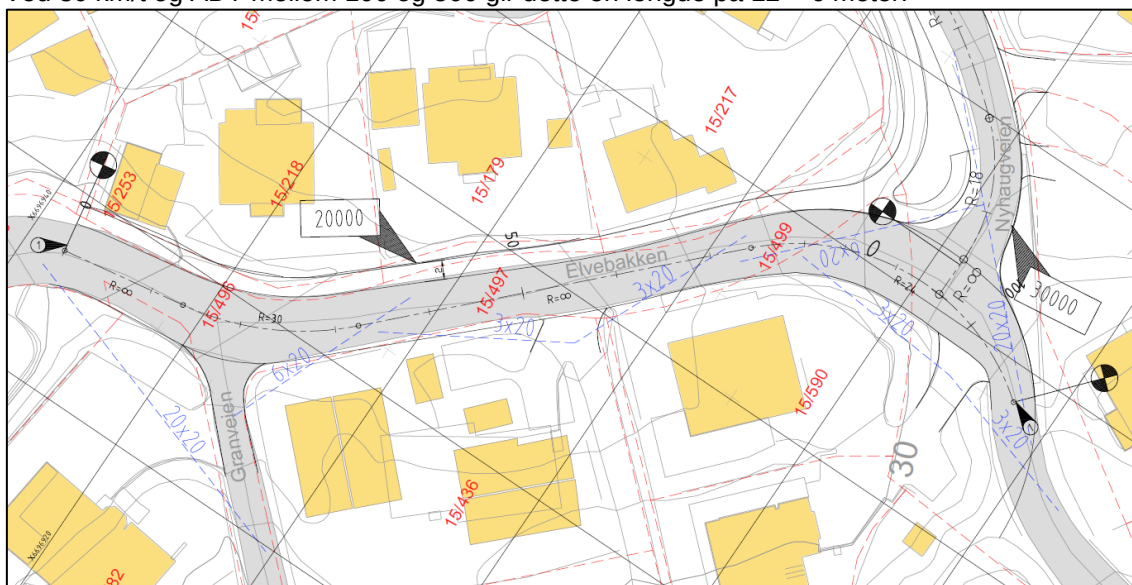
Når det gjelder tilbud til gående og syklende, er det etablert fortau langs Nyhaugveien og i Elvebakken mellom Nyhaugveien og Granveien. Fortau vurderes å være et bedre tilbud enn hva man kan forvente i en såpass rolig gate som Nyhaugveien. Det burde likevel vært etablert et tilbud helt ned til Kanalveien, hvor det er tosidig fortau og i tillegg separat sykkelveg på vestsiden. Det er ikke etablert et eget tilbud for syklende i Elvebakken og Nyhaugveien, men dette er ifølge håndbok V122 «Sykkelhåndboka» akseptabelt så lenge ÅDT er under 4000 og fartsgrensen er lavere enn 50 km/t. Figur 4 gir en oppsummering av tilstanden på vegnettet, herunder tilbud til gående. Rød strek angir at det ikke er fortau, blå strek angir at det er fortau. Veger uten strek er ikke undersøkt.



Figur 4 – Vegbredde og tilbud til gående og syklende. Rød strek angir at det ikke er fortau, blå strek angir at det er fortau.

2.3.2 Frisikt i kryss

Vi har kontrollert kravene til frisikt i de to kryssene Granveien X Elvebakken og Nyhaugveien X Elvebakken. Begge kryssene er uregulerte, det vil si at det er «høyreregelen» som gjelder. Figur 5 viser siktlinjer de to kryssene, utformet etter kravene i håndbok N100 «Veg- og gateutforming». Vi har brukt kravene for boliggate. Lengden av L1 er det samme som stoppsikt, det vil si 20 meter ved 30 km/t. Lengden av L2 er hentet fra tabell 4.1.1.6-2 i håndbok N100. Ved 30 km/t og ÅDT mellom 100 og 500 gir dette en lengde på L2 = 6 meter.



Figur 5 – Krav til frisikt i Granveien X Elvebakken og Nyhaugveien X Elvebakken

Vi ser av figur 5 at kravene til sikt ikke er oppfylt i krysset Granveien X Elvebakken, som er krysset til venstre i figuren. Siktlinjen vestover går blant annet gjennom en hekk på eiendommen 15/82. Siktlinjen østover går gjennom en hekk på eiendommen 15/437.

Sikten i krysset Nyhaugveien X Elvebakken er i henhold til kravene i håndbok N100.

3 Fremtidig situasjon

3.1 Vurderte scenarier

I denne trafikkanalysen presenteres trafikkgrunnlag for to scenarier:

- Referansesituasjon: planforslag for Mindemyren + planforslag Granveien
- Planforslaget: Referansesituasjon og i tillegg utbygging av planforslaget

De trafikale konsekvensene av planforslaget er vurdert opp mot referansealternativet. Støyberegninger utføres for en situasjon noe frem i tid. Vi har valgt å benytte 2040 som beregningsår, da vi har data for dette året fra tidligere vurderinger.

3.2 Beregning av bilturer i fremtidig situasjon

3.2.1 Metode

For referansesituasjonen har vi vist to trafikkgrunnlag:

- Trafikkgrunnlag fra Swecos trafikkanalyse for Mindemyren fra 2015.
- Trafikkgrunnlag med tall fra RTM-modellen, som ble brukt i senere faser for Bybaneutredningen.

Trafikkgrunnlaget fra 2015 ble utarbeidet ved hjelp av manuelle beregninger med erfaringstall for turproduksjon. Trafikken ble fordelt manuelt på vegnettet ved hjelp av data fra en Contram-modell (vegvalgsmodell).

I senere faser av bybaneutredningen ble det kjørt RTM-beregninger. Som for dagens situasjon har vi tatt ut trafikk tall fra RTM-modellen på nærliggende veger.

Trafikkgrunnlagene som er nevnt over, omfatter ikke Elvebakken/Nyhaugveien. For disse vegene har vi støttet oss på Asplan Viaks analyse fra 2017. Det planlegges 36 parkeringsplasser for skole/barnehage og 40 parkeringsplasser for boliger. Asplan Viak stipulerer dette til å gi cirka 156 bilturer i hvert rush på hverdager (de har antatt at all bilkjøring foregår i samme time om morgenen og ettermiddagen). Vi har valgt å legge til 80 bilturer i tilknytning til boligene (for å ta høyde for innkjøpsreiser med mer), noe som gir YDT 400. Barnehage/skole forutsettes stengt i helgene, og vi får ÅDT 325 i tilknytning til Mindemyren felt 7. I trafikkanalysen for boligprosjektet i Granveien er det beregnet en bilturproduksjon på ÅDT 75. Denne trafikken vil kjøre ut i Elvebakken.

For utbyggingsalternativet er nyskapt trafikk beregnet ved hjelp av bilturproduksjonsfaktorer. Beregningsmetoden er gjennomgått nærmere i det følgende.

3.2.2 Utledning av bilturproduksjonsfaktor for planforslaget

Planforslaget legger opp til utbygging av 120 boliger fordelt på åtte bygg som vist i figur 6. Avkjørsel til felles parkeringsanlegg skjer fra Nyhaugvegen rett nord for Elvebakken. Tabell 1 viser totalt areal for selve boligene (ekskludert P-kjeller med mer) samt planlagt antall parkeringsplasser.



Figur 6 – Utdrag av illustrasjonsplan, datert 22.04.2022

Formål	Areal [m ²]	Boenheter	P-plasser
Bolig	8 000	120	48
Sum	8 000	120	48

Tabell 1 – Planlagt utbygging, grunnlag for beregning av bilturproduksjon

8 000 m² fordelt på 120 boenheter tilsvarer snaut 70 m² per boenhet. Vi antar at dette i snitt tilsvarer en treroms leilighet. Vi har hentet informasjon om antall bosatte per leilighetstype i Bergen kommune fra Statistisk sentralbyrå, og det er antatt at dette vil stemme overens med fremtidig antall bosatte i planområdet. Ut fra dette forutsetter vi i gjennomsnitt 1,8 bosatte per leilighet. Med utgangspunkt i SINTEFs reisevaneundersøkelse for Bergen fra 2013 er det

8 (19)

24.04.201

forutsatt at hver bosatt gjennomfører 3,56 turer i løpet av et virkedøgn. Dette gir cirka 6,4 personturer per døgn per bolig.

Bilførerandelen er forutsatt å være 27 %, som i Swecos trafikkanalyse for Mindemyren fra 2015. Dette er generelt sett en lav bilførerandel, men valget kan forsvares siden det vil være kort vei til Bybanen. Det planlegges dessuten 23 000 arbeidsplasser på hele Mindemyren, og det er sannsynlig at noen av de nye bosatte i planområdet i Nyhaugveien vil ha arbeidsplassen sin på Mindemyren. Det legges dessuten opp til en restriktiv parkeringspolitikk både i planområdet og på Mindemyren for øvrig.

Med forutsetningene over kommer vi frem til en bilturproduksjonsfaktor på 1,73 bilturer per bolig per døgn. Vi forutsetter at ÅDT utgjør 90 % av YDT. 8 % av YDT antas å bli avvirket i største time i henholdsvis morgen- og ettermiddagsrushet, slik at disse to timene til sammen utgjør 16 % av YDT. Vi har forutsatt at 90 % av turene om morgenen går fra området, mens de resterende 10 % går til området. Tilsvarende tall for ettermiddagsrushet er 70 % til området og 30 % fra området. Dette er i henhold til egne registreringer Sweco har gjort ved boligområder i Oslo-området, og er også de forutsetningene som ble brukt i trafikkanalysen for Mindemyren.

Arealbruksformål	YDT per bolig	ÅDT/YDT	Andel om morgenen			Andel om ettermiddagen		
			Til	Fra	YDT-andel	Til	Fra	YDT-andel
Bolig	1,73	90 %	10 %	90 %	8 %	70 %	30 %	8 %

Tabell 2 – Forutsetninger for beregning av biltrafikk

3.2.3 Bilturproduksjon for planforslaget

Tabell 3 viser beregnet bilturproduksjon for planforslaget, basert på tidligere omtalte forutsetninger.

Arealbruksformål	YDT [biltur/døgn]	ÅDT [biltur/døgn]	Morgen [kjt/t]			Ettermiddag [kjt/t]		
			Til	Fra	Sum	Til	Fra	Sum
Bolig	208	187	2	15	17	12	5	17

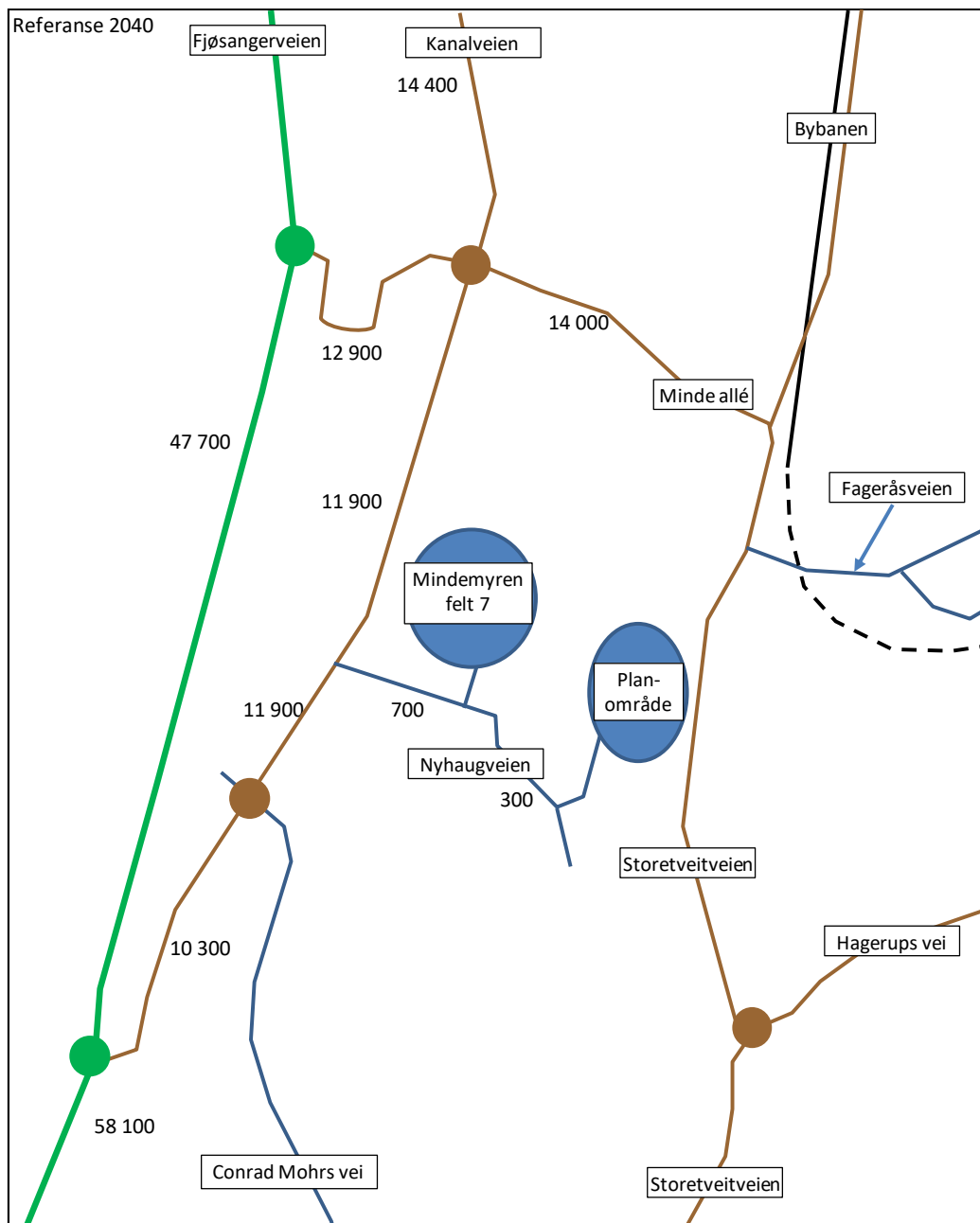
Tabell 3 – Beregnet bilturproduksjon som følge av planforslaget

Beregningene viser en beregnet bilturproduksjon på 208 bilturer per yrkesdøgn og 187 bilturer per døgn hele året sett under ett (ÅDT). I både morgen- og ettermiddagsrushet er det beregnet en trafikkøkning på 17 kj/t. Det er planlagt 48 parkeringsplasser, noe som vil si at det blir cirka 4 bilturer per parkeringsplass per dag (to turer i hver retning).

3.3 Trafikkgrunnlag døgnet

3.3.1 Referansesituasjon

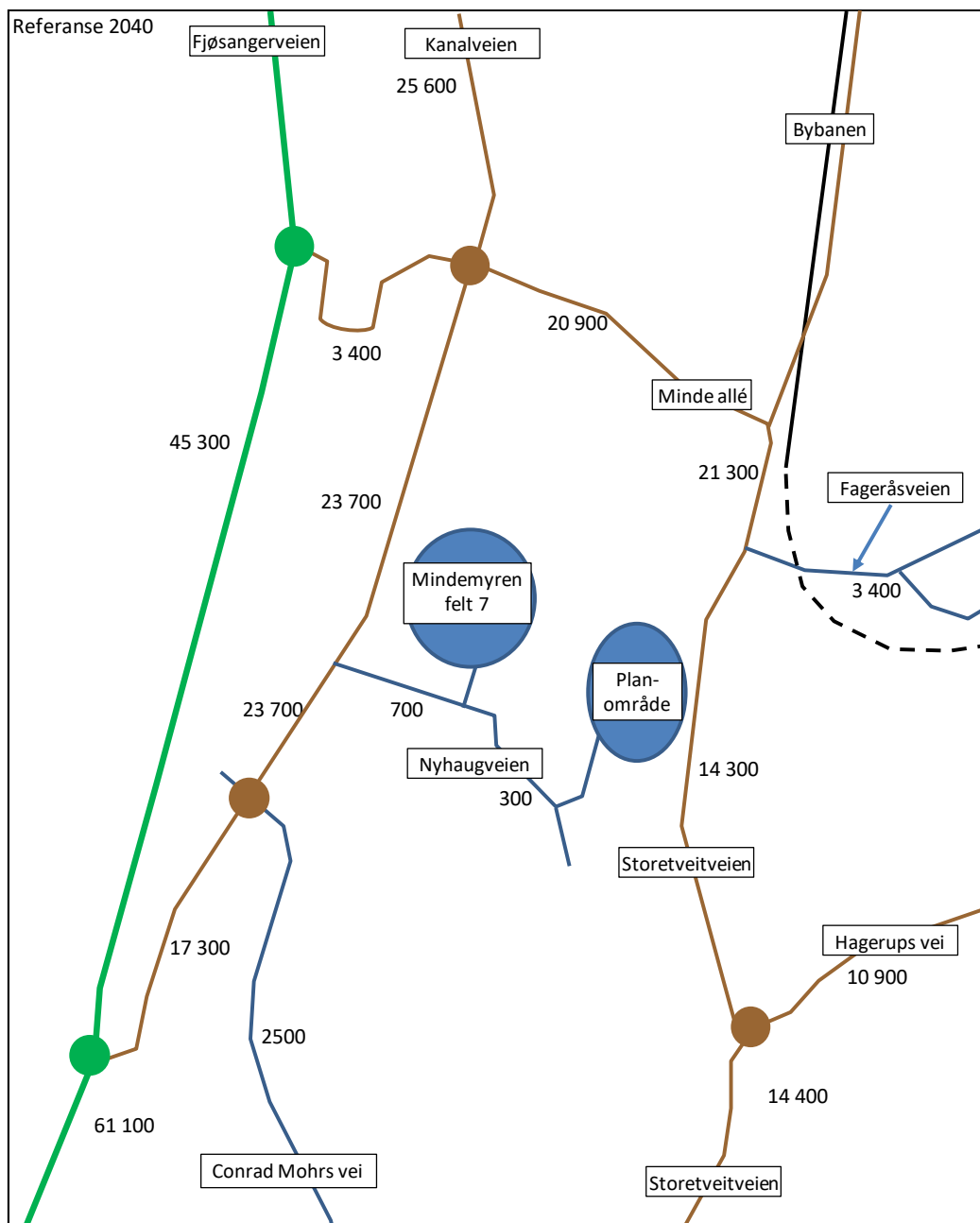
Som omtalt tidligere er det hentet frem to trafikkgrunnlag for referansesituasjonen. ÅDT fra Swecos trafikkanalyse for Mindemyren er vist i figur 7, mens ÅDT for referansesituasjonen fra RTM er vist i figur 8.



Figur 7 – ÅDT i 2040 referansesituasjonen fra Swecos trafikkanalyse for Mindemyren

10 (19)

24.04.201



Figur 8 – ÅDT i 2040 i referansesituasjonen basert på RTM

Vi ser at tallene fra den manuelle metoden fra trafikkanalysen for Mindemyren i figur 7 ligger betydelig under RTM-tallene vist i figur 8. Dette er ikke overraskende når vi vet at RTM-modellen (blant annet) har følgende svakheter:

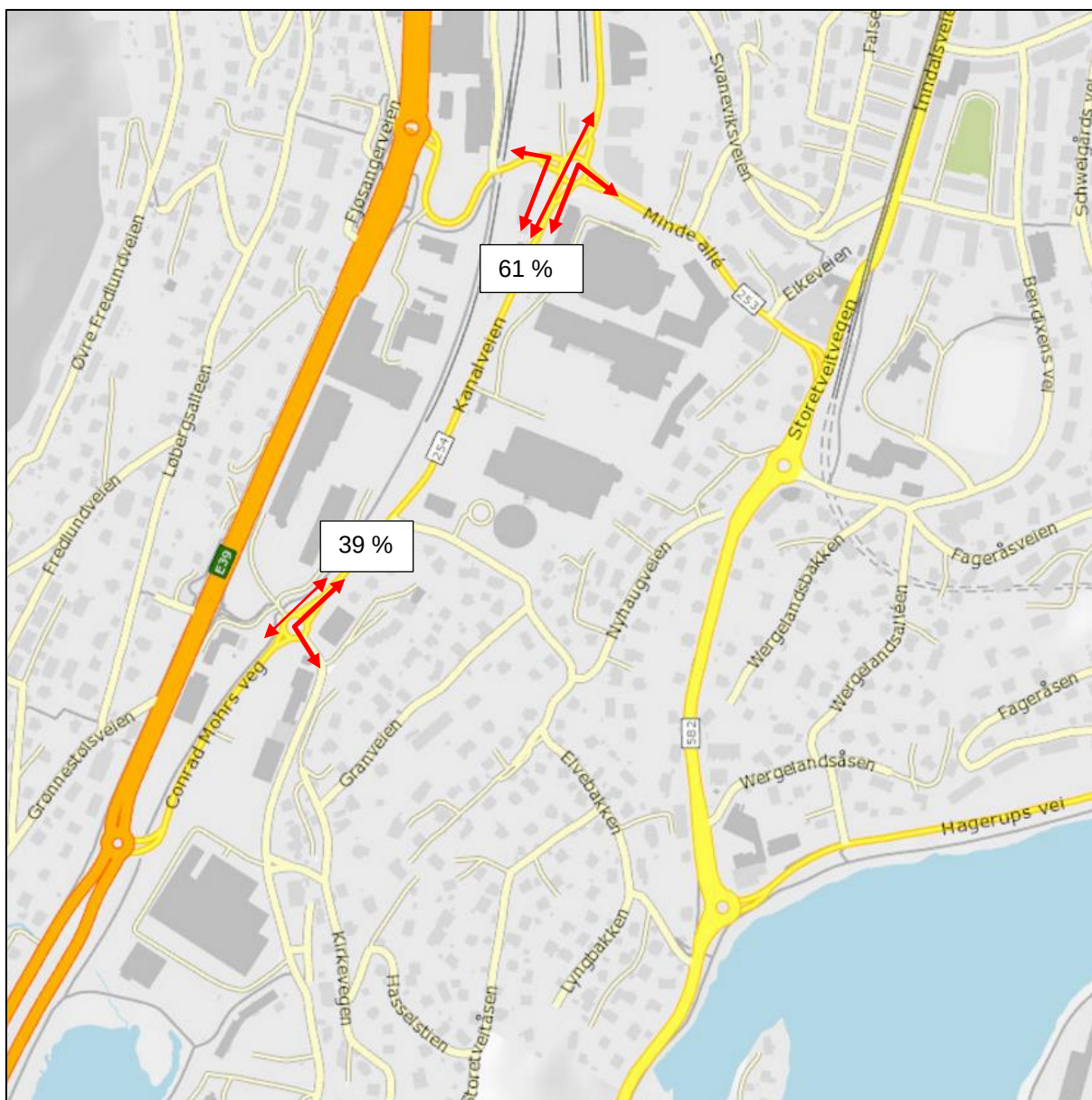
- Modellen baserer seg på reisevaneundersøkelser og er best til å analysere en trendbasert utvikling. Modellen er mindre egnet til å håndtere store kursendringer i transportpolitikken. På Mindemyren legges det opp til et svært restriktiv parkeringsdekning.
- Modellen håndterer ikke kø- og trengselsproblematikk på en god måte. Beregning av kapasitet på vegnettet i rush i form av kølengder og reisetider kommer ikke tilstrekkelig frem. Trafikkanalysen for Mindemyren viser fremkommelighetsproblemer i Kanalveien i rushperiodene i situasjonen i 2040.
- Modellen håndterer ikke kvalitative forskjeller mellom kollektive transportmidler, det vil si at buss og bybane vurderes å være like attraktivt (hvis de kjører like fort).

Til tross for de kjente svakhetene ved RTM anbefaler vi at trafikkgrunnlaget fra RTM benyttes i beregninger av støy og luftforurensning. Vi begrunner dette ut fra at det også er usikkerheter knyttet til trafikkgrunnlaget fra Swecos analyse i 2015, og at vi ved å velge grunnlaget med mest trafikk, unngår vi at uheldige konsekvenser av økt biltrafikk blir undervurdert. Trafikkgrunnlaget fra trafikkanalysen for Mindemyren dekker dessuten ikke alle vegene vi trenger trafikk tall på for å beregne støy og luftforurensning.

3.3.2 Utbyggingsalternativet

Biltrafikken som er beregnet ved en realisering av planforslaget er fordelt ut på vegnettet ved hjelp av vegvalgsdata fra RTM-modellen, vist et såkalt selected link-plott fra RTM-modellen. All trafikken forutsettes å kjøre ut i krysset Elvebakken X Kanalveien. Fordelingen kan grovt sett presenteres som følger:

- Sydover (Fjøsangerveien og Conrad Mohrs vei): 39 %
- Nordover: 61 %



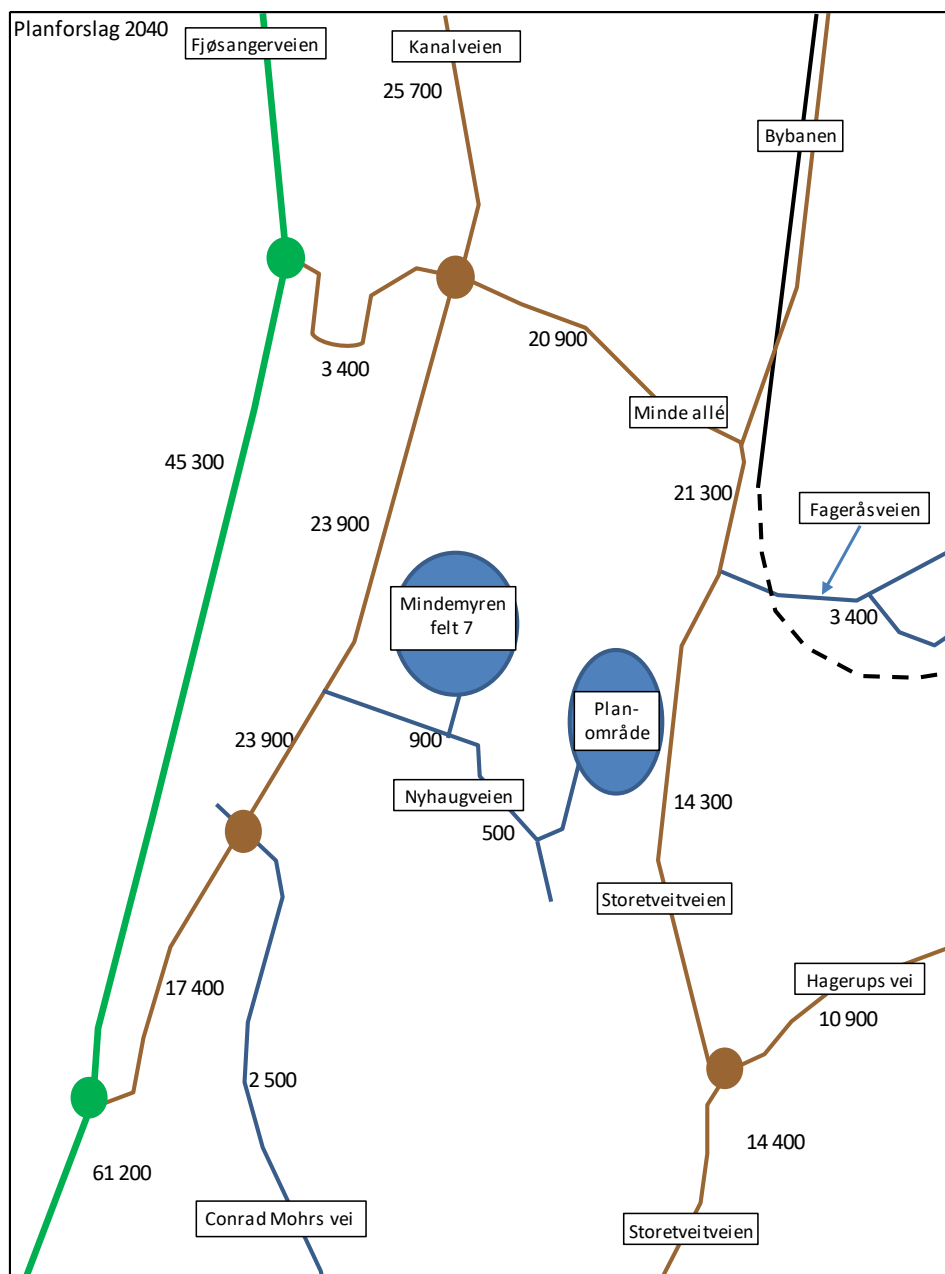
Figur 9 – Fordeling av trafikk

Trafikken syddover fordeler seg på Fjøsangerveien og Conrad Mohrs vei, mens trafikken nordover fordeler seg på Kanalveien/Fjøsangerveien, Mindeveien, Storetveitveien, Fageråsveien og Hagerups vei.

Det er forutsatt at krysset Elvebakken X Kanalveien er regulert som «høyre av / høyre på». All trafikk fra Elvebakken må altså kjøre nordover. Trafikk mot syd vender i krysset Minde allé X Kanalveien og kjører syddover. På grunn av denne reguleringsformen vil altså Kanalveien bli dobbelt belastet av trafikk som egentlig hadde kjørt til venstre.

Figur 10 viser ÅDT i 2040 ved en realisering av planforslaget. Alle tallene er avrundet til nærmeste 100 i henhold til vanlig praksis.

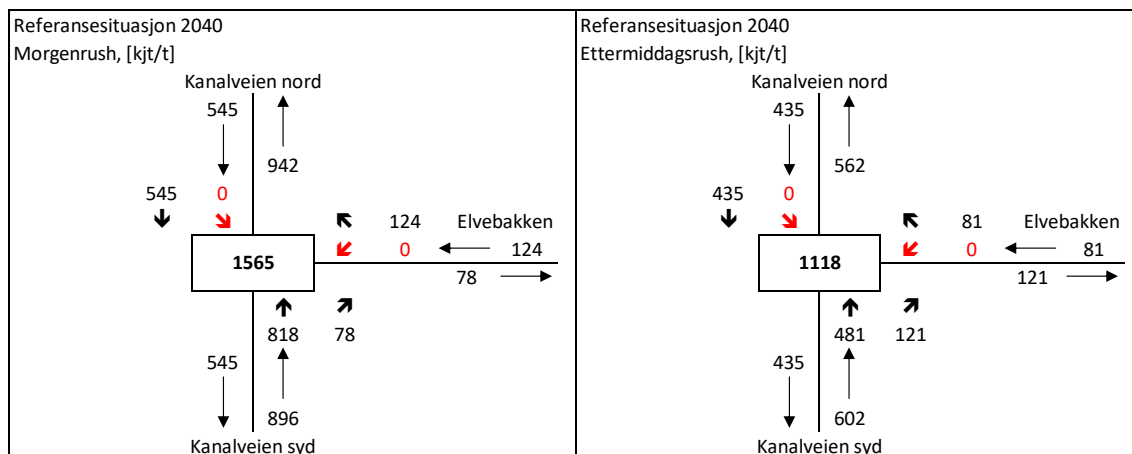
Vi ser at forskjellene mellom referansesituasjonen og planforslaget er ubetydelige. Den relativt lille trafikkøkningen i Elvebakken/Nyhaugveien som følge av planforslaget utgjør en prosentmessig svært liten andel av trafikken på det øvrige vegnettet.



Figur 10 – ÅDT i 2040 ved realisering av planforslaget

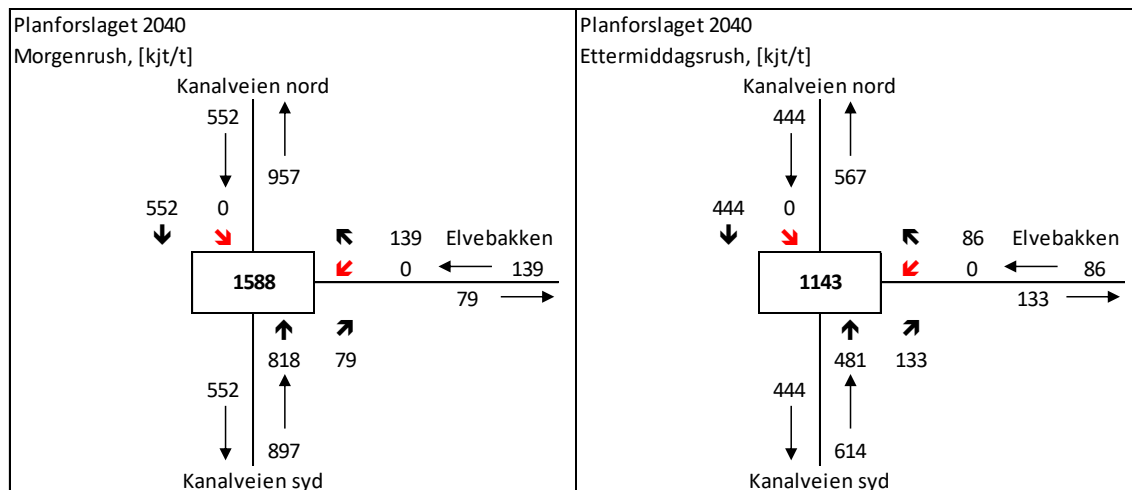
3.4 Timetrafikk og trafikkavvikling

Timetrafikk, og ikke ÅDT, benyttes for å vurdere trafikkavviklingen. Figur 11 viser rushtrafikken i henholdsvis morgenrushet til venstre og ettermiddagsrushet til høyre. Alle tallene er oppgitt i kjøretøy per time. Trafikkgrunnlaget er utarbeidet med utgangspunkt i Asplan Viaks trafikkanalyse, men vi har lagt til 16 kjt/t i Elvebakken henhold til trafikkanalysen for Granveien. Asplan Viak brukte Swecos analyse fra 2015 for å finne trafikken rett frem i Kanalveien. Røde piler angir forbudte svingebevegelser.



Figur 11 – Timetrafikk i største time i morgen- og ettermiddagsrushet i referansesituasjonen i 2040

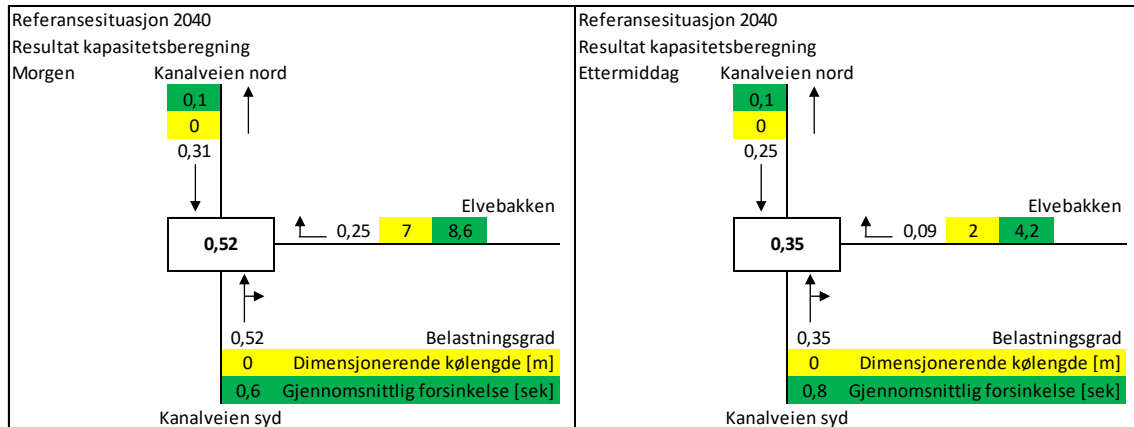
Trafikkgrunnlaget for planforslaget er vist i figur 12.



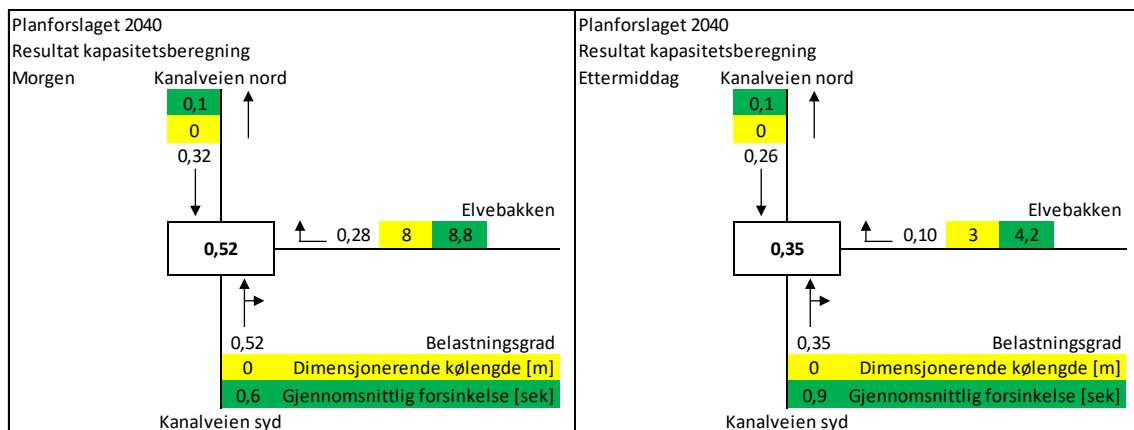
Figur 12 – Timetrafikk i største time i morgen- og ettermiddagsrushet i utbyggingsalternativet i 2040

Det er små forskjeller mellom referansesituasjonen og utbyggingsalternativet. For å belyse hvordan forskjellene blir med tanke på trafikkavvikling, har vi gjennomført kapasitetsberegninger i Sidra. Figur 13 viser resultater fra kapasitetsberegninger av referansesituasjonen, mens figur 14 viser resultater for planforslaget. Den venstre delen av figurene viser resultater for morgenrush, mens resultatet for ettermiddagsrushet er vist til høyre. Hvite tall angir

belastningsgrad (forholdstallet mellom trafikkvolum og kapasitet), gule tall er dimensjonerende kølengde oppgitt i meter, og grønne tall er beregnet gjennomsnittlig forsinkelse.



Figur 13 – Resultat kapasitetsberegninger av referansesituasjon. Morgen til venstre, ettermiddag til høyre



Figur 14 – Resultat kapasitetsberegninger av planforslaget. Morgen til venstre, ettermiddag til høyre

Beregningene viser god trafikkavvikling i både referansesituasjonen og i planforslaget. Det er i praksis ingen forskjell i beregnet fremkommelighet i referansesituasjonen og i planforslaget.

Swecos trafikkanalyse fra 2015 viser imidlertid, som også Asplan Viak påpeker, tidvis dårlig fremkommelighet i krysset Minde allé X Kanalveien. Dette kan føre til kø i Kanalveien slik at Elvebakken tidvis blir blokkert. Trafikkmengdene i Elvebakken er imidlertid såpass små at all erfaring tilsier at trafikken vil bli sluppet inn av «snille» bilister nordover i Kanalveien. Etter vår vurdering gir planforslaget ubetydelige trafikale konsekvenser for vegnettet utenfor Elvebakken og Nyhaugveien.

3.5 Forhold for gående og syklende

Realisering av planforslaget og eiendomsutvikling på Mindemyren for øvrig vil gi en økning i antall gående og syklende i området, også i Elvebakken og Nyhaugveien. I dag mangler det fortau i Elvebakken mellom Kanalveien og Granveien, jamfør figur 4 i kapittel 2.3. Vi støtter Asplan Viaks vurdering av at det bør bygges fortau her. På denne måten vil man få en sammenhengende nett for gående mellom Storetveitveien og Kanalveien. Fortauet er regulert i områdeplanen for Mindemyren.

Sydover i Elvebakken er det ikke fortau, men det er heller ingen selvfølge at det skal være egne tilbud til gående i en rolig boliggate som Elvebakken. Eksempelvis står det i Statens vegvesens håndbok V127 «Gangfeltkriterier»:

I rene boligområder bør det ikke være gangfelt. Gatene er ofte utformet slik at de innbyr til lav fart, og de mangler i stor grad separate anlegg for gående og syklende. Ofte blir hele gata benyttet av gående og syklende og det krysses på mange steder.

Vi kan videre vise til Statens vegvesens håndbok N100 «Veg- og gateutforming» der det står at det ikke er krav til egne anlegg for gående og syklende i adkomstveger i boligområder med fartsgrense 30 km/t. Ut fra dette kan vi ikke se behov for å etablere fortau i Elvebakken sydover fra Nyhaugveien.

Vi ser ingen aktuelle tiltak for sykkel i Elvebakken og Nyhaugveien. Håndbok V121 «Sykkelhåndboka» anbefaler at det etableres når ÅDT overstiger 4000. ÅDT i Elvebakken er stipulert til cirka 900 etter realisering av planforslaget, og sykling i blandet trafikk bør derfor være akseptabelt.

I Kanalveien er det allerede god tilrettelegging for gående og syklende, og vi foreslår i utgangspunktet ingen nye tiltak her. Tilretteleggingen for syklende vil likevel bli styrket, siden det i bybaneprojektet legges opp til at det etableres sykkelfelt på østsiden av Kanalveien. Dette er positivt for syklende til og fra planområdet, som dermed slipper å krysse Kanalveien.

3.6 Trafikksikkerhet

Antall ulykker henger tett sammen med trafikkvolumet. Det vil si at man kan forvente at antall ulykker øker når trafikkvolumet øker. Vi har sett at prognosene viser en kraftig økning i trafikkvolumet frem mot 2040, noe som vil kunne føre til at antall ulykker også øker. Denne veksten ser vi allerede i referansesituasjonen, og skyldes altså ikke planforslaget. Planforslaget bidrar ifølge beregningene med en marginal økning i biltrafikken og vil derfor ha liten påvirkning på ulykkessituasjonen.

Kanalveien vil bli bygget om i bybaneprojektet. Vi forutsetter at vegen vil få god trafikksikkerhetsstandard og dermed være så godt rustet som mulig for å håndtere økt trafikk med tanke på trafikksikkerhet.

3.7 Vurdering av adkomstløsning

Jamfør kapittel 2.3 smalner Elvebakken syd for krysset ved Nyhaugveien. Grunnet gateparkering vil det også i Nyhaugveien være vanskelig å møtes. På grunn av dette er det en fordel at kjøreadkomsten til planområdet legges i Nyhaugveien så nærme Elvebakken som

mulig. Dette gir kortest kjørelengde på smal veg. Derfor er dette foreslått, som vist tidligere i figur 6. Lenger nord i gaten er det adkomster til eiendommene Nyhaugveien 2–8.

4 Oppsummering

Det planlegges å etablere cirka 120 boliger i tilknytning til Nyhaugveien på Minde i Bergen. Trafikkberegningene viser at yrkesdøgntrafikken (YDT) og årsdøgntrafikken (ÅDT) begge øker med cirka 200 kjøretøy per døgn. I rushperiodene er det beregnet en trafikkøkning på 17 kjøretøy per time (kjt/t).

Frem mot 2040 forventes en massiv eiendomsutvikling på Mindemyren. Nøyaktig hvor stor biltrafikken vil bli i Kanalveien gjennom Mindemyren er i praksis umulig å spå. Vi har funnet frem til to prognoser, og disse antyder henholdsvis 11 900 og 23 700 bilturer per døgn. Trolig vil «fasiten» ligge et sted mellom de to prognosene. Uansett vil en trafikkøkning på 200 kjøretøy per døgn som følge av planforslaget i praksis ikke være merkbar på hovedvegnettet. Kanalveien vil dessuten bli bygget om i bybaneprosjektet. Vi forutsetter at vegen vil få god trafiksikkerhetsstandard og dermed være så godt rustet som mulig for å håndtere økt trafikk med tanke på trafiksikkerhet.

Trafikkøkningen vil være mest merkbar i Elvebakken og Nyhaugveien. Her er det lite trafikk fra før, særlig i Nyhaugveien. For å bedre forholdene for gående og syklende bør det etableres fortau i Elvebakken mellom Granveien og Kanalveien. På den måten vil det være sammenhengende fortau mellom Wergeland og Kanalveien.