

Reguleringsplan for Nyhaugveien, Wergeland



Mobilitetsplan

Bergen, 13. september 2022

INNHold

1	INNLEDNING	2
2	SAMMENDRAG	3
3	BAKGRUNN	4
4	MOBILITETSPLAN.....	5
4.1	HENSIKT	5
4.2	OVERORDNET MOBILITETSPLAN.....	5
4.3	MOBILITETSLØSNINGER OG TILTAK	11
4.4	VURDERING AV MÅLOPPNÅELSE	15

1 INNLEDNING

Det er utarbeidet planforslag for Gnr. 168, Bnr. 1091 mfl., Nyhaugveien. Arealplan-ID 4601_6523000. Området skal reguleres til boligformål.

Planområdet ligger svært sentralt plassert i byfortettingssonen rett ved lokalsenteret og bybanestopet på Wergeland, og i kort avstand fra byutviklingsområdet på Mindemyren.

Tiltakshaver er Nyhaugen AS.

Mobilitetsplanen bygger på kommuneplanen for Bergen og overordnet transportmål for Bergensområdet, herunder nullvekstmålet for personbiltransporten.

Planområdet er lokalisert i kort avstand til bybanelinje 1 til Flesland og bybanelinje 2 til Fyllingsdalen, samt bussholdeplass og sykkelveinett. Med denne lokaliseringen ligger det til rette for mobilitetsløsninger som bygger opp under overordnede transportmål om å begrense personbiltransporten.

Mobilitetsplanen har en overordnet del som viser hvordan planen kan bidra til å begrense bilbruken og støtte opp under betjening av persontransporten med kollektivtransport, sykkel og gange. I tillegg beskrives de praktiske trafikk- og mobilitetsløsningene for alle trafikantgrupper og tilhørende funksjonalitet.

Bergen, 13.9.2022

2 SAMMENDRAG

Planområdet er lokalisert tett på Wergeland lokalsenter, i kort avstand til det nye bybanestoppet Kristianborg i Kanalveien. Planen legger til rette for utvikling av et større boligområde basert på transformasjon av villaeiendommer med store hager, til en tettere boligstruktur.

Planområdet er lokalisert i et byutviklingsområde med tilgang på handels- og servicetilbud, samt arbeidsplasser. Planområdet har særdeles god kollektivtilgjengelighet, svært god sykkeltilgjengelighet og begrenset parkering. Planen vil tilrettelegge for ca. 110 boligenheter tett på overordnet knutepunkt for kollektivtrafikken, uten at biltrafikken er beregnet å øke med mer enn ca. 150 -200 ÅDT.

Bilandelen forventes å være vesentlig lavere enn gjennomsnittet for Bergen, og dette bidrar til å bygge opp under overordnede målsettinger om å begrense bilbruken i Bergen. Veksten i trafikkmengde/aktivitet tas primært med kollektiv, sykkel og gange – i tråd med overordnet målsetting (nullvekstmålet). Det er beregnet en økning i biltrafikken med ca. 150 -200 ÅDT, mens det er ventet en økning på ca. 400 daglige personreiser med kollektiv, sykkel og gange som følge av utbyggingen.

Planområdet har lagt opp til mobilitetsløsninger som gir effektiv tilkomst til underjordisk parkeringsanlegg, og utearealer prioritert for gående og syklende. Det er tilrettelagt for fysisk tilkomst til boligene for nødetater og nødvendig varetransport. Her vil det være nødvendig å sikre areal til en trafiksikker snuhammer.

Mobilitetsløsningene i planområdet gir smidig og enkel tilkomst med personbil til parkeringsanlegg under bakken langs lavtrafikkert lokalvei med sammenhengende tilbud til myke trafikanter. Omleggingen av kjøremønsteret i Kanalveien i forbindelse med Bybaneprosjektet, gir noe lengre kjørelengder til hovedveinettet som er ulemper for bilbrukere, men som er med på å styrke målsettingen om flest mulig personreiser med kollektiv, sykkel og gange.

Planområdet vil være direkte knyttet til planlagt sykkelveinett langs Storetveitveien som leder til overordnet sykkelrute nord-sør i Bergensdalen. Det er ikke identifisert særskilte utfordringer med trafiksikkerhet for myke trafikanter, ut over normal risiko med ferdsel i urbane områder. Gående og syklende har et godt tilrettelagt nett for trygg ferdsel, og gang/sykkelforbindelsene som går i blandet trafikk har begrenset trafikkmengde og lavt fartsnivå.

Samlet vurdert er mobilitetsplanen funnet å være i tråd med overordnet målsetting om å begrense bilbruk og støtte opp under persontransport basert på kollektiv, sykkel og gange.

3 BAKGRUNN

Planen legger til rette for utvikling av et større boligområde basert på transformasjon av villaeiendommer med store hager, til en tettere boligstruktur. En utløsende faktor for planen er at alle eneboligbygg langs Storetveitveien fra krysset Nyhaugveien/Storetveitveien og sørover til utflatingen av veien mot Hagerupsveikrysset, skal/må rives iht. planen for nytt sykkelanlegg Minde allé – Hagerupsvei (Arealplan-D 65150000).

Planforslaget legger til rette for et prosjekt som vil kunne gi ca. 110 nye boenheter. Foruten den generelle fortettingseffekten rundt Wergeland lokalsenter og kollektivknutepunkt, vil utbyggingen bidra til at Storetveitveien blir transformert fra en veiutforming til en åpen urban gate. Gaten får sammenhengende, ny bebyggelse i vest med en bred sykkel og gangsoner som samspiller med åpninger og rom langs/mellom den nye bebyggelsen. Gang og sykkeldelen av sykkelvegplanen er integrert i Nyhaugveien-planen for å sikre at denne muligheten for tidlig oppgradering kan realiseres, uavhengig av sykkelvegplanens fremdrift.



Figur 1. Utsnitt fra illustrasjonsplanen for Nyhaugveien (Arkitektgruppen Cubus AS).

Parkeringsdekning for planområdet bygger på bestemmelsene i KPA 2018. Planområdet ligger innenfor Byfortettingssonen BY2. KPA-bestemmelsene for parkering i denne sonen er 0,4-1,0 p-plasser pr. 100 m² boligareal. Planen legger til grunn 0,6/100m², dvs. ca. 48 p-plasser i underjordisk parkeringsanlegg.



Figur 2. Nyhaugveien er tilkomstveien til planområdet. Her er det etablert fortau med god kvalitet.

4 MOBILITETSPLAN

4.1 Hensikt

Hensikten med mobilitetsplanen er todelt:

Del 1, Overordnet mobilitetsplan (kap. 4.2)

Del 2, Mobilitetsløsninger og tiltak (kap. 4.3)

Overordnet del bygger på følgende målsetting:

- Begrense bilbruk ved å tilrettelegge for å løse transportbehovet i størst mulig grad med gange, sykkel og kollektiv.

I overordnet del i kap. 4.2 vil det bli regnet på reisebehov, turproduksjon og reisemiddelfordeling. Det vurderes forventet bilførerandel for personturene basert på reisevanedata, områdets tilgjengelighet og planforslaget (parkeringsdekning, mobilitetstiltak etc.). Dette gir bl.a. grunnlag for beregning av biltrafikken til/fra planområdet.

De konkrete vurderingene av trafikk- og mobilitetsløsninger i kap. 4.3 omhandler «hverdagsmobiliteten», dvs. løsninger for tilkomst og funksjonalitet for parkering, varetransport, nødetater, renovasjon etc., samt fremkommelighet og trafiksikkerhet for G/S-trafikken.

I kap. 4.4. foretas det en helhetlig vurdering av om mobilitetsplanen er i tråd med overordnet målsetting.

4.2 Overordnet mobilitetsplan

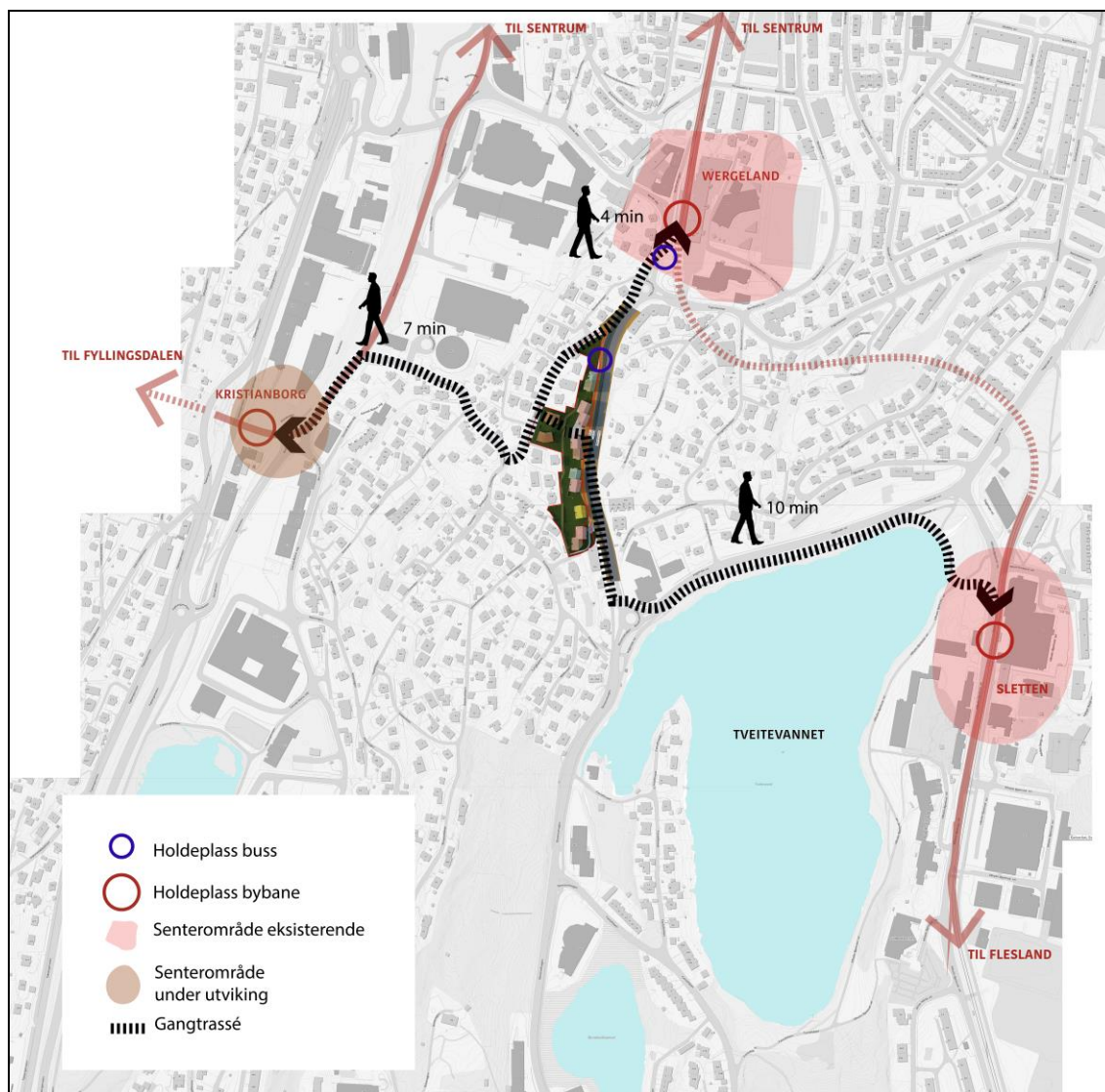
4.2.1 Grunnlagsdata

Forutsetninger for beregning av turproduksjon og reisemiddelfordeling er hentet fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2018/2019 (Transportøkonomisk Institutt, rapport 1835/2021) med datauttak for Bergen, samt data på bydelsnivå fra reisevaneundersøkelsen for Bergensområdet 2013.

I tillegg legges det i vurdering av turproduksjon og reisemiddelfordeling, til grunn forutsatt parkeringsdekning på 0,6 p-plasser pr. 100m², samt etterfølgende tilgjengelighetsvurderinger.

4.2.2 Kollektivtilgjengelighet

Planområdet ligger sentralt plassert med kort gangavstand til begge bybanerutene mot hhv. Flesland og Fyllingsdalen, samt holdeplass for gjennomgående bussruter.



Figur 3. Illustrasjon av tilgjengelighet til kollektivknutepunkt og senterområde (Arkitektgruppen Cubus).

Når det gjelder kollektivtilgjengelighet, har Transportøkonomisk Institutt utarbeidet en indeks for tilgang til kollektivtransport. I PROSAM-rapport 218, 2015 er indeksen videreutviklet, og det er etablert en mer finmasket inndeling i beskrivelsen av kollektivtilgjengelighet, blant annet for å skille ut den delen av befolkningen som har et særdeles godt tilbud som kan forventes å konkurrere godt mot bilen:

	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 2 km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr time	Særdeles god	Svært god	Middels god	Middels god	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Figur 4. Definisjon av tilgang til kollektivtransport (PROSAM-rapport 218 / Urbanet Analyse).

Planområdet ligger innenfor en gangavstand på 100-200 meter til stamrutenettet for kollektivtransport, og ligger med dette i kategorien SÆRDELES GOD kollektivtilgjengelighet, m.a.o. beste klassifiseringsgruppe.

4.2.3 Sykkeltilgjengelighet

Illustrasjon som viser eksisterende og planlagte sykkelforbindelser ved planområdet:



Figur 5. Planlagte sykkelforbindelser ved planområdet.

Planområdet har direkte kobling til gjennomgående, planlagt sykkelrute langs Storetveitvegen som har forbindelse videre ned mot hovedsykkelruten nord-sør på Mindemyren.

Planområdet er samlet vurdert lokalisert i et område med svært god sykkeltilgjengelighet.

4.2.4 Turproduksjon personreiser til/fra bolig

Beregning av turproduksjon til/fra boliger i planområdet tar utgangspunkt i nøkkeldata fra Nasjonal reisevaneundersøkelse i 2018. Denne viser at det i Bergen kommune foretas 2,87 daglige reiser pr. person i gjennomsnitt:

		Antall daglige reiser
		Gjennomsnitt
Utvikling over tid	2016-17	2.80
	2018	2.79
Storebyer	Oslo	2.97
	Bergen	2.87
	Trondheim	3.03
	Stavanger	3.18
	Kristiansand	2.99
Byområder	Oslo/Akershus	2.92
	Bergensregionen	2.89
	Trondheimsområdet	2.80
	Nord-Jæren	3.16
	Kristiansandsregionen	3.22
	Buskerudbyen	2.70
	Nedre Glomma	2.55
	Grenland	2.79
	Tromsø	2.64

Figur 6. Turproduksjon, personreiser pr. dag. Snitt for byområdene. Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018 (Statens vegvesen, Jernbaneverket m.fl.).

I en analyse fra Transportøkonomisk Institutt (TØI-rapport 1835/2021) er det sett på utviklingen i reiseaktivitet. Sammenliknet med RVU 2013/14 viser RVU 2018/19 en nedgang på 12 prosent i antall daglige reiser pr person. Etter TØI sin vurdering gir reduksjonen trolig ikke et reelt bilde av endring i befolkningens reiseaktivitet. TØI mener nye intervjuetoder kan ha bidratt til lavere reisetall, både ved å fange opp en større andel som ikke reiste, sammen med noe underrapportering av mer komplekse reisemønstre. Det legges på denne bakgrunn til grunn de nye målingene av reiseaktivitet, dvs. 2.87 personreiser pr. døgn i Bergen.

Det legges til grunn et snitt for antall personer pr. boenhet tilsvarende snitt for hele Bergen kommune, dvs. 2,0 personer pr. bolig (SSB). I tillegg til egenreiser for bosatte, legges det til et beregnet antall besøksreiser til boligene. Besøksreisene estimeres til 0,6 personturer pr. bolig pr. dag (ca. hver 3. bolig får 1 besøk, dvs. 2 turer, daglig t/r).

Samlet gir dette følgende beregnede turproduksjon pr. bolig:

$$2,87 * 2,0 + 0,6 = \underline{6,3 \text{ personturer pr. bolig.}}$$

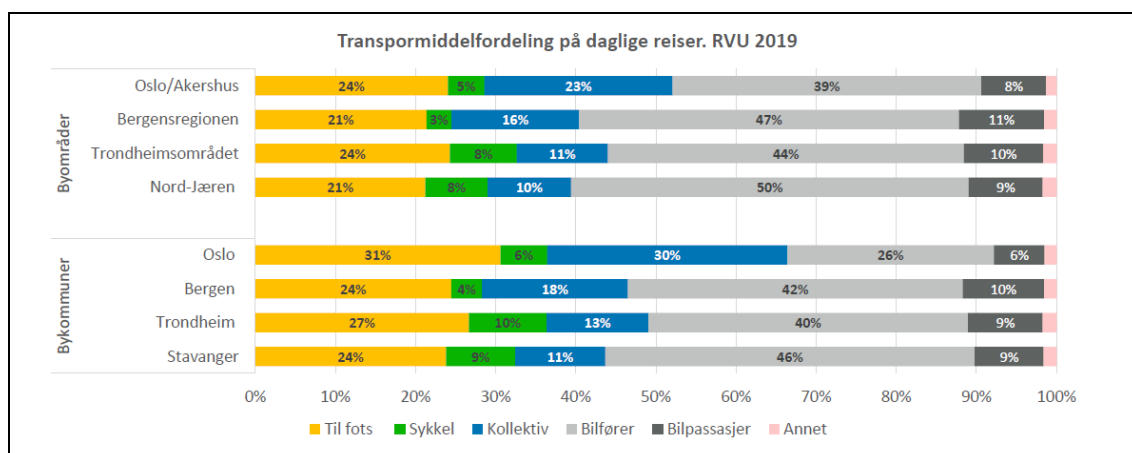
4.2.5 Reisemiddelfordeling for personreiser til/fra bolig

Bilførerandelen for alle personreiser er synkende. Reisevaneundersøkelsen fra 2013 viste en bilførerandel på 53% i Bergensområdet (inkl. nabokommunene). I den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2018 er bilførerandelen i Bergen målt til ca. 44% i snitt:

		Hovedtransportmiddel						Total
		Til fots	Sykkel	Bil, som fører	Bil, som passasjer	Kollektiv	Annet	
		%	%	%	%	%	%	
Utvikling over tid	2016-17	21%	5%	54%	9%	11%	1%	47806
	2018	20%	5%	53%	10%	11%	1%	110672
Storebyer	Oslo	31%	6%	26%	8%	30%	1%	15093
	Bergen	25%	3%	44%	10%	17%	1%	6082
	Trondheim	27%	10%	41%	9%	12%	1%	4427
	Stavanger	23%	9%	47%	9%	11%	1%	3230
	Kristiansund	20%	8%	50%	11%	9%	2%	2043

Figur 7. Hovedtransportmiddel for personreisene. Snitt for byområdene. Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018 (Statens vegvesen, Jernbaneverket m.fl.).

I en analyse fra Urbanet Analyse er det hentet inn data fra 2019 som viser en ytterligere nedgang i bilførerandelen i Bergen (42%).



Figur 8. Data fra analyse av reisevaner og utviklingstrekk i de fire største byområdene i Norge (Urbanet Analyse). Link: [PowerPoint-presentasjon \(miljoloftet.no\)](https://miljoloftet.no)

For Bergen er det grunn til å tro at det er store variasjoner i bilandel fordelt på de ulike bydelene. I RVU for 2013 i Bergensområdet ble beregnet følgende bilandeler i bydelene:

Tabell 1. Bilførerandel av personreisene fordelt på bydeler (RVU 2013, Bergensområdet).

	RVU 2013 - Bergensområdet		
Reisevaner 2013	Turer pr. pers.	Bilførerturer pr. pers.	Bilførerandel
Bergenhushus, Årstad	3,63	0,97	27 %
Åsane	3,42	1,96	57 %
Fyllingsdalen, Laksevåg	3,60	1,95	54 %
Fana, Ytrebygda	3,66	1,96	54 %
Snitt Bergensområdet	3,56	1,88	53 %

Bergenhushus og Årstad har lavest bilandel for personturene og skiller seg vesentlig ut fra de ytre bydelene som har bilandel på linje med gjennomsnittet i Bergensområdet.

I en analyse av RVU-data for Bergen i forbindelse med mobilitetsplanen for Dokken-området har Bergen kommune tatt ut data for Bergenhushus bydel som viser en bilførerandel i snitt på ned mot 20% for personreisene. I den indre sentrumskjernen er andelen helt nede på ca. 14%:

Tabell 2. Beregnet bilførerandel i Bergenhushus bydel. Kilde: Arbeidsnotat, mobilitetsplan Dokken, Bergen kommune.

Reisemiddelfordeling	Til fots	Sykkel	Moped	MC	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Husker ikke	Sum
Bergen vektet	24,8 %	3,0 %	0,2 %	0,5 %	44,2 %	9,8 %	17,0 %	0,4 %	0,1 %	100 %
Bergenhushus vektet	46,7 %	5,4 %	0,0 %	0,4 %	20,5 %	6,9 %	19,7 %	0,3 %	0,1 %	100 %
Urban vektet	56,8 %	6,0 %	0,0 %	0,4 %	13,8 %	5,1 %	17,4 %	0,5 %	0,0 %	100 %

For planområdet er det gjort en helhetlig vurdering av forventet bilførerandel for boligreisene basert på RVU-dataene fra 2018 og 2019, samt variasjonen mellom bydelene som er dokumentert i RVU for 2013. I denne vurderingen er det særlig lagt vekt på følgende faktorer:

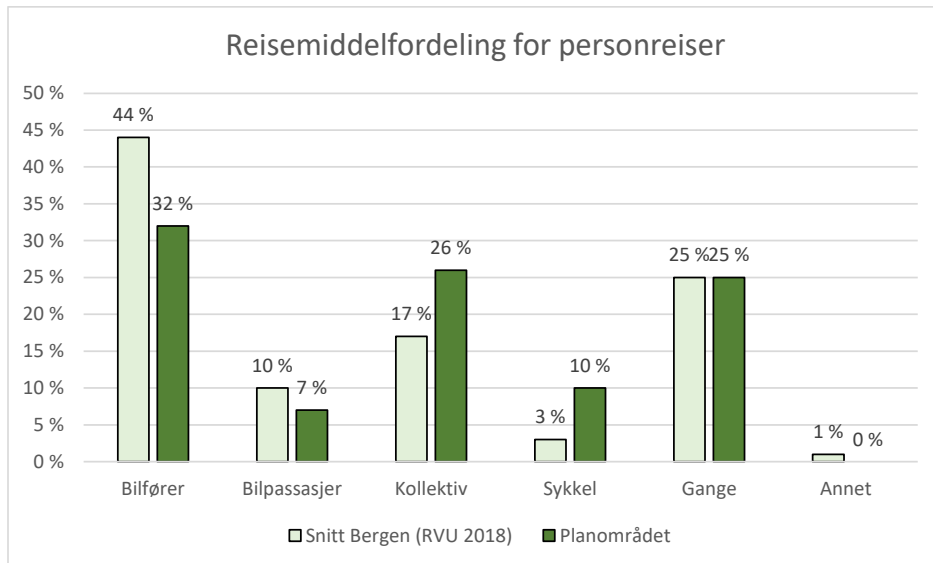
- Planområdets gunstige beliggenhet i Årstad bydel (som har lav bilandel) med særdeles god kollektivtilgjengelighet og kort avstand til sykkelnettet.
- Parkeringsdekningen (0,6 pr. 100m²) og parkeringsløsningene for planområdet.
- Biltilgjengeligheten til/fra planområdet som medfører en del kronglete omveier.
- Mobilitetstiltakene i reguleringsplanen som legger til rette for kollektiv, sykkel/mikromobilitet og gange.

På grunn av beliggenheten noe i utkanten av sentrumskjernen, er det ikke vurdert som realistisk med en bilførerandel ned mot snittet for hele Bergenhushus (ca. 21%). Med støtte i reisevaneundersøkelsene og ovennevnte vurderingspunkter er bilførerandelen for boligreisene til/fra planområdet samlet sett estimert til ca. 30% - 35%.

Som regneeksempel for beregning av turproduksjon fordelt på reisemidler tas det utgangspunkt i 32% bilførerandel. Dette gir en forventet biltrafikkmengde på 6,3 personreiser * 32% = ca. 2,0 ÅDT pr. bolig.

Dette gir en forventet turproduksjon og reisemiddelfordeling sammenlignet med snittet i Bergen som følger:

Turproduksjon og reisemiddelfordeling	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Sykkel	Gange	Annet	Sum
Snitt Bergen (RVU 2018)	44 %	10 %	17 %	3 %	25 %	1 %	100 %
Planområdet	32 %	7 %	26 %	10 %	25 %	0 %	100 %
Antall turer pr. dag	223	49	181	70	174	0	697



Figur 9. Estimert reisemiddelfordeling for personreiser til/fra planområdet sammenlignet med snitt for Bergen kommune (RVU 2018).

Bilførerandelen er estimert til ca. 32%, dvs. lavere enn snitt for Bergen (44%). Det er forventet en vesentlig høyere kollektivandel enn snittet for Bergen pga. svært god kollektivtilgjengelighet. Tilsvarende også høyere sykkelandel pga. kort avstand til sykkelnett nord-sør. Sykkelandelen er lagt på målsettingen for gjennomsnittlig sykkelandel i Bergen (10%).

Øvrig reisemiddelfordeling er skjønnsmessig justert i forhold til snittet for Bergen på bakgrunn av en tilgjengelighetsvurdering for planområdet.

4.2.6 Trafikale virkninger

Mobilitetsplanen tilsier en forventet biltrafikk til/fra planområdet på ca. 220 ÅDT. Dagens biltrafikk til/fra planområdet er estimert til 30-50 ÅDT (ca. 11 boligenheter med god parkeringskapasitet).

Dette gir en beregnet, netto trafikkøkning som følge av planen på ca. 150-200 ÅDT.

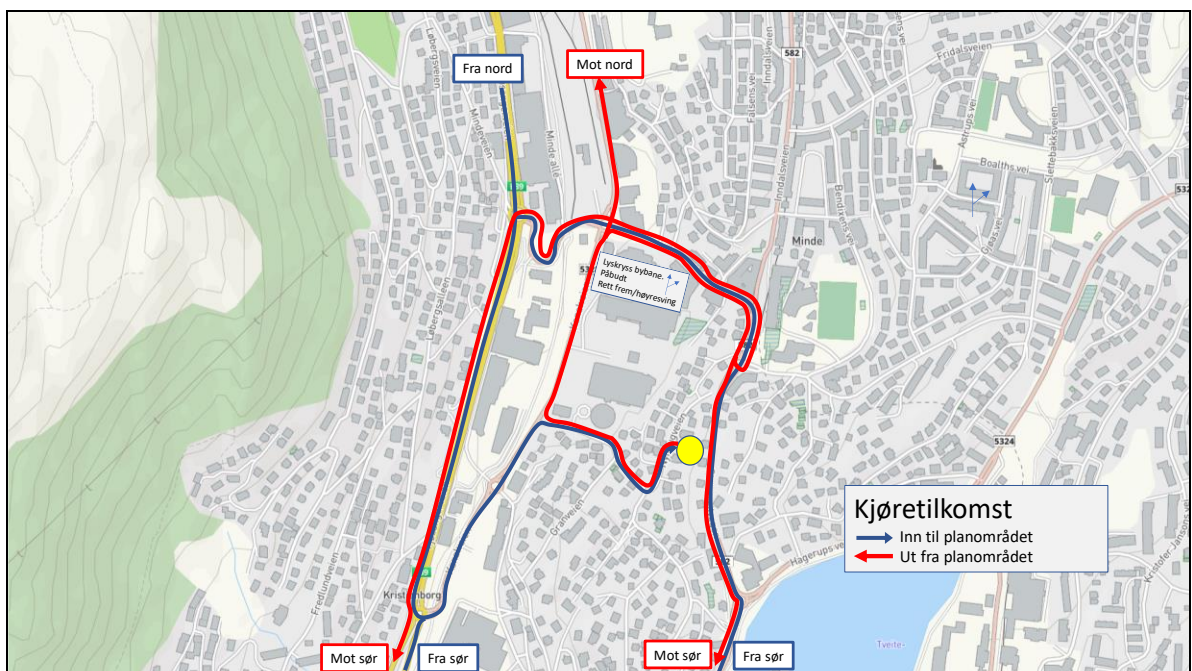
Forventet trafikkøkning i makstimen kan anslås til ca. 15-20 kjøretøy pr. time (sum begge retninger). Det er ikke forventet at denne trafikkøkningen vil medvirke til vesentlige endringer for fremkommelighet og trafiksikkerhet på tilførselsveiene til/fra planområdet. Det er grunn til å forvente framtidig høy kapasitetsutnyttelse på veisystemet i Kanalveien rundt Bybanen med risiko for kødannelser og forsinkelser, særlig knyttet til signalkrysset Kanalveien/Minde Allé. Trafikkendringene som følge av planen er imidlertid marginale, og vil i seg selv ikke gi signifikante utslag for fremkommelighet eller kødannelser/forsinkelser.

4.3 Mobilitetsløsninger og tiltak

4.3.1 Kjørbar tilkomst

Omleggingen av kjøremønsteret i Kanalveien i forbindelse med Bybaneprosjektet, gir noe lengre kjørelengder til hovedveinettet enn i førsituasjonen. Dette vil være en funksjonell ulempe for bilbrukere, men vil på den annen side styrke konkurransekraften til miljøvennlige transportmidler, og med dette støtte opp under målsettingen om flest mulig personreiser med kollektiv, sykkel og gange.

Illustrasjonen under viser prinsippene for kjørbart tilkomst til planområdet til/fra hovedveinettet mot hhv sør og nord:

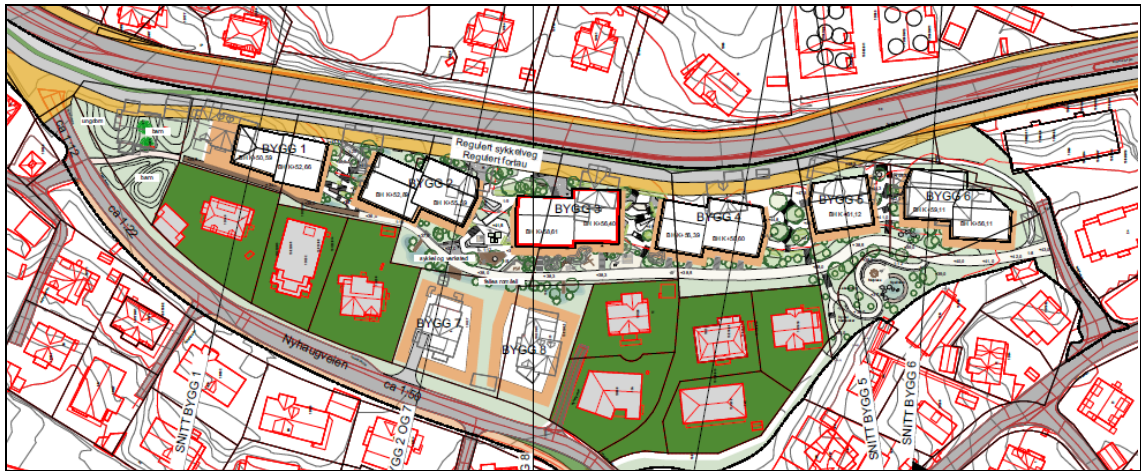


Figur 10. Kjøremønster til/fra planområdet etter Bybanen er på plass.

Planområdet har relativt god tilkomst fra hovedveinettet, både fra nord og sør via rundkjøringen i krysset Kanalveien/Fjøsangerveien mot avkjørsel til Elvebakken. Trafikk fra Nesttun/Paradis via Storetveitveien må imidlertid kjøre via Minde Allé til Fjøsangerveien og videre ned til rundkjøringen m/Kanalveien pga. venstresvingeforbudet i lyskrysset Kanalveien/Minde Allé.

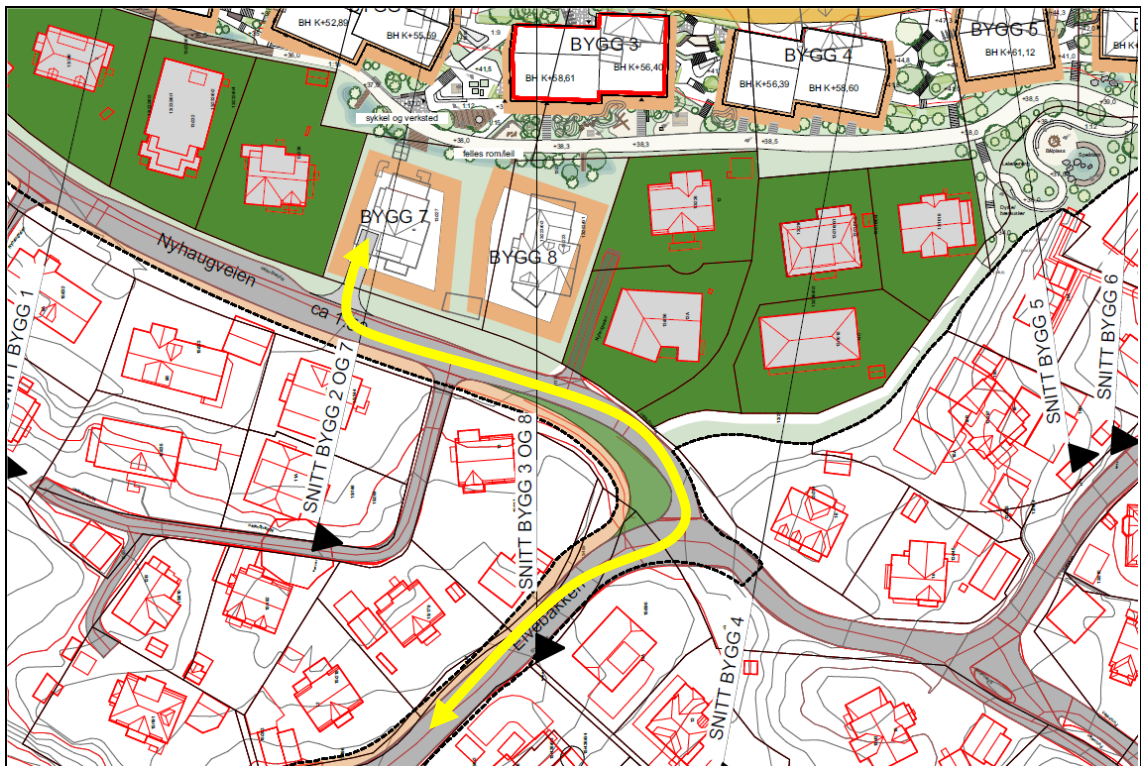
Det er noe mer omstendelig utkjøring fra planområdet, særlig i retning sør. Her er det venstresvingeforbud i lyskrysset Kanalveien/Minde Allé, slik at trafikken må svinge til høyre og snu i rundkjøringen på Wergeland, og deretter kjøre tilbake mot Fjøsangerveien.

Etterfølgende illustrasjoner viser lokal tilkomstløsning internt i selve planområdet.



Figur 11. Utsnitt fra illustrasjonsplan som viser planlagte tilkomstløsninger

Personbiltrafikken ledes fra Kanalveien, via Elvebakken til parkeringsanlegg under Bygg 1:



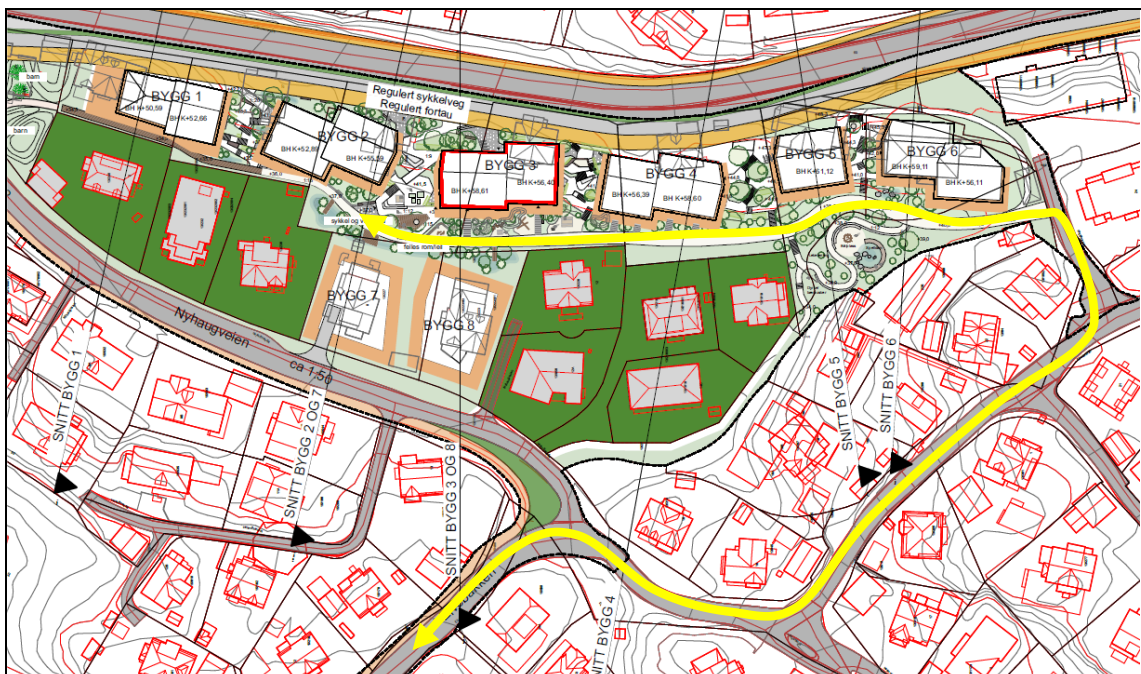
Figur 12. Illustrasjon av tilkomst for personbiltrafikken til/fra p-anlegget.

Tilkomstveien er lavtrafikkert og har tilbud til myke trafikanter (fortau) i øvre del av Elvebakken og i Nyhaugveien. Planforslaget regulerer fortau i Nyhaugveien, slik at det blir sammenhengende fortau på hele strekningen opp mot Storetveitveien.



Figur 13: Nyhaugveien har etablert bredt, sammenhengende fortau for myke trafikanter.

Når det gjelder tilkomst for nødetater, samt større vareleveringer /flyttelass etc., er det lagt opp til å etablere tilgjengelighet via kjørbær, internt gang/sykkelforbindelse gjennom planområdet:



Figur 14. Kjørbær tilkomst for nødetater, større varetransporter etc.

Det er ikke lagt opp til å kunne kjøre gjennom planområdet til Nyhaugveien ved Storetveitveien. Nordre del av den interne gang/sykkelforbindelsen vil ikke være tilrettelagt for gjennomkjøring. Det betyr at det skal dimensjoneres for snuhammer ved Bygg 2 i forbindelse med at større kjøretøy ledes inn i området.

Det understrekes at tilkomst med kjørende trafikk på den interne gang/sykkelforbindelsen kun skal være for nødetater og helt nødvendig varetransport, ikke for allmenn biltilgjengelighet i form av taxi, skyss, pizzalevering etc. Dette betyr i praksis at det kan være behov for regulering av trafikken inn på internveien, eksempelvis ved privat skilting og bom.

4.3.2 Renovasjon

Planforslaget skal etableres med stasjonært bossug. Terminalen for bossuget er under etablering på Meieritomten delfelt S8 og S10 på Mindemyren. Rørføring fra terminalen vil etableres inn i planområdet fra nord. Nedkast og nedgravd container for midlertidig langing av bosset etableres sentralt i det nye boligområdet.

4.3.3 Myke trafikanter og trafiksikkerhet

Plangrepet sikrer flere gjennomgående gangforbindelser som gir planområdet god tilgjengelighet for myke trafikanter:

Illustrasjon som viser eksisterende og planlagte gangforbindelser ved planområdet:



Figur 15. Illustrasjon av planlagte gangtilbud ved planområdet

Planområdet har direkte tilknytning til gjennomgående gangnett langs Storetveitvegen og tverrforbindelser ned mot Mindemyren. Dette gir god tilgjengelighet for gående til kollektivknutepunkt, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner på Wergeland og i byutviklingsområdet på Mindemyren.

Det er ikke identifisert særskilte risikoelementer for myke trafikanter, ut over generell risiko ved ferdsel i urbane områder. Det er ikke registrert personskadeulykker på lokalveiene ved planområdet. Gående og syklende har et godt tilrettelagt nett for trygg ferdsel, og gang/sykkelforbindelsene som går i blandet trafikk har begrenset trafikkmengde og lavt fartsnivå.

4.4 Vurdering av måloppnåelse

Planområdet er lokalisert i et byutviklingsområde med tilgang på handels- og servicetilbud, samt arbeidsplasser. Planområdet har særdeles god kollektivtilgjengelighet, svært god sykkeltilgjengelighet og begrenset parkering. Planen vil tilrettelegge for ca. 110 boligenheter tett på overordnet knutepunkt for kollektivtrafikken, uten at biltrafikken er beregnet å øke med mer enn ca. 150 -200 ÅDT.

Bilandelen forventes å være vesentlig lavere enn gjennomsnittet for Bergen, og dette bidrar til å bygge opp under overordnede målsettinger om å begrense bilbruken i Bergen. Veksten i trafikkmengde/aktivitet tas primært med kollektiv, sykkel og gange – i tråd med overordnet målsetting (nullvekstmålet). Det er beregnet en økning i biltrafikken med ca. 150 -200 ÅDT, mens det er ventet en økning på ca. 400 daglige personreiser med kollektiv, sykkel og gange som følge av utbyggingen.

Konklusjon:

Mobilitetsplanen vurderes å være i tråd med overordnet målsetting om å begrense bilbruk og støtte opp under persontransport basert på kollektiv, sykkel og gange.