

Sivilingeniør Helge Hopen AS

Landåsveien 33 – bruksendring bolig/institusjon



Trafikkanalyse

16. april 2020

INNHold

1	INNLEDNING	2
2	PROBLEMSTILLINGER	3
2.1	TRAFIKKSITUASJONEN.....	3
2.2	INNSPILL.....	4
3	DAGENS TRAFIKKSITUASJON	6
3.1	TILGJENGELIGHET.....	6
3.2	TRAFIKKMENGDER.....	6
3.3	TRAFIKKSIKKERHET.....	7
4	TILTAKET	10
4.1	BESKRIVELSE.....	10
4.2	TILKOMST OG PARKERING.....	11
4.3	TRAFIKKSKAPNING.....	11
5	KONSEKVENSER AV TILTAKET	13
5.1	INNLEDNING.....	13
5.2	TRAFIKKMENGDER (EKSPONERING).....	13
5.3	KAPASITET OG TRAFIKKAVVIKLING.....	13
5.4	HJERTESONE OG TRAFIKKSIKKERHET.....	13
5.5	KONKLUSJON.....	13
6	VURDERING AV MULIGE TILTAK	14
6.1	OVERORDNET TRAFIKKREGULERING.....	14
6.2	TILKOMST.....	14
6.3	FORELDREKJØRING.....	14
6.4	PARKERING.....	15
6.5	ANDRE TILTAK.....	16
7	KONKLUSJON	17

1 INNLEDNING

Bergen kommune vurderer bruksendring og ombygging av Landåsveien 33 fra formål undervisning til bolig/institusjon, heretter kalt tiltaket. Tiltaket er del av det såkalte «boligløftet», der Bergen Bystyre har vedtatt at det skal etableres rundt 130 boliger for personer med utviklingshemming de kommende årene. Kommunen vurderer ulike alternativer, både nybygg og rehabilitering/ombygging, og Landåsveien 33 («Høyblokken») er en aktuell lokalisering. Her vurderes et bofelleskap for 3 multifunksjonshemmet og 6 lett utviklingshemmet.

Det ble avholdt forhåndskonferanse 28.8.2019 med Plan- og bygningsetaten. Her ble det avklart at det er nødvendig å utarbeide en trafikkanalyse med vurdering av blant annet tilgjengelighet/tilkomst, trafikkavvikling og trafiksikkerhet. Tiltaket ligger i et hjertesone-område der det er særlig fokus på barn og unge, jf. KPA § 13 pkt. 13.5.

Trafikkanalysen er utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS på oppdrag for Bergen kommune v/ prosjektansvarlig Mona Tøsdal.

Bergen 16.4.2020

2 PROBLEMSTILLINGER

2.1 Trafikksituasjonen

Landåsveien 33 har tilkomst for kjøretøyer innenfor hjertesonen til Landås skole. Dette utløser problemstillinger knyttet til tilkomst/parkering og trafiksikkerheten for elevene ved skolen.

Skoleveien til Landås skole innebærer kryssing av Landåsveien for mange elever. Kryssingen skjer i hovedsak ved regulerte gangfelt, og gaten har 30 km/t og fartsdpendende tiltak.

Ny aktivitet i området gjennom tilrettelegging av boliger for utviklingshemmede, vil gi mer trafikk i Landåsveien og med dette øke eksponeringen av potensiell konflikter mellom kjørende og myke trafikanter. I trafikkanalysen vil det bli sett nærmere på hvor stor denne økningen vil være, og det er foretatt en risikovurdering knyttet til potensielle farlige trafikksituasjoner.

Videre vil løsning for tilkomst og parkering for transport til/fra Landåsveien 33 være en problemstilling som inngår i trafikkanalysen. Her sees det nærmere på transportbehov, tilgjengelighet, manøvrering og parkering. Avgjørende i denne vurderingen er å vurdere konsekvenser for trafiksikkerheten for de myke trafikantene som ferdes i området.

På bakgrunn av kartleggingen av aktuelle problemstillinger for trafiksikkerhet og trafikkavvikling og risikoanalyse knyttet til dette, vurdere mulige forbedringstiltak. Det sees både på aktuelle tiltak som direkte konsekvens av bruksendringen, og eventuelle generelle forbedringstiltak uavhengig av bruksendringen/tiltaket.



Figur 1. Trafikksituasjonen i Landåsveien ved Landås skole er til tider noe uoversiktlig, med mange transportfunksjoner som skal ivaretas.

2.2 Innspill

Det foreligger innspill fra flere instanser som inngår som del av grunnlaget for trafikkanalysen:

Landås skole

Det ble avholdt er drøftingsmøte med rektor ved Landås skole 7.2.2020. Her ble det gitt flere innspill fra skolen til det pågående planarbeidet for Landåsveien 33. Hovedpunkter:

- Rektor mener Landås skole allerede har for liten kapasitet og at Høyblokken alternativt kunne vært benyttet til utvidelse av skolen.
- Rektor fremhevet at det er ikke ønskelig at bygget brukes til noe som øker trafikken, med henvisning til vedtak om hjertesone.
- Rektor påpekte en rekke utfordringer med dagens trafikksituasjon:
 - lite reell hjertesone i praksis til tross for gode intensjoner og ny skiltplan
 - mye biltrafikk ved skolen fra boliger og andre instanser i området, også elevtransport.
 - busstrafikk i hjertesonen til/fra Ulriken skole som er erstatningsskole for ca. 300 elever
 - utrygghet ved krysningspunktene mot skolen, biltrafikk som snur ved kryss og p-plasser
 - kaotiske, trafikale forhold ved arrangementer i Landåshallen
 - det oppleves at det er ofte høy fart på biltrafikken gjennom hjertesonen
 - varelevering i skoletiden (men denne styres som regel utenom skolestart/skoleslutt)



Figur 2. Rektor ved Landås skole er spesielt opptatt av trafikksikkerheten ved krysningspunktene over Landåsveien.

Videre er det avholdt et informasjonsmøte med FAU ved skolen 3.3.2020. Her kom det frem blant annet følgende innspill fra FAU:

- Ønsker vurdering av om Høyblokken alternativt kan benyttes til utvidelse av skolen, det ble vist til rapporten fra Helsevernetaten.
- Ønsker vurdert en «drop-off sone» ved skolen for levering/henting av elever.

Bergen kommune, Bymiljøetaten

Det ble avholdt et arbeidsmøte 31.1.2020 med Bymiljøetaten. Her ble det foretatt en gjennomgang av de tiltakene som er gjennomført og som er under planlegging knyttet til hjertesonen. I tillegg ble det fremskaffet underlagsmateriale for gjeldende trafikksituasjon (skiltplaner, trafikkteiling mv.).

Problemstillingene med hjertesonen og trafikksikkerhetsforholdene ble drøftet på generell basis, og Bymiljøetaten vil være et viktig fagorgan i videre prosess med avklaring av eventuelle trafikale tiltak.

Bergen kommune, Helsevernetaten

Bergen kommune, helsevernenheten gjennomførte 15. januar 2020 tilsyn ved Landås skole etter forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler m.v. Her ble det avdekket avvik knyttet til redusert trafikksikkerhet ved en av inngangene til skolen:

«Skolens representanter opplyste at det var et trafikksikkerhetsproblem at biler kan parkere like ved en av inngangene til skolens uteområde. Dette er inngangen som brukes når elevene skal bruke Landåshallen til gymnastikk eller svømming, og kunstgressbanen i friminutt. Bilene kjører over fortauet like ved inngangen for å parkere. Det er lovlig å stå der, men det er ikke egentlig en parkeringsplass, og skolens ansatte opplyste at bilene kunne kjøre litt frem og tilbake på fortauet for å finne en egnet plass. De parkerte bilene er til hinder for gode siktlinjer, slik at det blir vanskeligere for bilister og syklister å se elever som kommer ut fra skoleområdet. Noen av de parkerte bilene må kjøre ut elevinngangen for å komme seg ut på veien. Se bilde 16 i vedlegget.

Vurdering og hvordan rette avviket:

Skoleeier må sikre at elevene ikke utsettes for trafikkfare. Slik vi ser det øker parkeringen fare for at elever blir påkjørt, enten av bilene som parkerer, eller av trafikk i veien som følge av reduserte siktlinjer. Problemet er størst morgen og ettermiddag, når elevene går alene, det er mørkt og mer aktivitet på parkeringsplassen, men risikoen øker også fordi elevene skal krysse gaten flere ganger i uka for å komme til undervisningsarealer, og det utendørs tilleggsarealet som skolen må bruke. Skoleeier må derfor sørge for fysisk tilrettelegging som reduserer risikoen.»

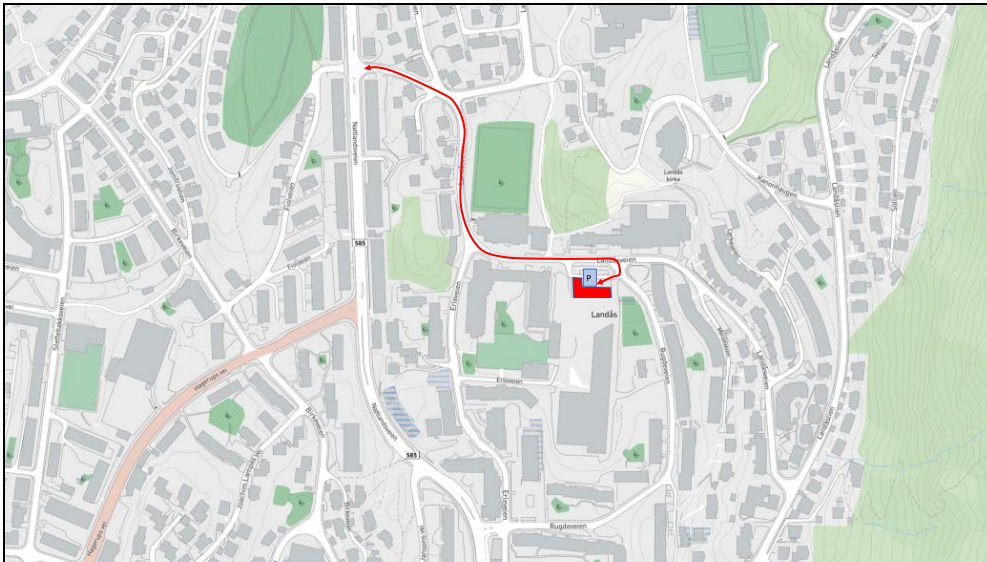


Figur 3. Helsevernetaten påpeker problemstillinger med parkerte biler på fortaussonen i området ved krysningspunktet til Landåshallen.

3 DAGENS TRAFIKKSITUASJON

3.1 Tilgjengelighet

Landåsveien 33 er lokalisert ved Landås skole og har hovedtilkomst fra Nattlandsveien og Landåsveien. Landåsveien er også tilkomst til boligområder og sykehjem, bydelshus langs Landåsveien, samt videre forbindelse til Rugdeveien og andre sidegater til Landåsveien.

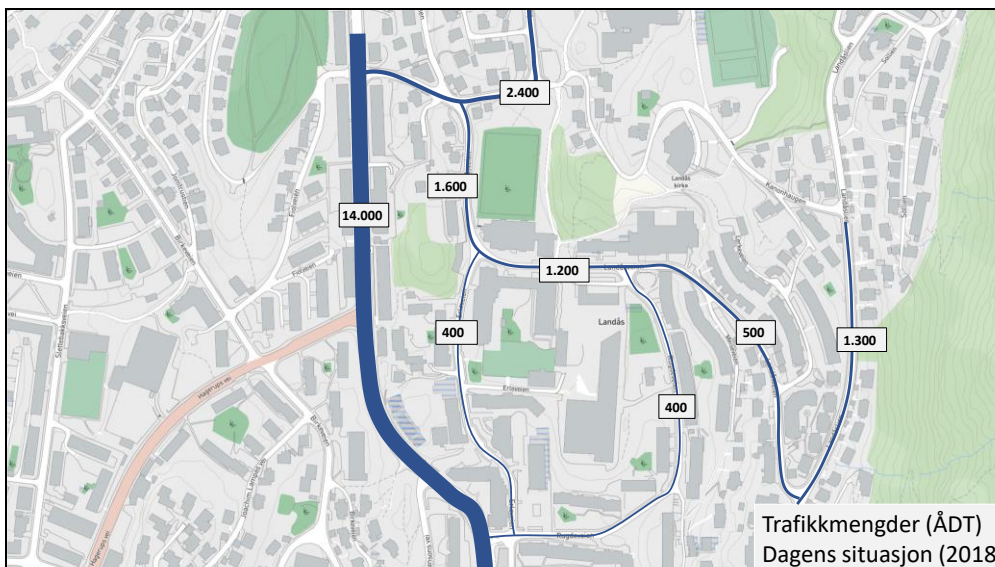


Figur 4. Oversiktskart – planområdet beliggenhet og tilkomst.

Landåsveien 33 har relativt god kollektivtilgjengelighet. Gangavstanden til busstopp med god kollektivdekning er ca. 400 meter (gangtid på ca. 5-6 min).

3.2 Trafikkmengder

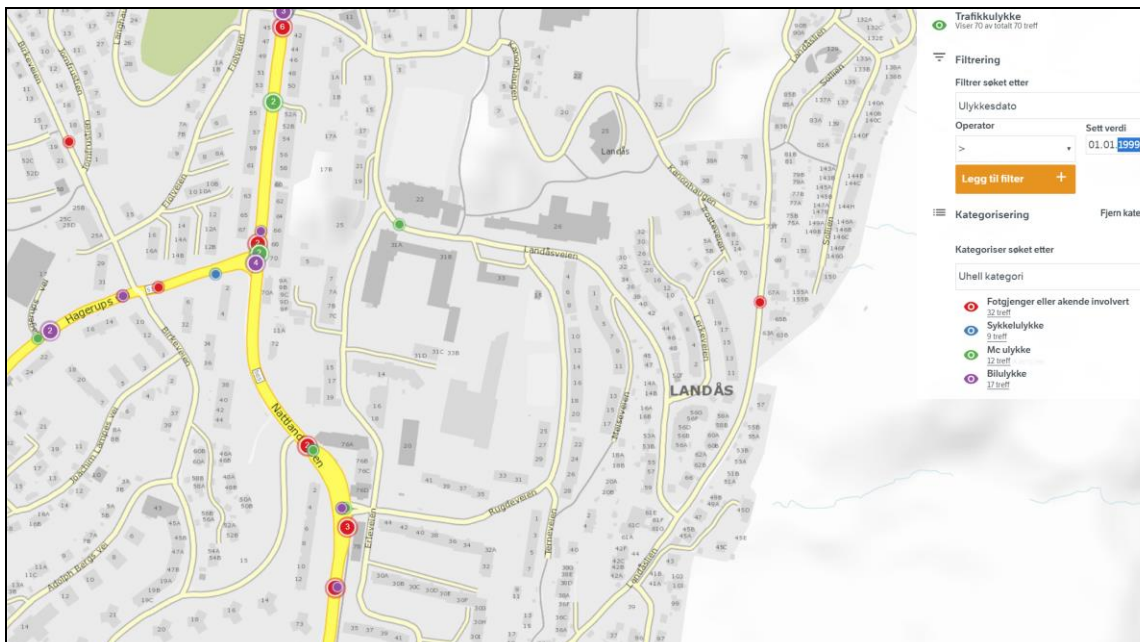
Årsdøgnetrafikken (ÅDT) på veinettet i dagens situasjon:



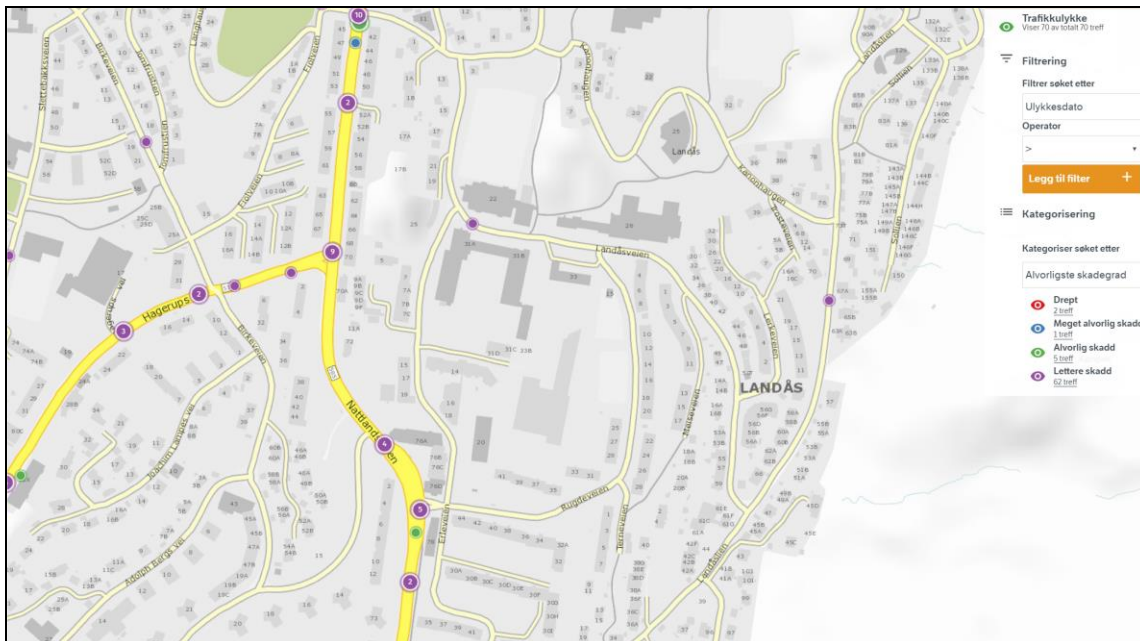
Figur 5. Dagens trafikkmengder (ÅDT). Kilde: Nasjonal veidatabank og trafikkteiling i Landåsveien.

3.3 Trafikksikkerhet

3.3.1 Ulykkesdata



Figur 6. Antall registrerte ulykker med personskade siste 20 år fordelt på uhellskategori.



Figur 7. Antall registrerte ulykker med personskade siste 20 år fordelt på alvorlighetsgrad.

Ulykkesstatistikken viser at det ikke er registrert trafikkuhell i Landåsveien med mye trafikanter involvert. Dette gir ingen avklart informasjon om risikoforhold og eventuelle behov for tiltak, men ulykkes-dataene gir heller ikke grunnlag for å peke på spesielle risikofaktorer eller ulykkespunkt på lokalveiene i området.

Langs Nattlandsveien har det skjedd mange personskadeulykker, men dette er problemstillinger som ligger utenfor rammene av dette prosjektet.

3.3.2 Fartsmåling

Det foreligger en trafikkteiling med fartsmåling for Landsåveien fra 2016. Denne viser en trafikkmengde på ca. 1.200 ÅDT og et fartsnivå som følger:

Snittfart : ca. 21-22 km/t
85-fraktil: ca. 25-26 km/t (85% av trafikken har lavere fart enn dette)
Over 30 km/t: ca. 2-3% av trafikken

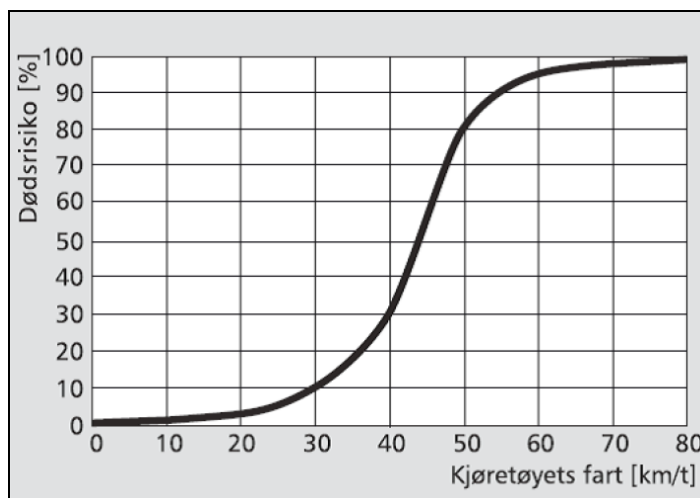


Figur 8. Plassering av tellepunkt og radar for fartsmåling.

3.3.3 Risikovurdering

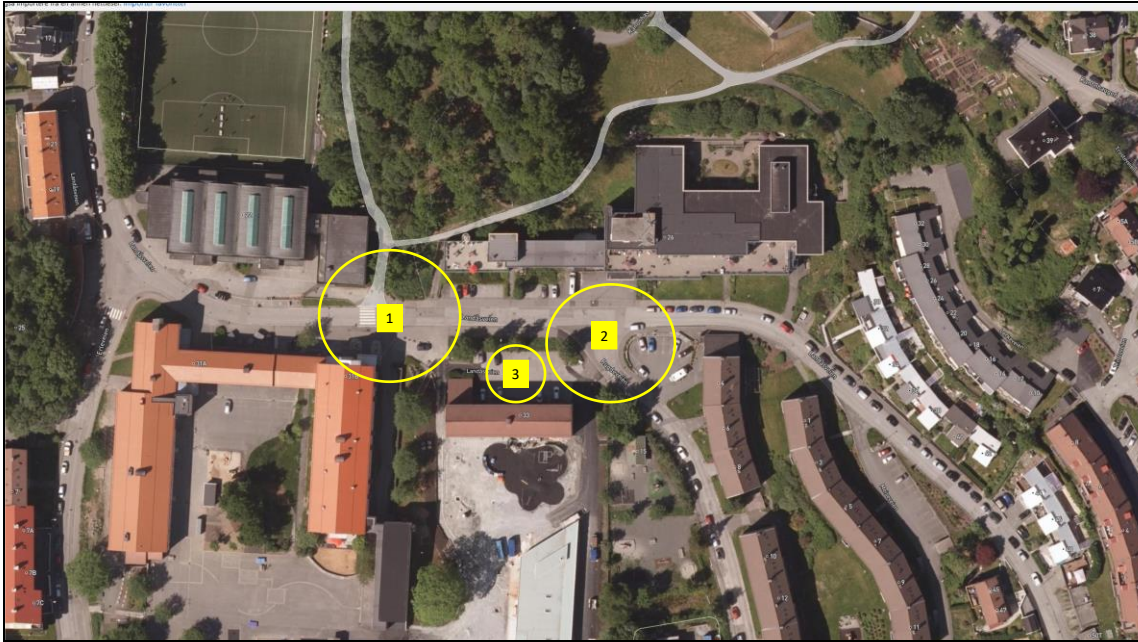
Ulykkesstatistikken gir ingen holdepunkter for vurdering av risikonivået, men er en indikasjon på lavt risikonivå.

Det er sett nærmere på trafikksituasjonen, risiko for at uhell skal inntreffe og alvorlighetsgrad dersom ulykker skulle inntreffe. Når det gjelder det siste punktet er det lagt til grunn risikovurdering knyttet til fart ved påkjøring fra Statens vegvesen, Håndbok V127, Kryssingssteder for gående:



Figur 9. Dødsrisiko ved påkjørsel, avhengig av fartsnivå for kjøretøy (Statens vegvesen, Håndbok V127).

Det er gjort en risikovurdering for 3 områder der det er konflikt mellom kjørende trafikk og skoleelever, og der bruksendring av Landåsveien 33 vil kunne påvirke trafikkbildet:



Figur 10. Oversikt over de tre områdene som inngår i risikovurderingen.

Parameter	Punkt 1	Punkt 2	Punkt 3
	Kryssingsområde v/Landåshallen	Kryssingsområde v/Rugdeveien	Parkeringsplass v/Landåsv. 33
Trafikkmengde (ÅDT)	1.200	1.200	50
Trafikkmengde 07-09	180	180	20
Trafikkmengde 13-15	130	130	15
Gangkryssinger 08-0830	140	50	
Faktorer som trekker opp risiko	<ul style="list-style-type: none"> Noen elever løper over veien, kommer brått på Parkerte biler på arealet ved gangfeltet som begrenser sikt Feilparkerte biler i Landåsveien begrenser sikt 	<ul style="list-style-type: none"> Utflytende kryssområde med litt uklare ganglinjer En del foreldrekjøring med snuing i kryssområdet Tilkomst for varelevering og renovasjon 	<ul style="list-style-type: none"> Inn- og utkjøring til p-plassen i gangsonen for elevene. Snuing/rygging på parkeringsområdet kombinert med av/påstigning av elever
Faktorer som trekker ned risiko	<ul style="list-style-type: none"> Lite kryssing utenfor oppmerket gangfelt Oversiktlig veistrekning Lavt fartsnivå på biltrafikken 	<ul style="list-style-type: none"> Lavt fartsnivå på biltrafikken 	<ul style="list-style-type: none"> Konflikt mellom gående og biler i hovedsak avgrenset til inn/utkjøring morgen. Få gående inne på selve p-området Lavt fartsnivå på biltrafikken
Alvorlighetsgrad hvis uhell inntreffer	Lavt fartsnivå for biltrafikk tilsier sannsynlig lav alvorlighetsgrad	Lavt fartsnivå for biltrafikk tilsier sannsynlig lav alvorlighetsgrad	Rygging kan gi høyere alvorlighetsgrad hvis uhell inntreffer

4 TILTAKET

4.1 Beskrivelse

Boligløftet er et satsingsområde og det skal bygges 130 boliger for utviklingshemmede i løpet av 5 år. Bergen kommune har vurdert høyblokken til å være egnet til et bofellesskap for 9 utviklingshemmede.

Brukergruppen som er tenkt inn her er 3 multifunksjonshemmet. Det vil si personer i rullestol som trenger heldøgnsomsorg i alt av stell og forflytning inkl. bistand under måltider. De 6 andre brukerne vil være lett utviklingshemmet som har dagtilbud i form av VTA (varig tilrettelagt arbeid) på dagtid, eller de er på dagsenter. På ettermiddagen vil de være på ulike aktiviteter ut fra sine egne interesser. Det kan være håndball, fotball eller andre aktiviteter.

Valget av gamle Landås skole for denne gruppen skyldes ifølge Bergen kommune at den ligger i nærheten til ulike kollektivpunkter, slik at en kan komme seg frem på en rask og uavhengig måte.

Antall ansatte en ser for seg er 4 langvakter på dagtid (12,5 t). I tillegg 2 nattevakter.

Bergen kommune har lagt opp til å gjøre en rekke undersøkelser av eiendommen i løpet av våren 2020, deriblant denne trafikkanalysen. Hensikten er å benytte resultatet av disse undersøkelsene som underlag, ved en utlysning av konkurranse for en totalentreprise. Planen er at dette skal skje i 3. kvartal 2020.

Det er foreløpig ikke gjort vedtak på at tiltaket skal gjennomføres.



Figur 11. Bilde av «Høyblokken» som er aktuell som bofellesskap for 9 utviklingshemmede.

4.2 Tilkomst og parkering

Landåsveien 33 har tilkomst fra Landåsveien ved kryss med Rugdeveien og utearealet foran bygget benyttes i dag til parkering for ansatte ved skolen. Tilkomsten er regulert med bom, men den står i praksis åpen det meste av tiden.

Ved bruksendring til bofelleskap er det aktuelt å tilrettelegge for nødvendig parkering og funksjonalitet for brukerne av bofelleskapet.

Det legges til grunn at parkeringsareal som ikke skal benyttes til bofelleskapet i prinsippet kan ha samme funksjon som i dag.

Vurdering av løsninger for parkeringsområdet vurderes nærmere i kapittel om trafiksikkerhet.



Figur 12. Parkeringsområdet utenfor Landåsveien 33 – dagens situasjon.

4.3 Trafikkskapning

Bergen kommune opplyser følgende om transportbehov og trafikkskapning:

4 personer på langvakt dagtid (12,5t) = 8 personturer (ankomst + hjemreise)

2 personer på nattevakt = 4 personturer (ankomst + hjemreise)

Med disse forutsetningene vil det være følgende daglig transportgenerering til/fra bygget:

Arbeidsreiser: 8 + 4 = 12 turer pr. dag

Dagsentertransport: 8 turer pr. dag (2 taxier morgen og ettermiddag)

Kommunen opplyser om at de ikke vil legge opp til parkering for ansatte ved Landåsveien 33. Det er ønskelig at ansatte skal ta kollektiv/sykkel/gange til jobb.

Vaktskiftet er tenkt å være om morgenen (ca. 0700-0800) og kveld (ca. 2030-2100).

Dette betyr at det i prinsippet bare vil være taxier for dagsentertransport som vil generere kjørende trafikk til/fra bygget, dvs. 8 ÅDT.

Det tas imidlertid høyde for at noen ansatteturer vil foregå med bil som følge av at det er mulig å parkere på gategrunn i bolig gatene i området samt skyssmuligheter. Som et regneeksempel antas det ca. 30% bilandel for ansattreiser.

Dette betyr at forventet trafikkskapning med bil som følge av tiltaket vil være $8 + 4 = \underline{12 \text{ ÅDT}}$.

Forventet økning av personturer som gående til/fra Landåsveien 33 er estimert til ca. 8 turer pr. døgn.

5 KONSEKVENSER AV TILTAKET

5.1 Innledning

I dette kapitlet vurderer det hvordan tiltaket endrer dagens trafikksituasjon, og hvilken betydning dette kan ha for behovet for avbøtende tiltak.

5.2 Trafikkmengder (eksponering)

Tiltaket forventes å øke biltrafikken i Landåsveien ved skoleområdet med ca. 12 ÅDT. Dette tilsvarer ca. 1% trafikkøkning fra dagens situasjon. Tiltaket vil øke eksponeringen av gående til/fra Landåsveien 33 med ca. 8 turer pr. døgn.

5.3 Kapasitet og trafikkavvikling

Området har tilkomst fra Nattlandsveien i kryss med Landåssvingen og kryss med Rugdeveien/Erleveien. Ingen av kryssene har vesentlige trafikkavviklingsproblemer, ut over normale kødannelser til/fra sidevei, slik det er i et byområde.

Trafikkøkningen på 12 ÅDT, tilsvarende 2-4 kjøretøypasseringer i makstime rush, vil ikke ha noen praktisk innvirkning på kapasitet og trafikkavvikling i hovedveisystemet.

5.4 Hjertesone og trafiksikkerhet

Sannsynligheten for at trafikkuhell inntreffer er et produkt av risiko og eksponering. Tiltaket endrer i prinsippet ikke på risikoforholdene slik de er beskrevet i kapittel 3.3.3, men endrer eksponeringen (1% trafikkøkning i Landåsveien ved gangfeltene/kryssområdene).

Når det gjelder parkeringsområdet legges det til grunn at det vil bli lagt til rette for at taxitransport kan snu på en trygg måte, og at dette innebærer at det blir færre parkeringsplasser for ansatteparkering på p-plassen. Dette betyr at det ikke legges til grunn endret eksponering av kjøretøy som må snu, sett i forhold til dagens situasjon.

5.5 Konklusjon

Tiltakets innvirkning på fremkommelighet og trafiksikkerhet er knyttet til en forventet trafikkøkning på ca. 1% i Landåsveien. Tiltaket forventes ikke å endre på risikoforholdene i trafikken. Dette innebærer marginal endring av eksponeringen sammenlignet med dagens situasjon, og dermed marginal/ingen endring av dagens problemstillinger knyttet til hjertesone og trafiksikkerhet.

Dette betyr at vurdering av muligheter for avbøtende tiltak som kan bedre trafiksikkerhet og trygghetsfølelse vil ha utspring i dagens problemsituasjon, og ikke være utløst av tiltaket.

6 VURDERING AV MULIGE TILTAK

6.1 Overordnet trafikkregulering

Det er søkt etter mulige tiltak som enten kan redusere risiko for at uhell inntreffer eller redusere eksponeringen (trafikkmengder, antall konfliktsituasjoner).

Innledningsvis er det sett på om det er mulig med overordnet trafikkregulering som kan redusere eksponeringen, dvs. kjørende trafikk i Landåsveien ved skolen.

Det er skissert alternative løsninger med både stengning og enveisregulering av gatene i området. I alle tilfeller vil slike tiltak både gi fordeler og ulemper ved at noe trafikk forsvinner, men dukker opp igjen andre steder, og gir ulemper der.

I tillegg er det utfordringer med teknisk skiltplassering og snumuligheter ved enveisregulering.

Det er ikke funnet gjennomførbare tiltak som vil bidra til en samlet forbedring av trafikksituasjonen i området.

6.2 Tilkomst

Tilkomsten for kjørende trafikk til Landåsveien 33 forutsettes å være opprettholdt på samme sted som i dag. Det er ikke funnet alternative tilkomstmuligheter som vil gi en bedre trafikksituasjon.

6.3 Foreldrekjøring

Det er gjennomført tiltak for å begrense foreldrekjøring av elever i Landåsveien gjennom skilting og informasjon, men registreringer viser at det forekommer en del av- og påstigning langs veien og ved parkeringsplassen ved Landåsveien 33.

Det vil være en fordel for trafiksikkerheten dersom denne foreldrekjøringen ikke finner sted, men det er vanskelig å finne målrettede tiltak som sikrer at foreldrekjøring ikke forekommer.

Det antas at videre arbeid med informasjon/kampanjer i regi av skolen er det som kan være virkemidlene for å begrense foreldrekjøringen ytterligere.

Det antas at en del kjøring av elever vil forekomme uansett informasjonstiltak, eksempelvis mindre barn som skal på SFO. Det anbefales at Bymiljøetaten vurderer om det kan være hensiktsmessig med en mindre drop-off sone på parkeringsplassen ved Landåsveien 33 for SFO-elever. Dette må vurderes opp mot tap av parkeringsplasser for ansatte ved skolen.

6.4 Parkering

Det anbefales å legge til rette en oppmerket sone for tilkomst og manøvrering/snuing for taxitransport slik at rygging på parkeringsplassen skjer mest mulig trafiksikkert. Det er allerede i dag en del taxitransport til skolen for elever med spesielle behov, og tiltaket vil øke eksponeringen med 8 turer pr. døgn (2 taxier morgen og 2 taxier ettermiddag).

Dette innebærer at noen av dagens parkeringsplasser bør fjernes for å gi taxitransporten plass til å manøvrere og snu.

Det anbefales videre å vurdere mulighetene for restriksjoner/retningslinjer for taxitransporten slik at denne ikke skjer samtidig med tidsintervallet for skolestart/skoleslutt.

I og med at Bergen kommune ikke ønsker å legge til rette for at de ansatte skal ha egen parkeringsplass, legges det til grunn at det ikke vil bli egne p-plasser for ansatte.

Når det gjelder gjestående, øvrige parkeringsplasser som i dag benyttes til skolens ansatte, vil fjerning av parkeringsplasser være en fordel for trafiksikkerheten i kryssområdet Landåsveien/Rugdeveien, men må vurderes opp mot skolens behov for parkering og risiko for økt fremmedparkering på gategrunn i området når p-plasser inndras.

6.5 Andre tiltak

Området er i dag preget av en del ulovlig parkering og bruk av fortaus/gangarealer til parkering, se eksempler under:



Figur 13. Eksempler på parkering som er en ulempe for trafiksikkerheten.

Denne praktiseringen av parkering ved skolen er uheldig ved at det gir sikthindringer og en mindre oversiktlig trafikksituasjon for både kjørende og gående.

I tillegg er det risikoelementer knyttet til inn- og utkjøring og manøvrering inne på fortausarealet.

Ulovlig parkering må møtes med informasjon og kontroll, samt eventuelle skilttiltak eller andre restriksjoner. Det anbefales at Bymiljøetaten vurderer ytterligere innstramning av parkeringsrestriksjonene ved gangfeltene, eksempelvis en 10 meter lang sone med stansforbud ved gangfeltene.

Parkering på utearealene ved gangfeltet, som også helsevernenheten i kommunen har påpekt som et trafiksikkerhetsproblem, bør vurderes fjernet. Dette må tas opp i Bergen kommune ved Etat for Bygg og Eiendom. Fjerning av all parkering på gangarealet ved krysningområdet vil gi en mer oversiktlig situasjon og være et positivt bidrag for trafiksikkerheten.

Videre anbefales det at Bymiljøetaten vurderer fysiske tiltak/hindringer som kan bidra til at elevene i mindre grad løper over veien ved gangfeltet.

7 KONKLUSJON

Det er foretatt en vurdering av trafikksituasjonen i området ved Landås skole, med hovedvekt på hjertesoneproblematikk/trafikksikkerhet. Det er videre sett på i hvilken grad tiltaket i form av bruksendring til et bofelleskap, vil påvirke trafikksituasjonen og hjertesoneproblematikken.

Risikovurderingen av dagens situasjon tilsier ikke at det er kritiske/alvorlige forhold med trafikksikkerheten, men det pekes på elementer som er med å trekke opp risikoen.

Tiltaket vil kun påvirke eksponeringen av trafikk, ikke risikoforholdene. Trafikkberegningene tilsier at tiltaket vil øke eksponeringen av biltrafikk i området med ca. 1% av dagens trafikknivå. Tiltaket vil derfor ha marginal innvirkning på trafikksituasjonen, og vil dermed ikke være en utløsende faktor i vurderingen av behov for eventuelle avbøtende tiltak.

Vurdering av behov for avbøtende tiltak er med dette knyttet til risiko og eksponering slik trafikksituasjonen er i dag, uavhengig av tiltaket.

Når det gjelder selve tiltaket anbefales det følgende tilrettelegging/tiltak:

- Oppmerket sone på eksisterende parkeringsområde ved Landåsveien 33 for trygg manøvrering og snuing for taxitransport. Fjerning av eksisterende parkeringsplasser innenfor denne sonen.
- Det anbefales å vurdere mulighetene for restriksjoner/retningslinjer for taxitransporten slik at denne ikke skjer samtidig med tidsintervallet for skolestart/skoleslutt.

Når det gjelder generelle forbedringstiltak, uavhengig av tiltaket, anbefales det at Bergen kommune vurderer følgende muligheter:

- Fjerning av parkering som i dag foregår på fortausområdet ved krysningspunktet v/ Landåshallen.
- Fysiske tiltak/hindringer som kan bidra til mindre løping over veien når skoleelevene krysser gangfeltet ved Landåshallen .
- Innstramming av parkeringsrestriksjoner ved gangfeltene for å bedre siktforholdene, eksempelvis en 10 meter lang sone med stansforbud.
- Fjerning/reduksjon av ansatteparkering ved Landåsveien 33 (vurderes opp mot skolens behov for p-plasser)
- Informasjon/kampanjer i regi av skolen for å få redusert kjøring av elever til/fra skolen med stopp langs Landåsveien. Det vises til etablert stoppmulighet langs Erleveien.
- Vurdere en mindre drop-off sone på parkeringsplassen ved Landåsveien 33 for SFO-elever.