

Trafikkanalyse og mobilitetsplan

Detaljreguleringsplan for Fana, gnr. 43, bnr. 9 m.fl.
Birkeland kirke, Bergen kommune



Datert: 22.04.2025

Plannavn	Detaljreguleringsplan for Fana, gnr. 43, bnr. 9 m.fl. Birkeland kirke, Bergen kommune
Kommune	Bergen kommune

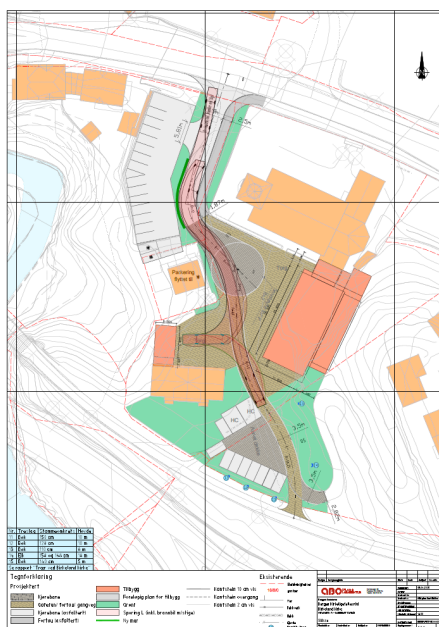
Dokument	Trafikkanalyse og mobilitetsplan
Plankonsulent	ABO Plan & Arkitektur AS
Oppdragsleder	Merete Lunde
Utarbeidet av	Bjørnar Ophaug Boge – Trafikk- og mobilitetsvurdering
	Christopher Vinje Lihaug - Vegtegninger/vegløsning
Kvalitetskontroll	Merete Lunde

SAMMENDRAG	4
1. INNLEDNING	5
1.1 BAKGRUNN	5
1.2 OVERORDNEDE FØRINGER FOR TRAFIKK OG MOBILITET	5
1.2.1 KPA 2018	6
1.2.2 REGULERINGSPLANER	7
2. DAGENS SITUASJON (NULLALTERNATIVET)	8
2.1.1 TRAFIKKSITUASJON	10
2.1.2 PARKERING	13
2.1.3 MOBILITET	16
2.1.4 TRAFIKKMENGDE KV.31830	26
3. ALTERNATIVE TRAFIKKLØSNINGER	28
3.1 0-ALTERNATIVET – DAGENS SITUASJON	28
3.2 ALTERNATIV 1: GÅENDE GÅR DELVIS I BLANDET TRAFIKK	28
3.3 ALTERNATIV 2: SAMMENHENGENDE LØSNING FOR GÅENDE	30
4. KONSEKVENSVURDERING	32
4.1 ALTERNATIV 1: GÅENDE GÅR DELVIS I BLANDET TRAFIKK	33
4.2 ALTERNATIV 2: SAMMENHENGENDE LØSNING FOR GÅENDE	36
4.3 SAMLET KONSEKVENNS AV ALTERNATIV	39
5. FORSLAG TIL VIDERE AVBØTENDE TILTAK.	40

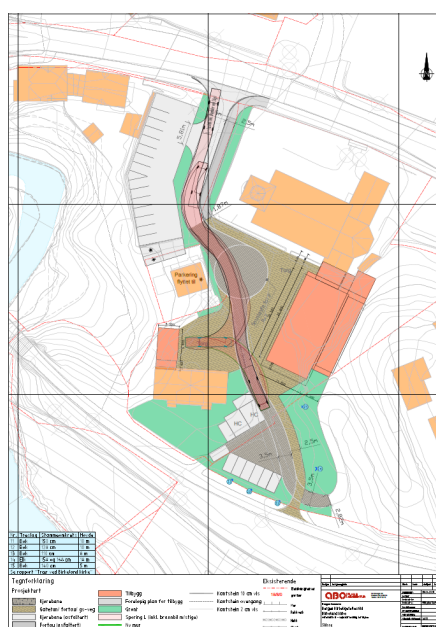
Sammendrag

Trafikkanalysen- og mobilitetsplanen redegjør for dagens trafikk- og parkeringssituasjon og vurderer konsekvensene av to alternative trafikkløsninger. Disse alternativene er analysert opp mot måloppnåelse basert på nullvekstmålet, nullvisjonen og Bergen kommunes overordnede målsettinger for trafiksikkerhet og mobilitet. Det er også foreslått tiltak for å styrke trafiksikkerheten og gjøre området mer attraktivt og tilgjengelig for gående.

I begge variantene legges det opp til at den kommunale vegen til Birkeland kirke avsluttes i en snusløyfe og et torg framfor tilbygget til kirken. Antall parkeringsplasser reduseres som følge av etablering av tilbygget og torget, og avgrenses til en «privat» parkeringsplass sør i planområdet. Skille mellom de to alternativene, gjelder løsning for gående fra planlagt torg og sørover til eksisterende gang- og sykkelveg på traséen til Gamle Vossebanen.



Figur 1: Alternativ 1 - Gående går delvis i blandet trafikk.



Figur 2: Alternativ 2 – Sammenhengende løsning for gående.

Både alternativ 1 og alternativ 2 er en betydelig forbedring sammenlignet med dagens situasjon (0-alternativet). Det er små forskjeller mellom alternativ 1 og alternativ 2. Samlet fører både alternativ 1 og 2 til økt trafiksikkerhet, bedre trafikkavvikling og ønsket utvikling i forhold til mobilitet. Alternativ 2 anses som noe mer attraktivt for gående og syklende og gir noe bedre trafiksikkerhet enn alternativ 1, ettersom gående skilles fra kjørende langs hele passasjen. Likevel fremstår alternativ 1 som enklere å gjennomføre, krever mindre arealinngrep og er mer kostnadseffektivt. En enkel kost-nytte-vurdering taler i favør av alternativ 1, ettersom det både er trafiksikkert og gir en mer effektiv løsning med hensyn til arealbruk og gjennomførbarhet.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Intensjonen med planarbeidet er å regulere for et tilbygg til Birkeland kirke og en trafikk-sikker løsning for gående og kjørende. Den kommunale vegen og gang- og sykkelvegen forbi kirken, benyttes bl.a. som skoleveg til Midtun skole.

Birkeland kirken har plass til ca. 300 personer og ligger på Midtun, langs Hardangervegen. Like sørvest for kirken ligger Birkeland menighetskontor. Birkeland menighetshus ligger på Øvsttun, ca. 1 km. fra kirken. Birkeland sokn er det soknet i Bergen med størst aktivitet og har et stort behov for mer plass. Det er et ønske om å samle alle aktivitetene i et større felles tilbygg til kirken. I dag skjer mange av de større aktivitetene (nattkafe, fredagstaco, juletreff etc.) i menighetshuset på Øvsttun. Når et tilbygg står ferdig, er det ønsket om å selge menighetshuset på Øvsttun.

I dag er det uorganisert parkering på gruset plass på sørsiden av kirken og sør for menighetskontoret. Mange parkeringsplasser vil forsvinne når deler av arealet bebygges, men arealet sør for menighetskontoret vil bli opprettholdt som parkeringsareal. Brukerne av kirken kan ofte være eldre mennesker med bevegelsesutfordringer, som f.eks. ved begravelser. Det er derfor svært viktig å opprettholde parkeringsområdet i sør, i tillegg til å etablere gode løsninger for av- og påstigning nær kirken og fremkommelighet på den kommunale kjørevegen.

1.2 Overordnede føringer for trafikk og mobilitet

Nullvekstmålet i byområdene innebærer at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, snarere enn med bil. Dette er avgjørende for å redusere forurensning, trafikkbelastning, støy og luftforurensning, samt å forbedre framkommeligheten. I byvekstavtalen for Bergensområdet er dette målet ytterligere utdypet, med vekt på effektiv arealbruk og bærekraftige transportløsninger. Bergen kommune har utviklet egne strategier for å fremme sykling og gange, med mål om å øke bruken av disse transportformene samtidig som trafiksikkerheten styrkes.

Trafiksikkerhetsplanen for 2022-2025 støtter nullvisjonen, med et mål om å redusere ulykker med drepte og hardt skadde, samtidig som det legges til rette for en tryggere trafikkultur for myke trafikanter.

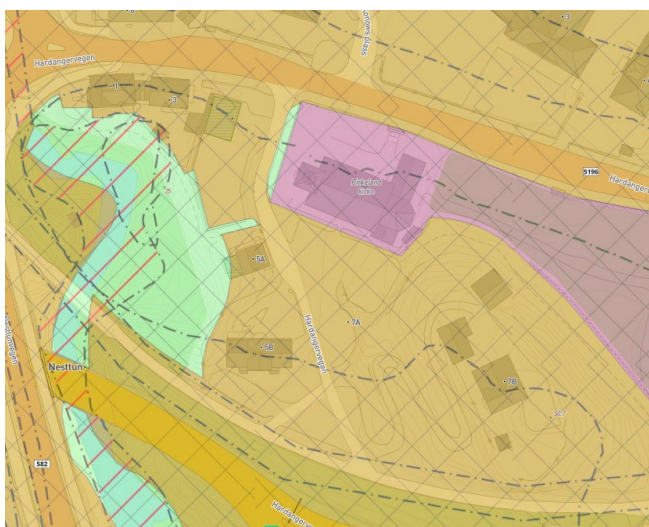
Relevante overordnede føringer:

- Nullvekstmålet
- Nullvisjonen
- Trafiksikringsplan for Bergen 2022–2025
- Grønn strategi – Klima- og energihandlingsplan for Bergen 2016
- Gåstrategi for Bergen 2020–2030

- Sykkelstrategi for Bergen 2020–2030
- KPA 2018, § 17 Parkering
- Gjeldende reguleringsplaner

1.2.1 KPA 2018

Planområdet er satt av til sentrumsformål (BY), sone 2. Området ligger innenfor rød og gul hensynssone for støy H210_2 og H210_3, samt bestemmelsesområde #7; historiske områder Nesttun H570_1.



Figur 1. Utsnitt av kommuneplanens arealdel.

Bestemmelser § 17: Parkering

I planområdet er følgende virksomhetsbenevnelser i parkeringsnormen benyttet for virksomhetene i planområdet:

- Menighetskontoret – kontor
- Galleri Oker – verksted
- Tilbygg Birkeland kirke/Menighetshus - forsamlingshus

Virksomhet	Beregnings- grunnlag	Byfortettingssone BY	
		Sykkel	Bil
Kontor	1000 m ² bra	12	6
Verksted	1000 m ² bra	2	3
Forsamlingslokale	10 sitteplasser	2	3

1.2.2 Reguleringsplaner

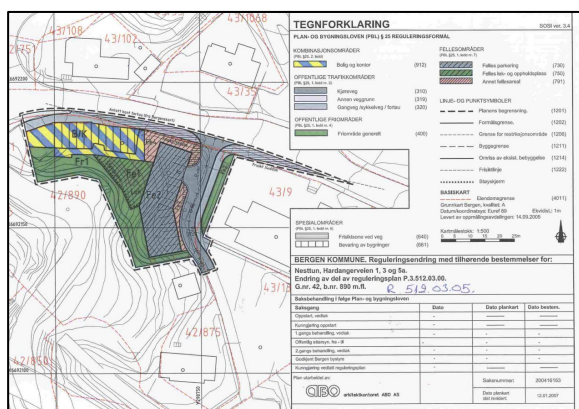
Innenfor planområdet er det i dag to eldre reguleringsplaner:

1. Del av reguleringsplan for **FANA. GNR 42 BNR 890, HARDANGERVEGEN 1, 3 OG 5 A**, ikrafttredelsesdato 02.05.2007 (planid. 4601_5120305)
2. Del av reguleringsplan for **FANA. SØNDRE INNFARTSÅRE, TILFØRSELSVEI HOP – MIDTUN**, ikrafttredelse 29.01.1996 (planid: 5120300)

Plan for Hardangervegen 1, 3 og 5A er nyere og gjelder før plan for søndre innfartsåre, tilførselsvei Hop-Midtun.

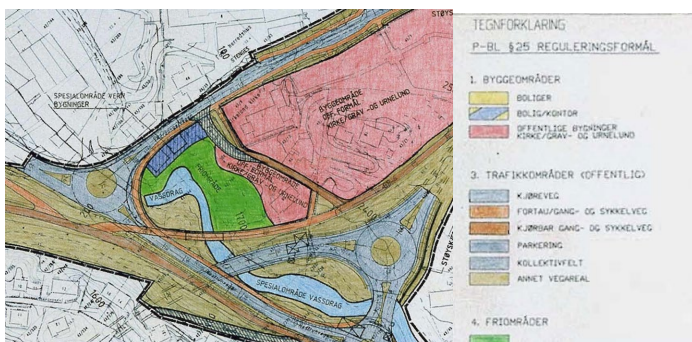
Deler av reguleringsplan for FANA. GNR 42 BNR 890, HARDANGERVEGEN 1, 3 OG 5 A, 2007, ikrafttredelsesdato 02.05.2007 (planid. 4601_5120305) berører planområdet langs deler av tilkomstvegen. Her er det regulert inn offentlig kjøreveg med gang- og sykkelveg/fortau til området og felles parkeringsareal Fe2 som er felles for B/K formålet.

Parkering Fe2 er realisert, men veg med fortau er ikke bygd i henhold til reguleringsplanen.



Figur 2. Plankart for Hardangervegen 1, 3 og 5A, bergenskart.no.

I gjeldende plan for området FANA. SØNDRE INNFARTSÅRE, TILFØRSELSVEI HOP – MIDTUN, ikrafttredelse 29.01.1996 (planid: 5120300) er området regulert til offentlig formål som skal brukes til kirke med tilhørende anlegg og grav-, og urnelund. Det er også regulert offentlig gang- og sykkelveg og fortau gjennom området fra Hardangervegen i nord til gang- og sykkelvegen på den gamle Vossebanetraséen i sør.



Figur 3. Reguleringsplan for tilførselsvei Hop-Midtun, bergenskart.no.

2. Dagens situasjon (nullalternativet)

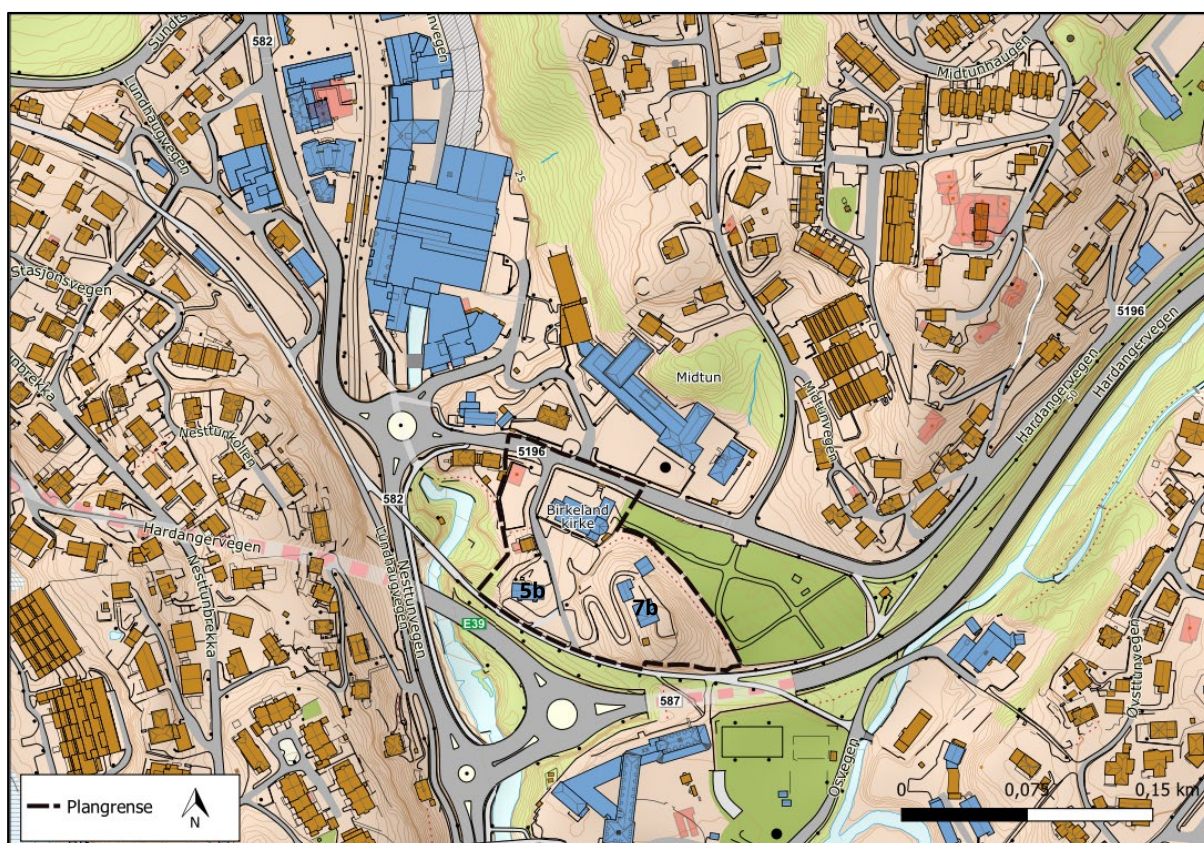
Planområdet ligger like ved Nesttun sentrum, med tilkomst via Hardangervegen. Avstanden til Bergen sentrum er ca. 10,5 km.

Innenfor planområdet ligger Birkeland kirke, menighetskontoret (Hardangervegen 5b), en eldre sveitervilla som blir brukt som galleri (7b), en bolig (5a) og parkeringsplass for boliger som ligger utenfor planområdet (Hardangervegen 1 og 3).

I dag er det dårlige toalett- og garderobefasiliteter i kirken, og lite plass til dåpsfølge, kirkekafe o.l. Birkeland menighetshus ligger på Øvsttun, ca. 1 km fra kirken.

Tilkomstvegen (kommunal del av Hardangervegen) er smal og det er kun fortau på første strekk langs vestre kirkemur. I sør ender vegen ved eksisterende gang- og sykkelveg, som er etablert på traséen til Gamle Vossebanen. Gang- og sykkelvegen blir ved begravelser også brukt som prosesjonsveg til Øvsttun gravplass.

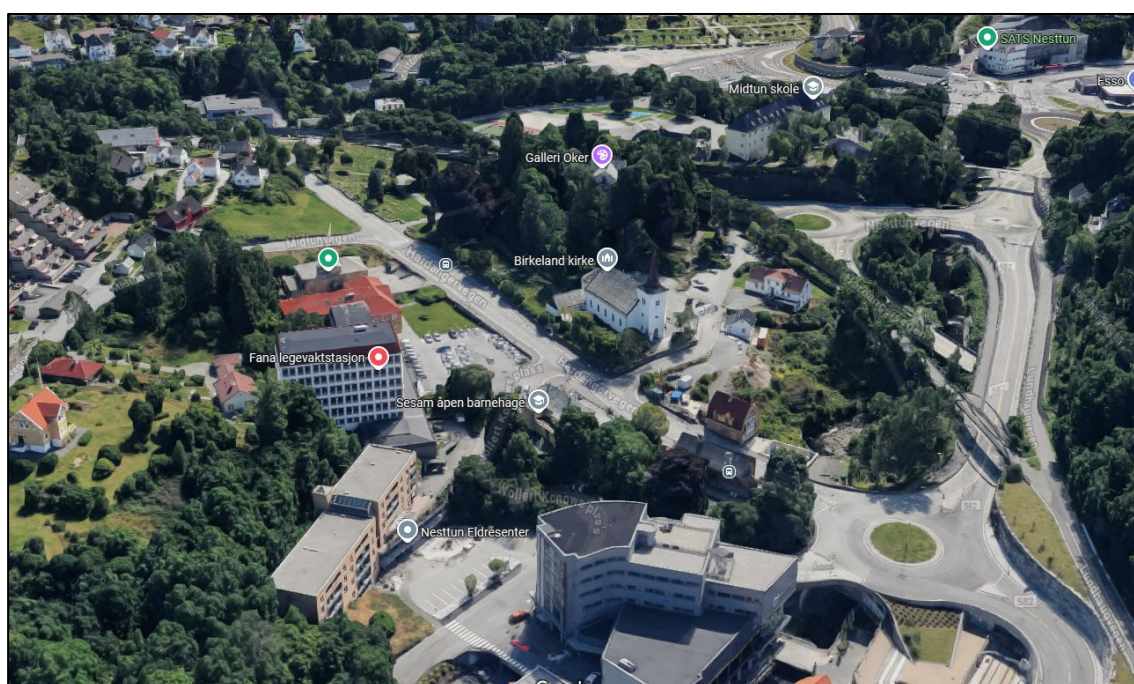
Kirken har også gravplass østover langs Hardangervegen.



Figur 4. Lokalisering av planområdet. Grunnkart: Kartverket.



Figur 5: Lokalisering av planområdet. Flyfoto: Kartverket.



Figur 6: Skråfoto av planområdet. Kilde: Google maps

2.1.1 Trafikksituasjon

Tilkomst til eiendommen er fra FV. 5196 Hardangervegen og videre inn på KV. 31830 via ett T-kryss. I følge vegkart.no har FV. 5196 en ÅDT på ca. 5400 ved planområdet og fartsgrensen er 30 km/t.



Figur 7: Oversikt over trafikkmengde (ÅDT) på vegnettet. Kilde: NVDB

Det er etablert fortau langs Fv. 5196 Hardangervegen og fortau på første strekk langs vestre kirkemur i KV. 31830 Hardangervegen. Nærmeste busstopp ligger i FV 5196 like utenfor planområdet, med forbindelse til terminaler på Nesttun og Arna. Sør for planområdet er det gang- og sykkelveg på traséen til Gamle Vossebanen.



Figur 9: Situasjon FV. 5196 Hardangervegen.

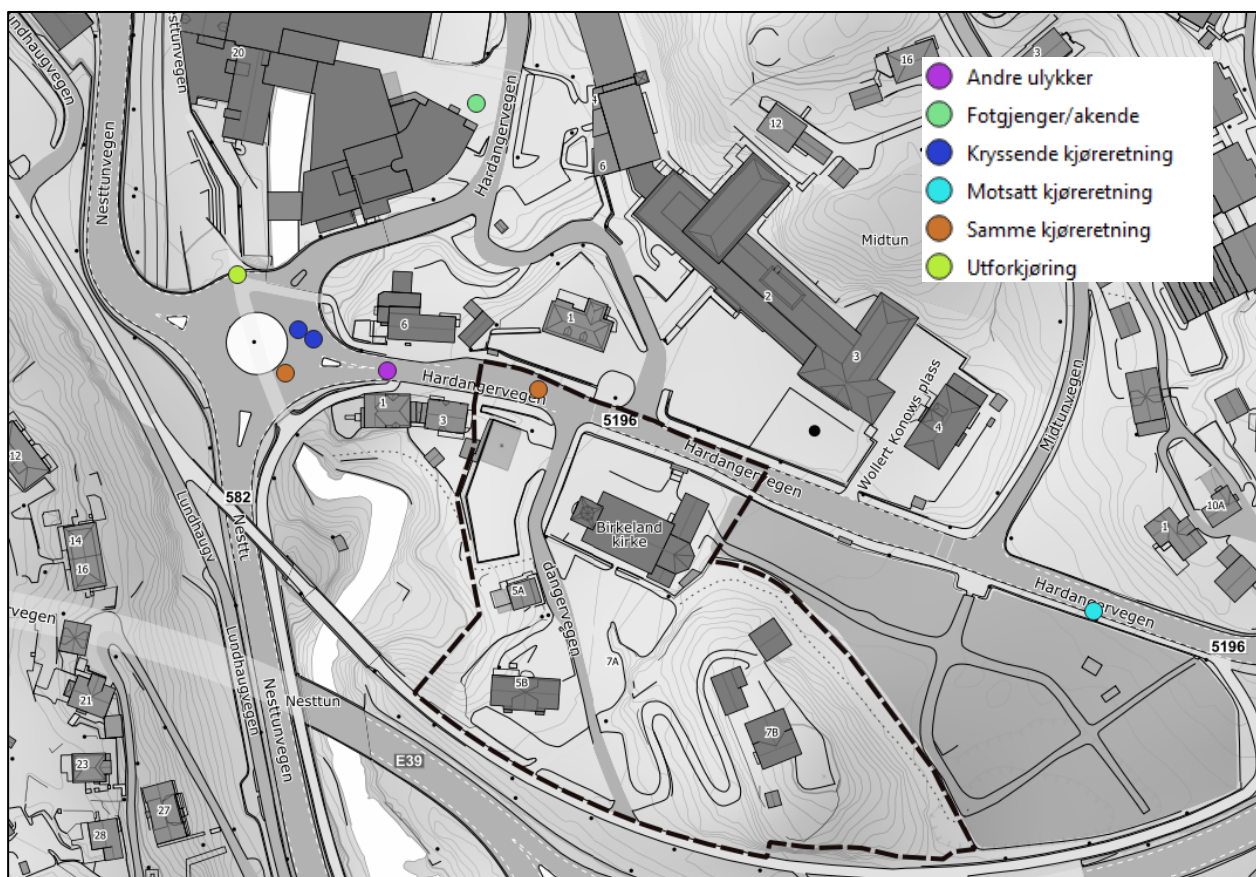


Figur 8: Situasjon KV. 31830 Hardangervegen.



Figur 10: Gang- og sykkelveg på traséen til Gamle Vossebanen

Det er i Statens vegvesen database vegkart.no registrert flere trafikkulykker på fylkesvegen de siste 10 årene, men det er ikke registrert ulykker på den kommunale vegen.



Figur 11: Trafikkulykker på nærliggende vegsystem 2013-2024. Kilde: Nasjonal vegdatabank, 2024.

Tabell 1: Oversikt over trafikkulykker 2013-2024 i FV 5196 Hardangervegen, ved planområdet.

EGS.VEGTYP E.5075	EGS.STEDSFORHOLD. 5076	EGS.ULYKKESTYPE UNDERKATEGORI (NY).11909	EGS.ÅR (NY).11910
Vanlig veg/gate	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	Andre ulykker (parkering o.l)	2014
Annet (plass m.m.)	3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)	Fotgjenger krysset kjørebane	2014
Vanlig veg/gate	Rundkjøring	Ulykke ved kryssende kjøreretning uten avsvinging	2014
Vanlig veg/gate	Rundkjøring	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning	2018
Vanlig veg/gate	Rundkjøring	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen	2020
Vanlig veg/gate	Rundkjøring	Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvinging	2022
Vanlig veg/gate	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning	2022
Vanlig veg/gate	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	Ulykke ved møteing	2023

2.1.2 Parkering

I dag er det plass til ca. 38 biler (basert på ortofoto) totalt ved Birkeland kirke, på gruset uoppmerkete plasser, jf. område 2 og 3 i figuren under.

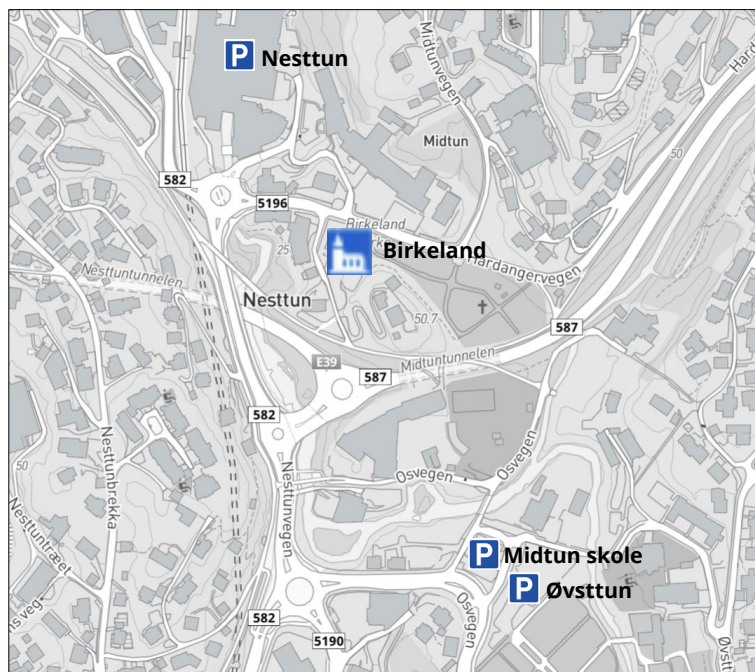


Figur 12: Oversikt over parkeringsplasser i nærheten av Birkeland kirke.

Nr.	Parkering ved Birkeland kirke	Parkeringsplasser
1	Privat parkering tilhørende Mølleparken Sameie.	Ca. 12
2	Parkering ved Birkeland kirke, gruset/uoppmerket parkeringsplass. (Antall plasser er basert på ortofoto).	Ca. 30
3	Parkering sør for Birkeland kirke, gruset/uoppmerket parkeringsplass.	Ca. 8
4	Parkeringsplass for Bergen kommune. Parkering forbudt for allmennheten.	Ca. 50

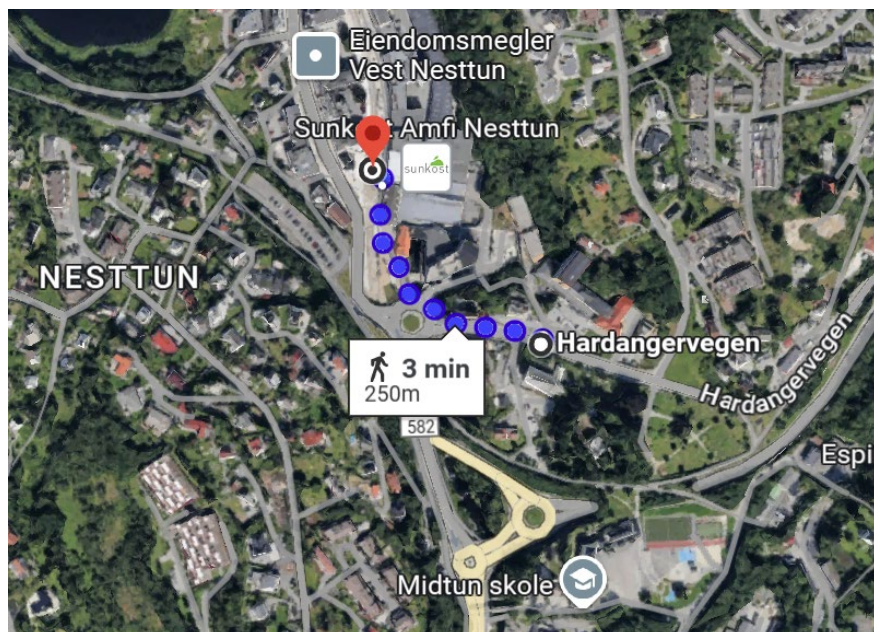


I tillegg til nevnte parkeringsplasser rundt kirken, er det i nærområdet til kirken, parkeringsplasser i parkeringshuset i Nesttun sentrum (Amfi Nesttun), ved Midtun skole og ved Øvsttun gravplass, jf. figur under.



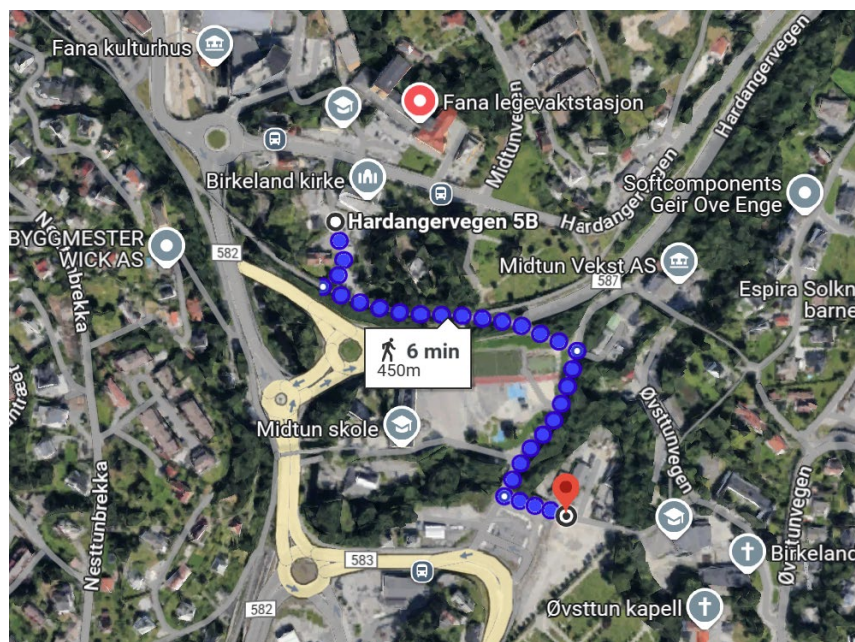
Figur 13. Parkeringsplasser i nærområdet til Birkeland kirke.

Parkeringshuset på Nesttun har 400 døgnåpne parkeringsplasser og ligger ca. 250 meter og ca. 3 minutters gangavstand til kirken, jf. figur under. Mandag til fredag er det 2 timers gratis parkering ved innkjøring etter kl. 16:00 til 24:00. Lørdag og søndag er det 2 timers gratis parkering hele døgnet.



Figur 14: Gangavstand til parkeringsanlegg og Bybanestopp ved Nesttun.

Ved Midtun skole er det oppmerket 41 parkeringsplasser inkl. 3 HC-plasser og ved Øvsttun gravplass er det plass til ca. 50 biler på uoppmerket gruset plass. Begge disse parkeringsplassene ligger ca. 450 meter og 6 minutters gangavstand til kirken.



Figur 15: Gangavstand til parkeringsplass ved Midtun skole og Øvsttun gravplass.

2.1.3 Mobilitet

Målsettingen med nullvekstmålet er at personbiltrafikken, både til eksisterende arbeidsplasser og til nye arbeidsplasser, i sum må avvikes mer miljøvennlig enn i dagens situasjon. Slik unngår en økning i personbiltrafikken som følge av etablering av nye arbeidsplasser.

I vurderinger av mobilitet til nye virksomheter, og for kirker som har en god del trafikk tilknyttet sin aktivitet, må en finne løsninger som bygger opp om nullvekstmålet.

Mobilitetsplan som lages i forbindelse med reguleringsplaner skal foreta en analyse av områdets forutsetninger for å oppnå målet om lav personbiltrafikk.

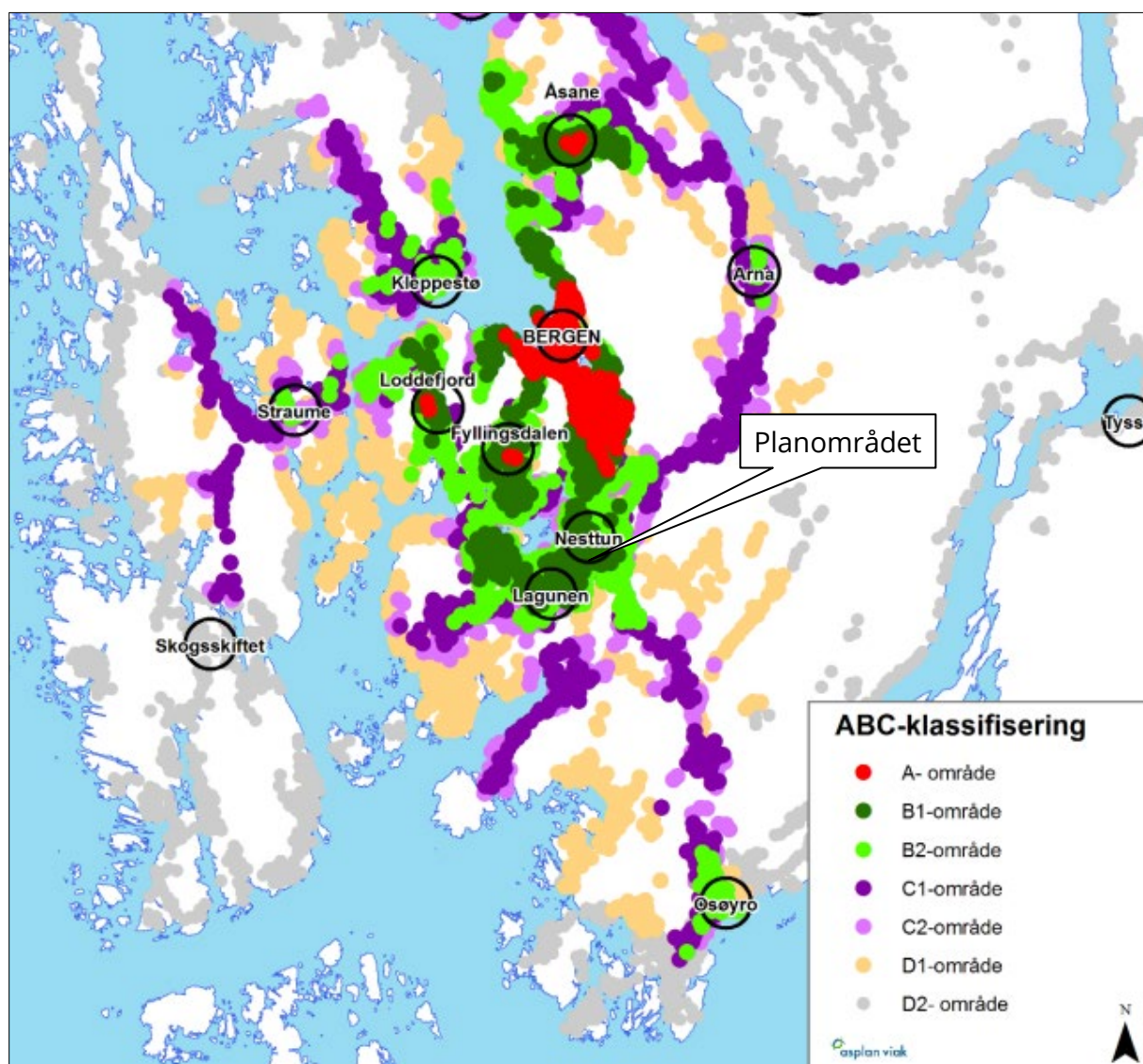


ABC-kategorisering er et prinsipp som skal sikre at riktig type virksomhet blir lokalisert i områder som møter reisebehovet på en miljøvennlig og bærekraftig måte. I Rapport fra Hordaland Fylkeskommune – Regional areal- og transportplan for Bergensregionen, Temarapport 3 – transport, er det utarbeidet en ABC-kategorisering av Bergensregionen.

ABC-kartene er utarbeidet for å vurdere områdenes tilgjengelighet med ulike transportformer.

- A-områder; God tilgjengelighet for kollektivtrafikk, syklist og fotgjengere. (Områder egnet for virksomheter med høy arbeidsplassintensitet og besøksintensitet og som er lite avhengig av bilbruk/ biltilgjengelighet.)
- B-områder: Middels god tilgjengelighet for kollektivtrafikk, syklist og fotgjengere. (Områder egnet for virksomheter med middels arbeidsplass- og besøksintensitet og som er delvis avhengig av bilbruk/ biltilgjengelighet.)
- C-områder: God tilgjengelighet for bil og tungtrafikk.
- D1-områder: Byområder med relativt god tilgjengelighet, men uten hovedårer for bil og kollektivtrafikk.
- D2-områder: Områder med relativt dårlig tilgjengelighet for alle (C og D-områder egnet for virksomheter med lav arbeidsplass- og besøksintensitet og som er avhengig av/ basert på bilbruk/ biltilgjengelighet).

Birkeland kirke er lokalisert i et B1-område.



Figur 16: ABC-kart. Kartet viser at planområdet ligger i B1 -område

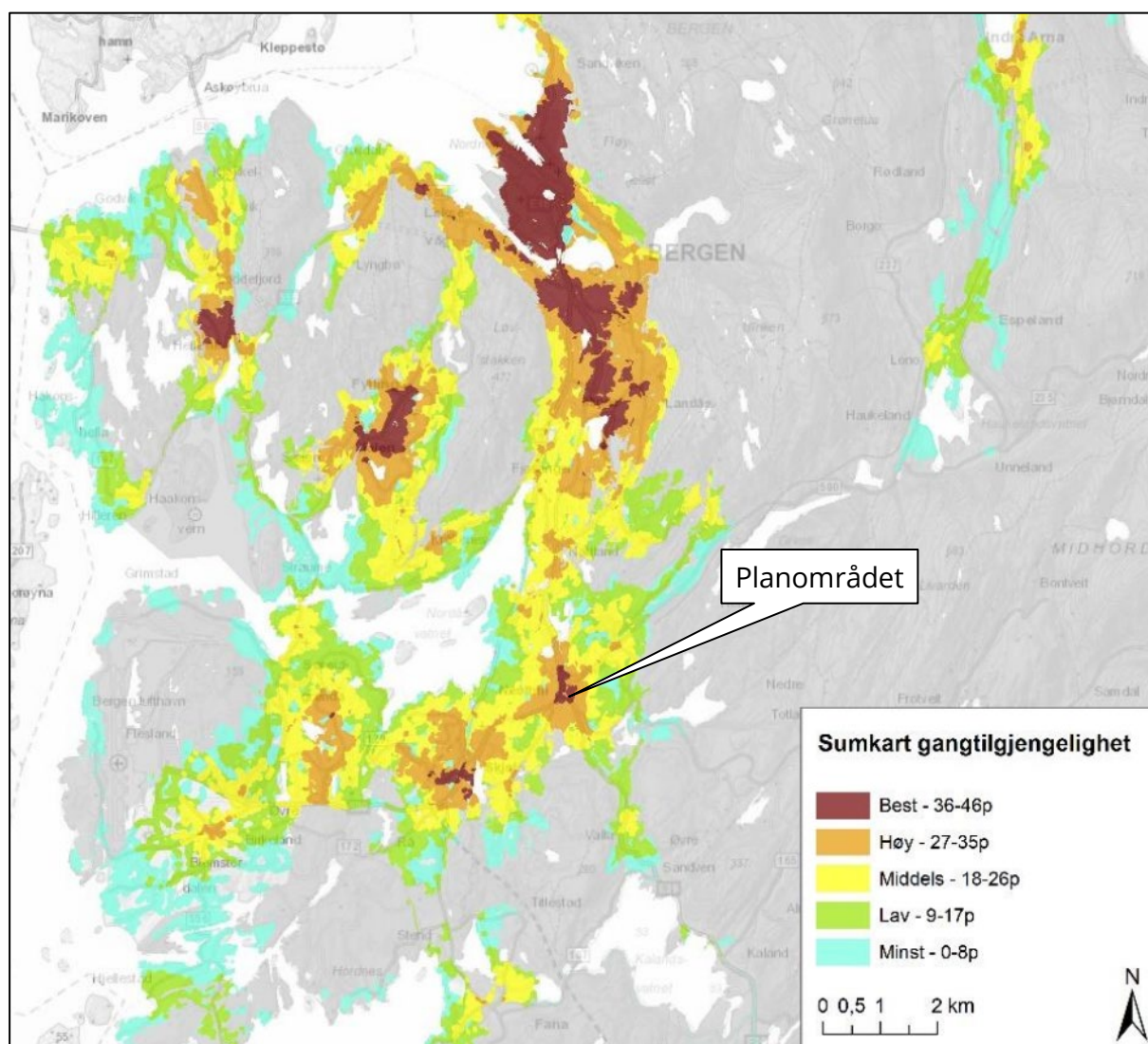
I rapporten GIS-basert gangtilgjengelighetsanalyse fra 2019 ligger Birkeland kirke i et område med høyest gangtilgjengelighet (best gangtilgjengelighet), jf. kart på neste side. Kartet gir grunnlag for en indikator for måloppnåelse i å skape «Gåbyen Bergen», samtidig som en kan bruke kartet og denne utredningen som en innfallsvinkel til å søke etter gode forbedringstiltak, enten det er nye gangtilbud eller å legge til rette for utvikling av lokale tilbud der folk bor.

Gangtilgjengelighetskartet baserer seg på temakart for gangtilgjengelighet til ulike kategorier tilbud som er dokumentert å ha betydning for folk sine daglige reisevaner.

Vekting mellom de ulike deltemaene er basert på data fra lokal reisevaneundersøkelse, RVU 2013. Følgende er vurdert:

- Gangtilgjengelighet til handels- og servicetilbud
- Gangtilgjengelighet til arbeidsplasskonsentrasjoner (inklusive studiesteder)
- Gangtilgjengelighet til ulike typer fritidstilbud
- Gangtilgjengelighet til barnehage og skoler
- Kollektivtilgjengelighet

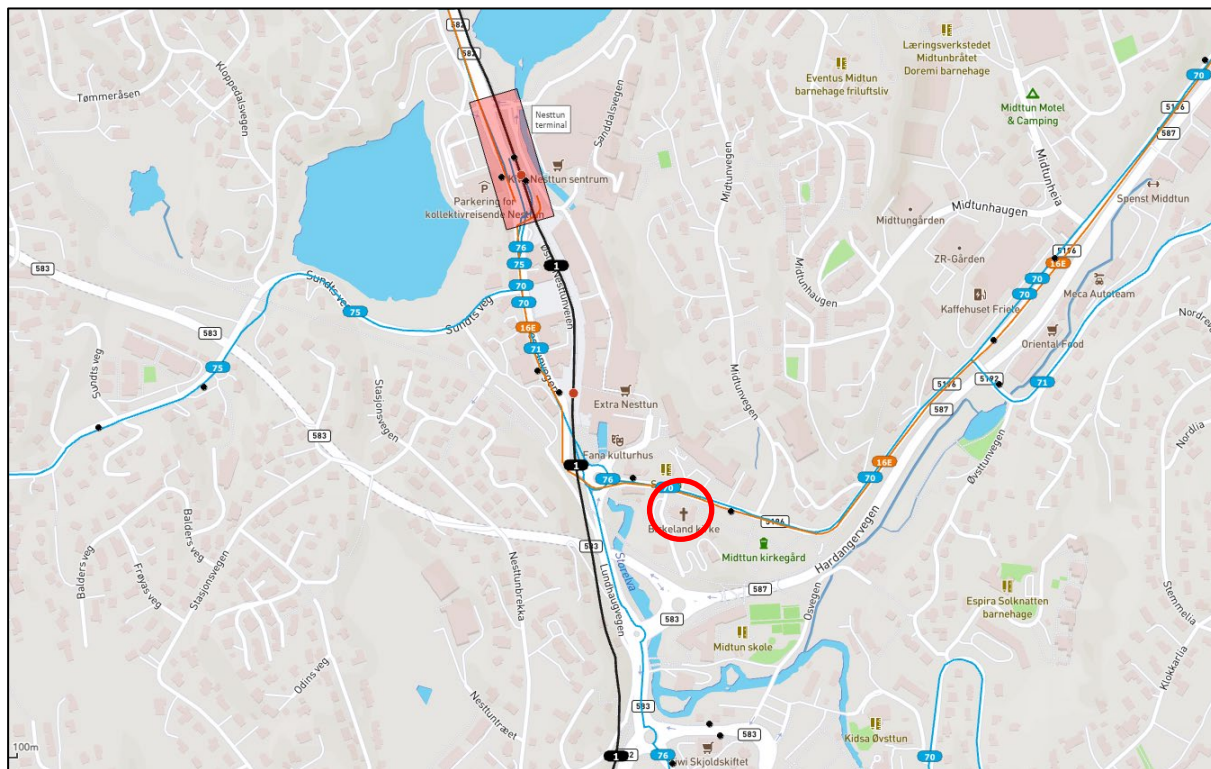
Birkeland kirke er lokalisert i et område med høy/best gangtilgjengelighet.



Figur 17: Gangtilgjengelighetskart. Kilde: Bergen kommune/ <https://www.bergen.kommune.no/politikere-utvalg/api/fil/bk360/3124446/Gangtilgjengelighet-rapportutkast-14mai2019>

Kollektiv

Avstand til kollektivholdeplass i Hardangervegen fra- til Birkeland kirke er ca. 50-70 meter. Linje 16E (Nesttun-Helldalsåsen- Øyjorden), 70 (Nesttun- Øvsttun- Nesttun) og 71 stopper her. Linje 16E har svært høy frekvens med avganger. Bybanestoppet ved Amfi Nesttun ligger med gangavstand på ca. 250 meter via fortau og undergang.



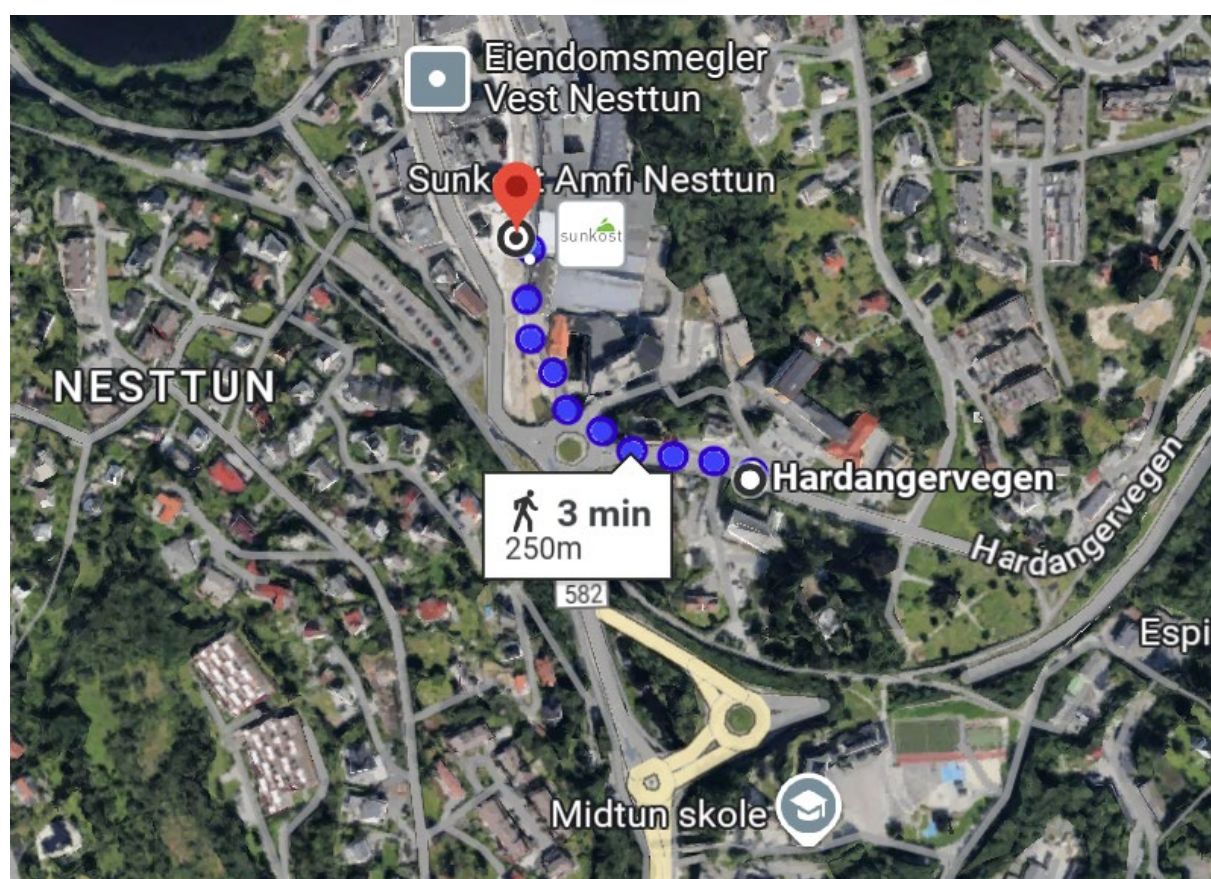
Figur 18: Linjekart

Lokalisering av kollektivholdeplasser og frekvens med avganger er avgjørende for å definere om et område har god kollektivdekning eller ikke. Iht. til PROSAM-rapport 218 Reisevaner i Oslo-området, er et svært godt kollektivtilbud definert ved at det er minst fire avganger i timen og mindre enn en kilometer til nærmeste holdeplass. Denne definisjonen gjelder på nasjonal basis. Urbant har en tilpasset denne for mer sentrale områder i Oslo og laget en egen indeks som er presentert i tabell 1. Indeksen er utviklet for Oslo, men overføringsverdien er god også for Bergensområdet. Gjennomsnittlig antall avganger per time for linje 16E er regnet til 4,02 avganger per time i ukedagene, noe som gir svært god kollektivdekning. Området ligger også ca. 250 m fra bybanestoppet ved Nesttun sentrum.

Kollektivdekningen er mellom svært god til særdeles god:

Tabell 2: Oversikt over definisjon av tilgang til kollektivtransport (Prosam, 2015).

	Under 500 m	500 – 1000 m	1000 – 1500 m	1500 – 2000 m	Over 2000 m
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
Sjeldnare	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig



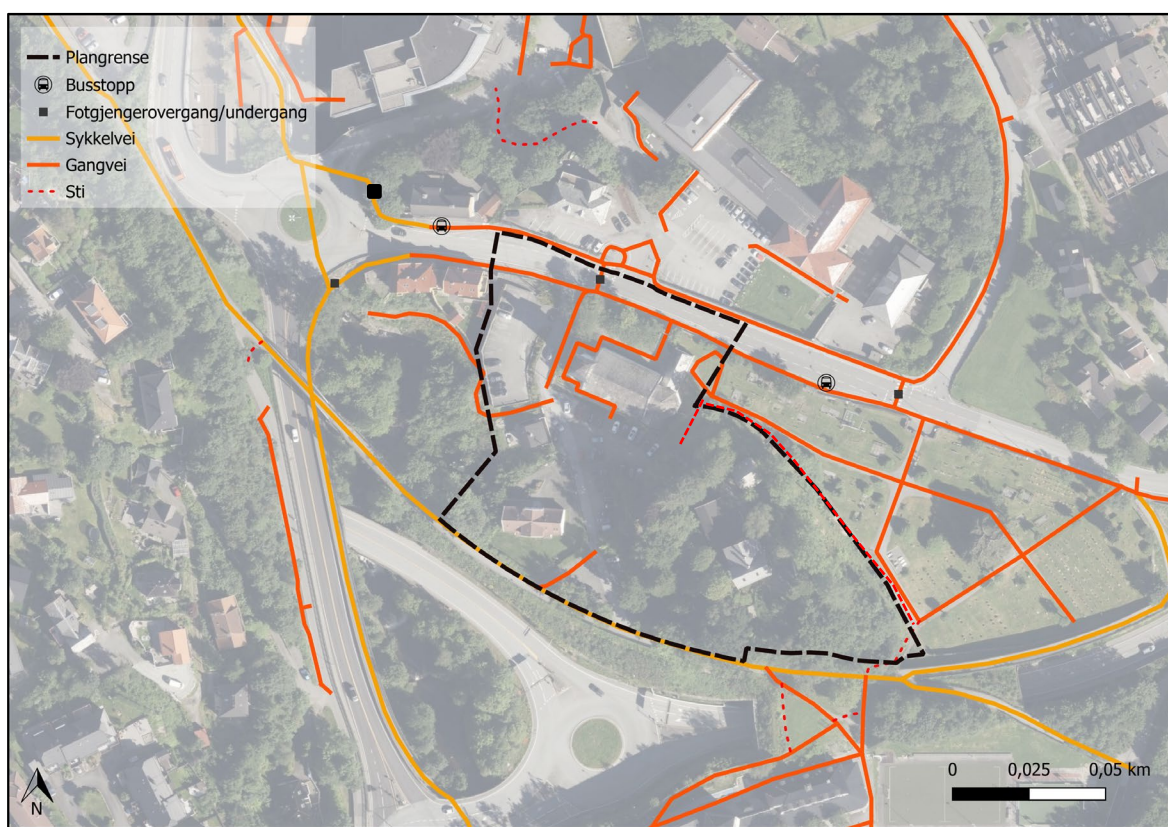
Figur 19 Gangavstand til bybanestopp i Nesttun sentrum.

Gående og syklende

Kv. 31830 Hardangervegen er en viktig og mye brukt gangforbindelse mellom Hardangervegen i nord og gang- og sykkelvegen i sør. Forbindelsen går delvis på fortau og delvis i kjøreveg med blandet trafikk. Den fungerer som skoleveg for elever ved Midtun skole, som ligger om lag 100 meter sørøst for planområdet. I tillegg benyttes vegen av foreldre som kjører barna til skolen, enten for å slippe dem av, snu eller parkere og følge de minste barna til skolens inngang.

I området rundt planområdet er det generelt trygge og gode gang- og sykkelforbindelser mot både Nesttun og Skjold, og videre mot Bergen sentrum. Skolebarna fra Midtunhaugen og Midtunvegen benytter i større grad snarveg over gravplassen og gang- og sykkelvegen, og barna fra Hop/Nesttunbrekka benytter gang- og sykkelvegen på Gamle Vossebanetraséen.

Det er to gangforbindelser til bybanestoppet på Nesttun via underganger på henholdsvis nord- og sørsiden av rundkjøringen øst for planområdet. Gangvegen på sørsiden av rundkjøringen er det tryggeste og beste alternativet, ettersom den eliminerer behovet for kryssing av bilveg. I tillegg har denne traseen minst stigning, noe som gjør den mer tilgjengelig for personer med nedsatt funksjonsevne, barnevogner og syklist. I tillegg går det en gangveg ved det gamle herredshuset og ned til Amfi Nesttun.

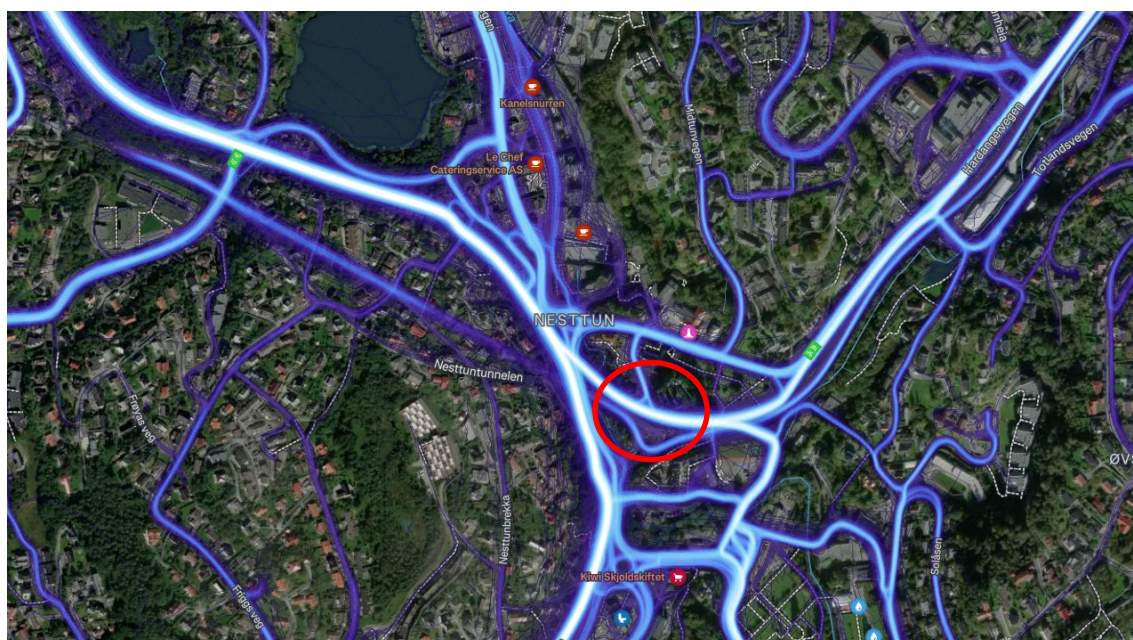


Figur 20: Kart som viser registrerte busstopp, krysningspunkt, gangveger og sykkelveger. Kjøreveger som benyttes som gangforbindelser vises ikke.

Gangaktivitet i Strava heatmap viser at dagens kjøreveg er mye brukt av gående. Figurene under viser gangaktivitet og sokkelaktivitet registrert gjennom Strava-data, der lysere farger angir høy aktivitet og mørkere farger lavere aktivitet. Figuren bekrefter at Kv. 31830 Hardangervegen er en viktig gangforbindelse, med tydelig gangaktivitet gjennom området som er markert med rød sirkel.



Figur 22: Gangaktivitet Strava. Lys farge (høy aktivitet), mørkere farge (lavere aktivitet).



Figur 21: Sokkelaktivitet Strava.



Figur 24: Dagens situasjon KV. 31830

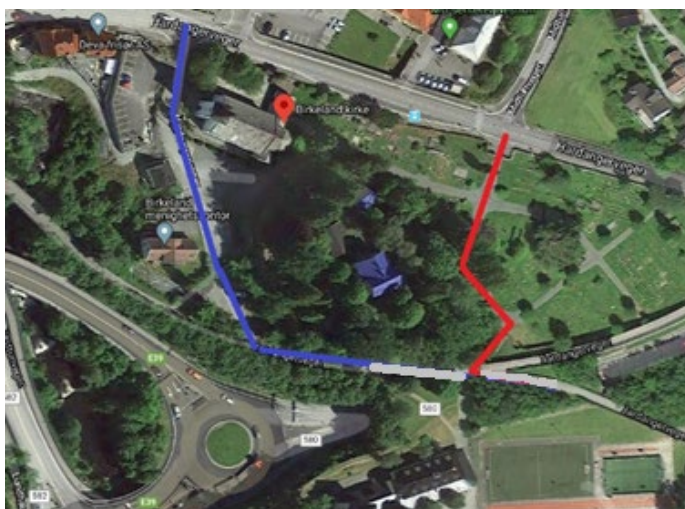


Figur 23: Dagens situasjon KV. 31830



Figur 25: Dagens situasjon KV. 31830

Akasia har gjennomført tellinger av gående i forbindelse med skoledagens start og slutt, i 2020. Akasia leide inn Securitas til å telle, og de talte passeringer langs menighetskontoret (merket blå i figuren under), og passeringer på en sti over gravplassen (merket rød).



Figur 26. Rød og blå linje viser gangtraséer hvor det er gjennomført telling av gående i 2020.

Tidspunktene for telling er koordinert med skolen for å finne de travleste tidene. Resultatet av tellingen ble som følger:

Gående mot skole	Gående fra skole	Syklende mot skole	Syklende fra skole	Gjennomkjøring mot skole	Gjennomkjøring fra skole	Slapp av fotgjenger	Parkerte og fulgte fotgjenger	Totalt
------------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------------	--------------------------	---------------------	-------------------------------	--------

19.02.2020 klokken 07:15-08:45

Passeringer menighetskontoret	22	39	3	1	1	0	18	6	90
Passeringer gravplass	53	10	0	0	0	0	0	0	63

20.02.2020 klokken 07:15-08:45

Passeringer menighetskontoret	27	37	2	1	0	0	29	8	104
Passeringer gravplass	58	7	0	0	0	0	0	0	65

20.02.2020 klokken 12:00-16:30

Passeringer menighetskontoret	80	82	10	5	5	5	16	1	204
Passeringer gravplass	23	72	0	1	0	0	0	0	96

21.02.2020 klokken 07:15-08:45

Passeringer menighetskontoret	16	31	3	1	0	2	22	8	83
Passeringer gravplass	59	3	0	0	0	0	0	0	62

	Mulig skoleveg
	Sannsynligvis ikke skoleveg

Hovedfunn fra tellingene – skilt på tid på døgnet

Morgen (kl. 07:15–08:45):

- Stien over gravplassen er den foretrukne skolevegen:
I gjennomsnitt gikk 56,7 barn via gravplassen, mens 21,7 gikk forbi menighetskontoret KV31830. Det betyr at om lag 2/3 av barna som går til skolen velger stien over gravplassen fremfor vegen.
- Mange barn blir kjørt til skolen via menighetskontoret:
Det ble i snitt registrert 23 avleveringer og 7,3 parkeringer ved menighetskontoret hver morgen, i gjennomsnitt 30 foreldrekjøringer. Dette viser at omtrent halvparten av barna som passerer menighetskontoret blir kjørt dit, og enten sluppet av eller fulgt videre til skolen.
- Begrenset sykling og gjennomkjøring:
Kun et fåtall barn sykler (ca. 2,7 mot og 1 fra), og det er svært få gjennomkjøringer (0,3–0,7 i snitt).

Ettermiddag (kl. 12:00–16:30):

- Høy aktivitet forbi menighetskontoret:
Det ble registrert hele 204 passeringer, hvorav 80 barn gikk til skolen og 82 gikk fra skolen (trolig barn som hentes i SFO-tid). Det ble også registrert 16 avleveringer, selv på ettermiddagen – samt noe sykling og gjennomkjøring.
- Gravplassen fortsatt i bruk, men mindre enn om morgenen:
I ettermiddagsperioden gikk 23 barn mot skolen og 72 fra skolen via gravplassen. Dette tyder på at stien også brukes hjemover, men at barn trolig velger ulike ruter hjem – kanskje avhengig av henting, lek eller fritidsaktiviteter.

2.1.4 Trafikkmengde KV.31830

I nasjonal vegdatabank er det ikke målt trafikkmengde (ÅDT) på KV.31830, som er knyttet til kirken, private parkeringsplasser, Galleri Oker og foreldre som slipper av barn til Midtun skole. Tabellen under viser grovt utregnet ÅDT for de forskjellige trafikkategoriene, samt tidspunktet trafikken typisk skjer og kommentarer om hvordan trafikken er fordelt over tid.

Kategori	ÅDT	Forutsetninger	Tidspunkt
Kirke - forsamlingshus	21,7	38 parkeringsplasser Større forsamlinger som dåp, begravelser osv. anslått 2 dager per uke. 2 kjøreturer per parkeringsplass. ÅDT maks per arrangement: $(38 \cdot 2) \cdot 2 = 152$ ÅDT gj. per dag = $(38 \cdot 2) \cdot 2 / 7 = 21,7$	10:00 - 21:00 (2 dager/uke)
Menighetskontoret - arbeidsplasser	8,4	14 ansatte. Basert på informasjon fra menighetskontoret er det anslått 30% bilkjørende og at resterende tar kollektiv/gange/sykkel. ÅDT: $14 \cdot 30\% = 4,2 \Rightarrow 4,2 \cdot 2 = 8,4$	07:00 – 09:00 15:00 – 16:30
Mølleparken Sameie - private parkeringsplasser	36	12 parkeringsplasser. Antar 3,5 bilturer (tur/retur) per parkeringsplass per dag. ÅDT: $3,5 \cdot 12 = 42$	07:00 – 09:00 15:00 – og utover
Galleri Oker - arbeidsplasser	4,8	Galleriet har åtte kunstnere og arrangerer utstillinger ca. to ganger per år. For Galleri Oker er det anslått 30% bilkjørende og at resterende tar kollektivt/sykler eller går. ÅDT: $8 \cdot 30\% = 2,4 \Rightarrow 2,4 \cdot 2 = 4,8$	Helgen (2 ganger per år)
Foreldre som henter og bringer skolebarn til Midtun skole.	28,6	Ifølge trafikkteiling fra Akasia blir ca. 30 barn ved Midtun skole kjørt av foreldrene og sluppet av i den kommunale vegen i tidsperioden 07:00-08:00. Anslått gjennomsnitt på 1,5 barn per bil, gir dette en trafikkmengde på: ÅDT (mandag-fredag): $(30/1,5) \cdot 2 = 40$ Gjennomsnittlig ÅDT per dag: $20 \cdot 5/7 = 28,6$	07:00 - 08:00 (ukedager)

Trafikken er høyest i forbindelse med større arrangementer i kirken (dåp, begravelser osv), hvor det estimeres en maksimal trafikkmengde på $152/2 = 76$ kjøretøy per time (kJT) i tidsrommet 10:00-21:00. Ellers er det noe trafikk som følge av at foreldre kjører barna sine til Midtun skole, som fører til ca. 40 kjøretøy i timen (KJT) i hverdager kl. 07:00 – 08:00 (tur/retur) og 2,4 kjøretøy i timen (KJT) til menighetskontoret i samme tidsrom mellom 07:00-08:00 (en tur inn). Oppsummert er det lite trafikk i området når barn går til skolen utenom foreldrekjøring.

3. Alternative trafikkløsninger

3.1 0-alternativet – dagens situasjon

Nullalternativet skal beskrive den sannsynlige utviklingen av området dersom planen eller tiltaket ikke blir gjennomført. Nullalternativet skal brukes som sammenlikningsgrunnlag for å vurdere hvilken konsekvens en plan eller et tiltak/alternativ vil ha. Gjeldene reguleringsplaner er over 10 år gammel og vil bli erstattet av nytt planforslag. Ifølge Miljødirektoratets håndbok M-1941 regnes derfor ikke reguleringsplanene som nullalternativet. Nullalternativet er definert som dagens situasjon (se kapittel 2).

3.2 Alternativ 1: Gående går delvis i blandet trafikk

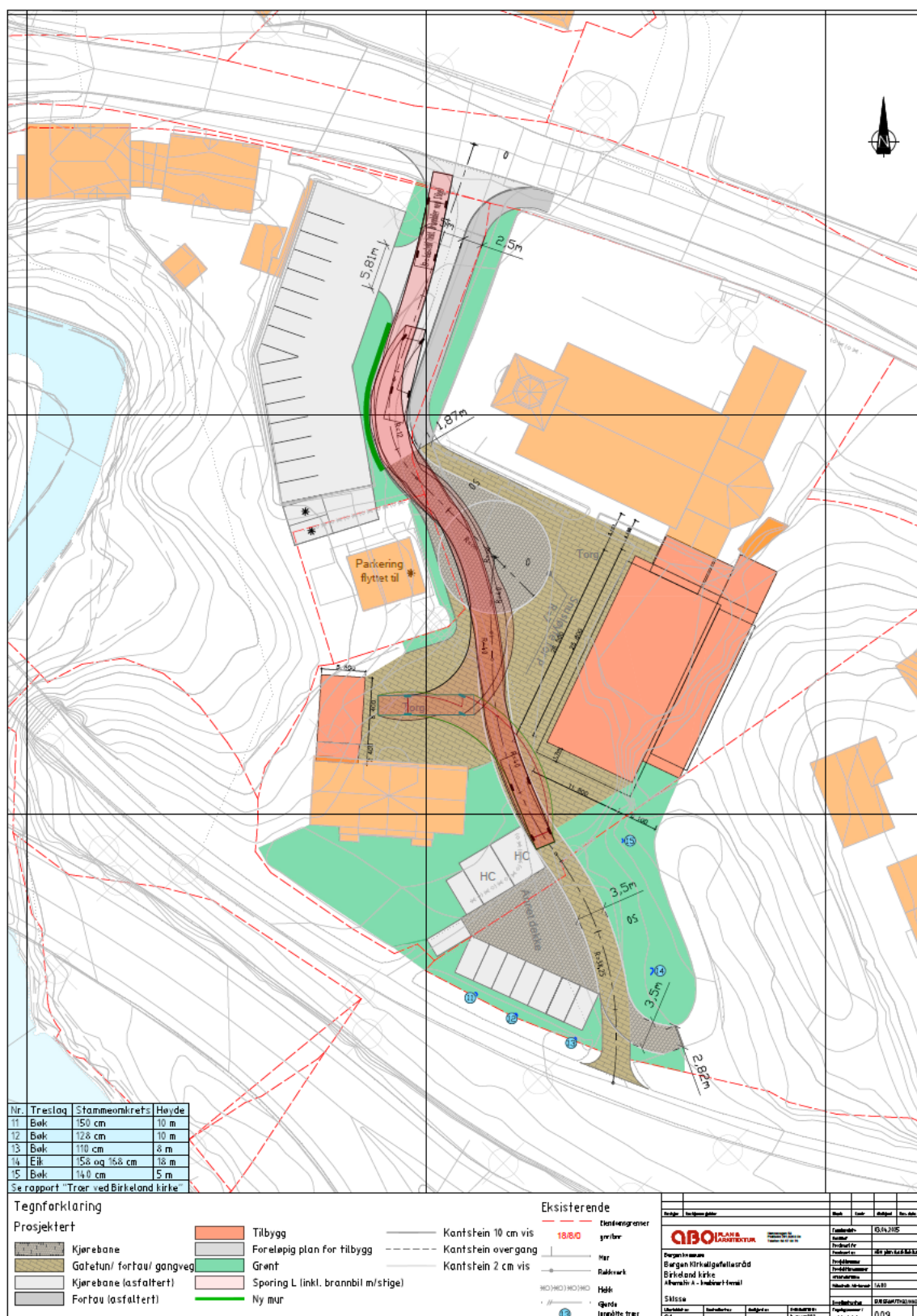
Det etableres en gangforbindelse på fortau og torg fra Hardangervegen i nord og fram til kirken. Fra torget og videre sørover til gang- og sykkelvegen på traséen til Gamle Vossebanen, etableres veg for blandet trafikk for gående og kjørende.

Den kommunale kjørevegen avsluttes på torget med en snusløyfe dimensjonert for personbil, som også kan benyttes for av- og påstigning for passasjerer. Veggen videre sørover til parkeringsplass i sør blir «privat» og utformes evt. med annet dekke enn den kommunale veggen og torget.

Avfallshenting og varelevering løses ved at lastebil trygt kan snu ved å rygge inn ved menighetskontoret og kjøre ut igjen.

Antall parkeringsplasser reduseres fra rundt 38 til 11, inkludert 2 HC-plasser, som følge av at dagens parkeringsområde ved kirken bebygges og omgjøres til et torg. De 11 gjenværende parkeringsplassene er plassert helt sør i planområdet, der det også er parkering i dag. Behov for parkering utover disse plassene, må skje i parkeringshuset i Nesttun sentrum, ved Øvsttun kirkegård og Midtun skole. Gangavstanden dit er henholdsvis 3 og 6 min.

1. Fortau er 2,5 m bredt, med unntak av en kort innsnevring ved hjørnet på kirkemuren, hvor fortauet er ca. 1,87 m bredt. Fortauet går over i torg og videreføres sørover i blandet trafikk på «privat» adkomstveg frem til eksisterende gang- og sykkelveg på traséen til Gamle Vossebanen. Adkomstvegen har total bredde på 3,5 m.
2. Offentlig kjøreveg fram til snusløyfen er 5,5 m brei for å sikre at to biler kan møtes.
3. Snusløyfen er dimensjonert for personbil, og har en ytre radius på 7 m.
4. Lastebil for renovasjon og varelevering kan snu ved menighetskontoret, jf. sporing i figur under:



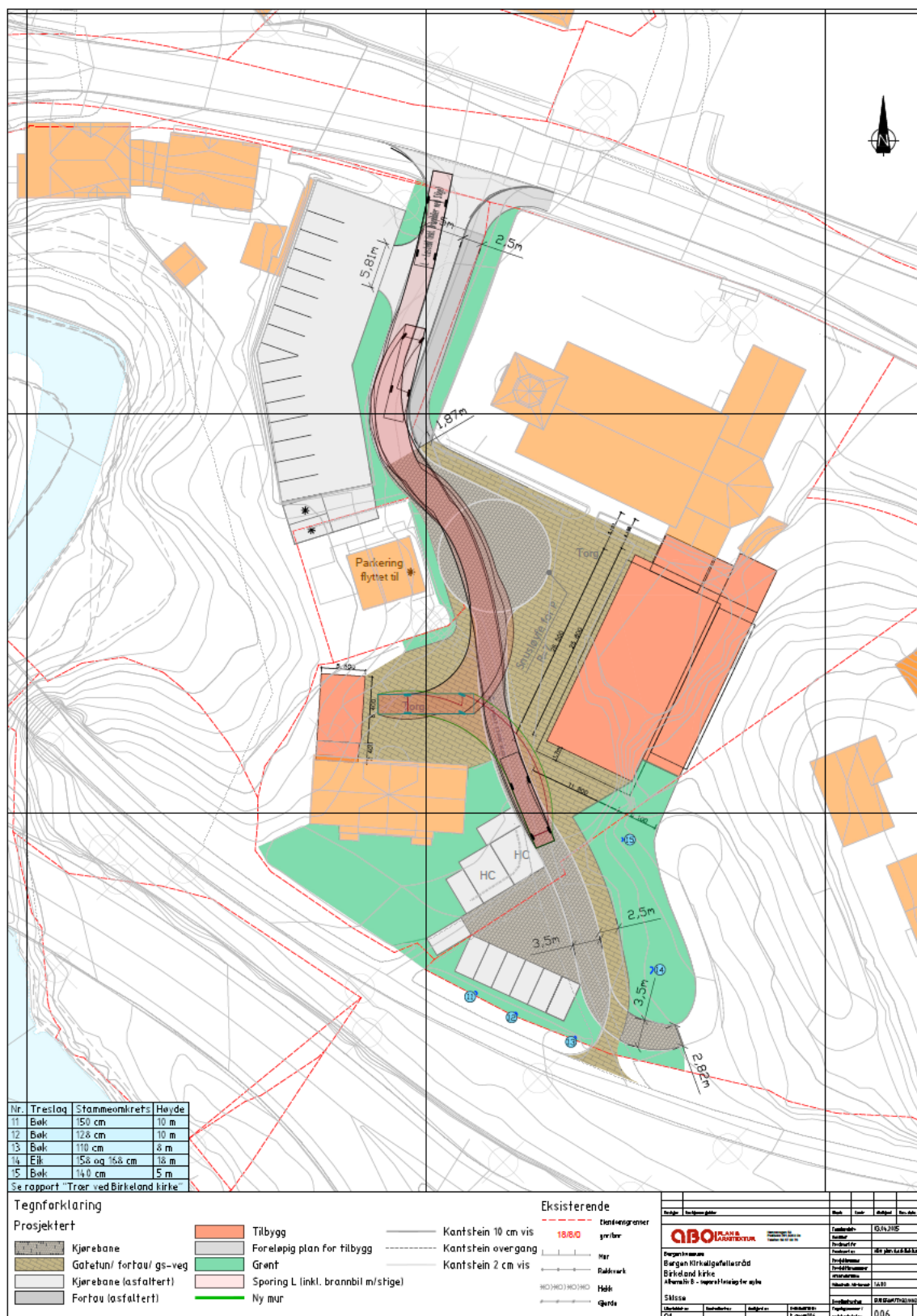
Figur 27. Alternativ 1. Separat løsning for gående og kjørende t.o.m. torget og blandet trafikk for gående og kjørende sør for torget.

3.3 Alternativ 2: Sammenhengende løsning for gående

Det etableres en gangforbindelse på fortau og torg fra Hardangervegen i nord og fram til kirken. Fra torget og videre sørover til gang- og sykkelvegen på traséen til Gamle Vossebanen, etableres separat løsning med veg og fortau. Den kommunale kjørevegen avsluttes på torget med en snusløyfe dimensjonert for personbil, som også kan benyttes for av- og påstigning for passasjerer. Veggen videre sørover til parkeringsplass i sør blir «privat» og kan evt. utformes med annet dekke enn den kommunale vegen og torget. Avfallshenting og varelevering løses ved at lastebil trygt kan snu ved å rygge inn ved menighetskontoret og kjøre ut igjen.

Antall parkeringsplasser reduseres fra rundt 38 til 11, inkludert 2 HC-plasser, som følge av at dagens parkeringsområde ved kirken bebygges og omgjøres til et torg. De 11 gjenværende parkeringsplassene er plassert helt sør i planområdet, der det også er parkering i dag. Behov for parkering utover disse plassene, må skje i parkeringshuset i Nesttun sentrum, ved Øvsttun kirkegård og Midtun skole. Gangavstanden dit er henholdsvis 3 og 6 min.

- Fortau er 2,5 m bredt, med unntak av en kort innsnevring ved hjørnet på kirkemuren, hvor fortauet er ca. 1,87 m bredt. Fortauet går over i torg og videreføres sørover som fortau frem til gang- og sykkelvegen på traséen til Gamle Vossebanen.
- Offentlig kjøreveg fram til snusløyfen er 5,5 m brei for å sikre at to biler kan møtes.
- Snusløyfen er dimensjonert for personbil, og har en ytre radius på 7 m.
- Lastebil for renovasjon og varelevering kan snu ved menighetskontoret, jf. sporing i figuren under.



4. Konsekvensvurdering

Nullvekstmålet i byområdene innebærer at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, snarere enn med bil. Dette er avgjørende for å redusere forurensning, trafikkbelastning, støy og luftforurensning, samt å forbedre framkommeligheten. I byvekstavtalen for Bergensområdet er dette målet ytterligere utdypet, med vekt på effektiv arealbruk og bærekraftige transportløsninger. Bergen kommune har utviklet egne strategier for å fremme sykling og gange, med mål om å øke bruken av disse transportformene samtidig som trafikksikkerheten styrkes. Trafikksikkerhetsplanen for 2022-2025 støtter nullvisjonen, med et mål om å redusere ulykker med drepte og hardt skadde, samtidig som det legges til rette for en tryggere trafikkultur for myke trafikanter.

Under har vi konsekvensvurdert de to alternativene som er beskrevet i kap. 3. Konsekvensvurderingen vurderer tiltakets påvirkning på trafikksikkerhet, trafikkavvikling og mobilitet. Tiltakene vurderes opp mot de overordnede målene for mobilitet og trafikksikkerhet i kommunen, og vurderes på en skala som angir i hvilken grad de sikrer disse målene.

Høy (++)
Middels (+)
Nøytral (0)
Negativ (-)

4.1 Alternativ 1: Gående går delvis i blandet trafikk



Tema	Vurdering	Måloppnåelse
Trafikk		
Trafikksikkerhet	Alternativet medfører redusert biltrafikk i området på grunn av færre parkeringsplasser og bedre tilrettelegging for myke trafikanter. Den kommunale kjørevege avsluttes i snusløyfe ved kirken. Snusløyfen er dimensjonert for personbil og reduserer risiko for utrygge situasjoner (rygging). Fra torget og videre mot sør vil gående gå i blandet trafikk videre mot mye brukt gang- og sykkelveg i sør. Trafikkmengden og fartsnivået i dette området vil være lav, da det er en blindveg til en «privat» parkeringsplass med 11 plasser. Både myke trafikanter og bilførere har god sikt, noe som gir bedre forutsetninger for trygg samhandling mellom ulike trafikantergrupper. I tillegg bidrar det lave fartsnivået til å redusere risikoen for alvorlige ulykker. Samlet sett gjør disse faktorene at sannsynligheten for konflikter mellom myke og harde trafikanter i dette området er svært lav. Snusløyfen gir en trygg og praktisk løsning for av- og påstigning, særlig for eldre, personer med nedsatt funksjonsevne og familier med små barn – inkludert foreldre som kjører elever til Midtun skole. På morgenen, når flest barn leveres, vil snusløyfen eliminere behovet for rygging ved snuing for om lag 20 biler daglig, noe som reduserer risikoen for uønskede trafikksituasjoner og bidrar til økt sikkerhet i området.	Høy

	Den reduserte parkeringskapasiteten vil kunne føre til at bilister må parkere et stykke unna og gå til kirken, noe som kan føre til noe økt trafikkbelastning i nærliggende områder, som Nesttun sentrum. Det er generelt trygge forbindelser til og fra kirken til Nesttun sentrum og kollektivholdeplasser. Alternativet er vurdert til å gi høy måloppnåing på målet om null drepte og skadde i trafikken, da alternativet viser en klar forbedring i forhold til dagens situasjon.	
Trafikkavvikling	Mindre biltrafikk gir en mer forutsigbar og jevn trafikkflyt, samtidig som den bredere vegen sikrer god avvikling for kjørende. Snusløyfen gir en trygg og praktisk løsning for av- og påstigning, spesielt for eldre, personer med nedsatt funksjonsevne og familier med små barn, inkl. kjøring av elever til Midtun skole. Den reduserer behovet for langvarig parkering nær kirken og bidrar til mer effektiv trafikkavvikling ved at kjøretøy raskt kan forlate området etter avsetning. Det er vurdert som positivt at man tilrettelegger for 2 HC parkeringsplasser og noen parkeringsplasser i sør. Brukerne av kirken inkluderer ofte eldre mennesker og personer med nedsatt mobilitet, spesielt ved arrangementer som begravelser, dåp og konserter. I slike situasjoner er det viktig med god tilgjengelighet og kort avstand mellom parkering og inngang. Da noen mulig trenger hjelp til å komme seg ut av bilen og frem til kirken, er det viktig at det finnes tilgjengelige parkeringsplasser i umiddelbar nærhet. Dette gjelder særlig eldre med bevegelsesutfordringer, personer med funksjonsnedsettelse og pårørende som skal følge dem. Ved seremonier som begravelser kan det også være behov for at bilen står parkert i nærheten over lengre tid, slik at ledsagere eller hjelpere enkelt kan være tilgjengelige. HC-parkeringsplasser og noen få ordinære parkeringsplasser sør i planområdet gir nødvendig fleksibilitet og tilgjengelighet, samtidig som snusløyfen bidrar til effektiv og trygg av- og påstigning. Denne kombinasjonen vurderes som en hensiktsmessig løsning som balanserer behovet for tilgjengelighet med målet om redusert bilbruk og arealeffektivitet. Per i dag er det en del foreldre som benytter kirkens parkeringsplass for å følge de minste barna til skolen. Denne muligheten vil i mindre grad være tilgjengelig etter omleggingen. Foreldre som ønsker å følge barna til skolestart, må i stedet benytte skolens egen hente-/bringe-sone/ parkering og gå derfra. Det er lagt opp til trygge og oversiktlige gangforbindelser i dette området, som en del av skolens hjertesone, noe som gir gode vilkår for trygg ferdsel for både barn og voksne. Den reduserte parkeringskapasiteten vil kunne føre til at bilister må parkere et stykke unna og gå til kirken, noe som kan føre til noe økt trafikkbelastning i nærliggende områder, som Nesttun sentrum.	Middels

Mobilitet		
Økt andel gange/sykkel og kollektiv	Reduksjon i parkeringsplasser gjør det mindre praktisk å bruke bil, noe som kan oppmuntre flere til å velge mer miljøvennlige transportformer. Basert på ABC-kategoriseringen og gangtilgjengelighetsanalysen til Bergen kommune, er området godt tilrettelagt for myke trafikanter, med høy tilgjengelighet for gange, sykkel og kollektivtransport, noe som gjør det mulig å utvide kirken og ta bort parkeringsplasser. Lavere antall parkeringsplasser ved kirken kan føre til at flere velger gange/sykkel og kollektiv til kirken og mulig føre til mindre bilkjøring. Høy måloppnåing på nullvekstmålet og Bergen kommunes gå- og sykkelstrategi.	Høy
Bedre fremkommelighet for gange- og sykkel	Gangpassasjen vil bli mer attraktiv for gående. Gangforbindelsen bidrar til bedre fremkommelighet og tryggere ferdsel for myke trafikanter, noe som gjør det enklere og mer attraktivt å velge gåing eller sykling som transportalternativ. Høy måloppnåing på nullvekstmålet og Bergen kommunes gå- og sykkelstrategi.	Høy
Klimagassutslipp	Lavere antall parkeringsplasser ved kirken kan føre til at flere velger gange/sykkel og kollektiv til kirken og mulig føre til mindre bilkjøring. Redusert biltrafikk og færre parkeringsplasser kan bidra til noe lavere utslipp.	Moderat
Kø	Mindre biltrafikk i området reduserer kødannelse lokalt, men kan føre til økt press på parkering i Nesttun sentrum. Lavere antall parkeringsplasser ved kirken kan føre til at flere velger gange/sykkel og kollektiv til kirken og mulig føre til mindre bilkjøring, totalt sett.	Moderat
Støy/forurensing	Mindre biltrafikk gir lavere støy- og luftforurensning lokalt.	Moderat

	Alternativet er vurdert til å gi høy måloppnåing på målet om null drepte og skadde i trafikken, da alternativet viser en klar forbedring i forhold til dagens situasjon.	
Trafikkavvikling	Mindre biltrafikk gir en mer forutsigbar og jevn trafikkflyt, samtidig som den bredere vegen sikrer god avvikling for kjørende. Snusløyfen gir en trygg og praktisk løsning for av- og påstigning, spesielt for eldre, personer med nedsatt funksjonsevne og familier med små barn, inkl. kjøring av elever til Midtun skole. Den reduserer behovet for langvarig parkering nær kirken og bidrar til mer effektiv trafikkavvikling ved at kjøretøy raskt kan forlate området etter avsetting. Det er vurdert som positivt at man tilrettelegger for 2 HC parkeringsplasser og noen parkeringsplasser i sør. Brukerne av kirken inkluderer ofte eldre mennesker og personer med nedsatt mobilitet, spesielt ved arrangementer som begravelser, dåp og konserter. I slike situasjoner er det viktig med god tilgjengelighet og kort avstand mellom parkering og inngang. Da noen mulig trenger hjelp til å komme seg ut av bilen og frem til kirken, er det viktig at det finnes tilgjengelige parkeringsplasser i umiddelbar nærhet. Dette gjelder særlig eldre med bevegelingsutfordringer, personer med funksjonsnedsettelse og pårørende som skal følge dem. Ved seremonier som begravelser kan det også være behov for at bilen står parkert i nærheten over lengre tid, slik at ledsagere eller hjelpere enkelt kan være tilgjengelige. HC-parkeringsplasser og noen få ordinære parkeringsplasser sør i planområdet gir nødvendig fleksibilitet og tilgjengelighet, samtidig som snusløyfen bidrar til effektiv og trygg av- og påstigning. Denne kombinasjonen vurderes som en hensiktsmessig løsning som balanserer behovet for tilgjengelighet med målet om redusert bilbruk og arealeffektivitet. Per i dag er det en del foreldre som benytter kirkens parkeringsplass for å følge de minste barna til skolen. Denne muligheten vil i mindre grad være tilgjengelig etter omleggingen. Foreldre som ønsker å følge barna til skolestart, må i stedet benytte skolens egen hente-/bringesone/ parkering og gå derfra. Det er lagt opp til trygge og oversiktlige gangforbindelser i dette området, som en del av skolens hjertesone, noe som gir gode vilkår for trygg ferdsel for både barn og voksne. Den reduserte parkeringskapasiteten vil kunne føre til at bilister må parkere et stykke unna og gå til kirken, noe som kan føre til noe økt trafikkbelastning i nærliggende områder, som Nesttun sentrum.	Middels
Mobilitet		
Økt andel gange/syssel og kollektiv	Reduksjon i parkeringsplasser gjør det mindre praktisk å bruke bil, noe som kan oppmuntre flere til å velge mer miljøvennlige transportformer. Basert på ABC-kategoriseringen og gangtilgjengelighetsanalysen til Bergen kommune, er området godt tilrettelagt for myke trafikanter, med høy tilgjengelighet for gange, sykkel og kollektivtransport noe som gjør det mulig å utvide kirken og ta bort parkeringsplasser. Lavere antall parkeringsplasser ved kirken kan føre til at flere velger gange/syssel og	Høy

	kollektiv til kirken, og mulig føre til mindre bilkjøring. Høy måloppnåing på nullvekstmålet og Bergen kommunes gå- og sykkelstrategi.	
Bedre fremkommelighet for gange- og sykkel	Gangpassasjen vil bli mer attraktiv for gående. Sammenhengende gangforbindelse bidrar til bedre fremkommelighet og tryggere ferdsel for myke trafikanter, noe som gjør det enklere og mer attraktivt å velge gåing eller sykling som transportalternativ. Høy måloppnåing på nullvekstmålet og Bergen kommunes gå- og sykkelstrategi.	Høy
Klimagassutslipp	Lavere antall parkeringsplasser ved kirken kan føre til at flere velger gange/sykkel og kollektiv til kirken og mulig føre til mindre bilkjøring. Redusert biltrafikk og færre parkeringsplasser kan bidra til noe lavere utslipp.	Middels
Kø	Mindre biltrafikk i området reduserer kødannelse lokalt, men kan føre til økt press på parkering i Nesttun sentrum. Lavere antall parkeringsplasser ved kirken kan føre til at flere velger gange/sykkel og kollektiv til kirken og mulig føre til mindre bilkjøring, totalt sett.	Middels
Støy/forurensing	Mindre biltrafikk gir lavere støy- og luftforurensning lokalt.	Middels

4.3 Samlet konsekvens av alternativ

Både alternativ 1 og alternativ 2 er en betydelig forbedring sammenlignet med dagens situasjon (0-alternativet). Det er små forskjeller mellom alternativ 1 og alternativ 2. Samlet fører både alternativ 1 og 2 til økt trafiksikkerhet, bedre trafikkavvikling og ønsket utvikling i forhold til mobilitet. Alternativ 2 anses som noe mer attraktivt for gående og syklende og gir noe bedre trafiksikkerhet enn alternativ 1, ettersom gående skilles fra kjørende langs hele passasjen. Likevel fremstår alternativ 1 som enklere å gjennomføre, krever mindre arealinngrep og er mer kostnads-effektiv. En enkel kost-nytte-vurdering taler i favør av alternativ 1, ettersom det både er trafiksikkert og gir en mer effektiv løsning med hensyn til arealbruk og gjennomførbarhet.

Tema	0-alt	Alternativ 1	Alternativ 2
Trafiksikkerhet	0	(++)	(++)
Trafikkavvikling	0	(+)	(+)
Økt andel gange/syssel og kollektiv	0	(++)	(++)
Bedre fremkommelighet for gange- og sykkel	0	(++)	(++)
Klimagassutslipp	0	(+)	(+)
Kø	0	(+)	(+)
Støy/forurensing	0	(+)	(+)
Samlet konsekvens trafikk og mobilitet		Positiv konsekvens	Positiv konsekvens
Vurdering av konsekvens		Samlet fører alternativet til økt trafiksikkerhet, bedre trafikkavvikling og ønsket utvikling i forhold til mobilitet	Samlet fører alternativet til økt trafiksikkerhet, bedre trafikkavvikling og ønsket utvikling i forhold til mobilitet

5. Forslag til videre avbøtende tiltak.

Forslag til videre trafikk- og mobilitetstiltak:

Tabell 3: Forslag til mobilitet og trafiksikkerhetstiltak

Tiltak	Vurdering	Ivaretagelse i planforslaget
Sykkelparkering	Det er ikke vist sykkelparkering på vegtegnningene. Det bør legges til rette for sykkelparkeringsplasser i tråd med kravene i KPA.	- Bestemmelser - Illustrasjonsplan
Belysning	Gaten/forbindelse bør sikres med tilstrekkelig gatebelysning. Tilstrekkelig gatebelysning er viktig for å sikre trygg ferdsel og god synlighet for både myke trafikanter og bilførere i mørke eller dårlige værforhold. Dette reduserer risikoen for ulykker og bidrar til en tryggere og mer tilgjengelig ferdselsåre.	- Bestemmelser
Utforming/skilting	Utformingen av veganlegget sør for snusløyfen bør utformes slik at det ikke fremstår som naturlig eller hensiktsmessig å kjøre videre inn mot sør fra snupunktet. Eksempler på slike tiltak kan være bruk av belegningsstein eller annen materialbruk som signaliserer gangareal, etablering av skilt som angir «ingen gjennomkjøring», samt vegetasjon eller lave fysiske barrierer som guider bilførere til å snu i snusløyfen. Formålet med denne utformingen er å begrense unødvendig biltrafikk videre mot sør fra snusløyfen, og tydelig signalisere at området sør for snusløyfen hovedsakelig er tilrettelagt for gående, syklende og tilkomst til en mindre, privat parkeringsplass. Ved å redusere muligheten for gjennomkjøring, reduseres også risikoen for uønskede trafikksituasjoner i et område med blandet trafikk. Parkeringsplassen bør tydelig skiltes som tilhørende Birkeland kirke, slik at det fremgår at den ikke er ment som generell hente-/bringesone for Midtun skole. Birkeland må ellers organisere bruken av parkeringsplassen.	- Plankart - Bestemmelser - Illustrasjonsplan