



Mindemyren, delfelt S6

Mobilitetsplan

Årstad, gnr. 15, bnr. 66, mfl.

Vedlegg til reguleringsplan, arealplan-ID 4601_70370000

LINK Arkitektur AS

Kirkegata 4
0153 Oslo

Postadresse:

Postboks 383 Sentrum
0102 Oslo

+47 21 52 22 00

oslo@linkarkitektur.no

linkarkitektur.com

Revisjoner

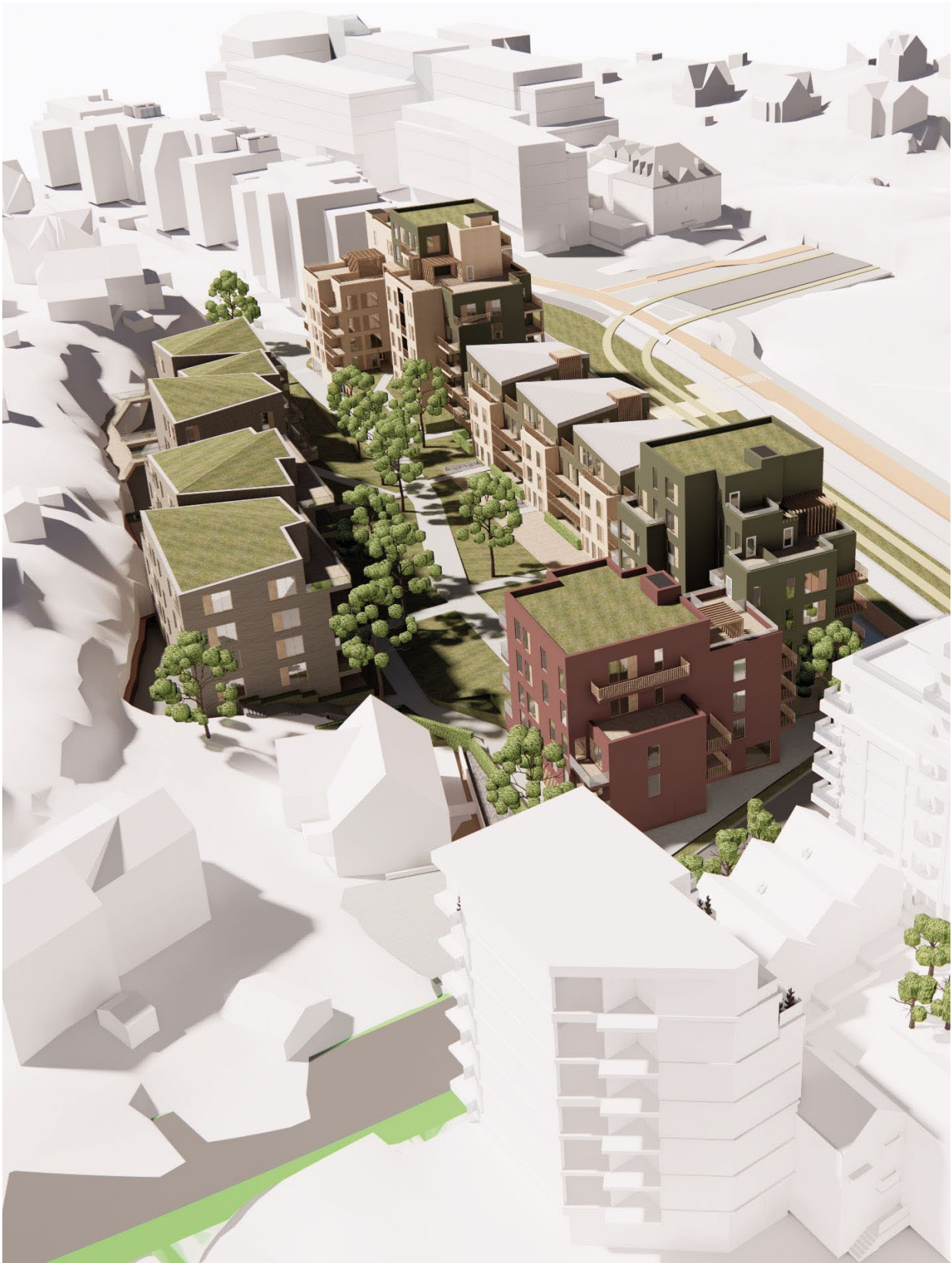
Revisjon	Dato	Kommentar	Utført	Kontrollert	Godkjent
1	02.07.25	Mobilitetsplan	HH		
2	[Dato]	[Tekst]	[Dato]	[Dato]	[Dato]
3	[Dato]	[Tekst]	[Dato]	[Dato]	[Dato]
4	[Dato]	[Tekst]	[Dato]	[Dato]	[Dato]

Forord

Mobilitetsplanen bygger på kommuneplanen for Bergen og overordnet transportmål for Bergensområdet, herunder nullvekstmålet for persontransporten. Mer bruk av gange og sykkel er viktig tiltak for å bedre folkehelsen. Ifølge Statens råd for ernæring og fysisk aktivitet vil det å sykle 5-8 km pr dag gi 8 % færre krefttilfeller, 21 % færre med diabetes, 75 % færre med for høyt blodtrykk samt reduserte tilfeller av hjerte- og karsykdommer, overvekt og psykiske og funksjonelle problemer.

For samfunnet vil tiltak som mer bruk av gange, sykkel, kollektivtransport og deleløsninger gi redusert energiforbruk, mindre forurensning og mindre klimagassutslipp. I tillegg til lavere kostnader som følge av mindre utslipp og energibruk, vil samfunnet tjene på et lavere arealforbruk, bedre framkommelighet på veinettet, bedre helse i befolkningen og generelt bedre livskvalitet.

Denne rapporten er laget av LINK Arkitektur og redegjør for hvordan disse temaene er behandlet i reguleringsplan for delfelt S6 Mindemyren og for tiltak som kan påvirke holdninger og reiseadferd og dermed bidra til overgang fra bilbruk til mer miljøvennlig transport.



Figur 1: Illustrasjon av planforslaget sett fra nordøst

Innholdsfortegnelse

Forord	3
1. Bakgrunn	6
Nærområdet	6
Avgrensning av arbeidet	6
2. Planområdet i dag	7
Tjenestetilbud	7
Skolevei	7
Trafikkmengder	11
ABC-prinsippet	11
Overordnet reisemønster og transportmiddelfordeling	12
Lokale bevegelsesmønstre	13
3. Reguleringsplan for Mindemyren S6	15
4. Virkninger av planen og tiltak for reduksjon av biltrafikk	16
Gående	16
Universell tilgjengelighet	17
Syklende og sykkelparkering	17
Kollektivtilbud – buss og bybane	18
Veg- og trafikkforhold	18
Vegarealer i planen	18
Bilparkering	18
Renovasjon	19
Varelevering	19
Trafikksikkerhet	20

1. Bakgrunn

Bergen kommune stiller krav om at det bl.a. skal utarbeides mobilitetsplan for regulering av tiltak etter § 26 og 27 (bebyggelse og anlegg) større enn 5000 m² BRA. Mobilitetsplanen skal redegjøre for hvordan infrastruktur, bygninger og uteområder tilrettelegges for å begrense transportbehovet, fremme miljøvennlig transport og sikre trygg og hensiktsmessig varelevering, parkering og tilkomst for alle trafikantgrupper. Planen skal også redegjøre for kollektivtilbud og tilbud til gående og syklende. Eksisterende situasjon skal vurderes og omtales og tiltak foreslås der dette er relevant. Planen skal også redegjøre for samsvar med ABC-prinsipper.

Nærområdet

Planområdet ligger på Mindemyren med grense til Kanalveien i vest, Elvebakken i nord og Conrad Mohrs veg i sør. En bratt skrent gir en naturlig avgrensning mot øst. Rundt bybanens holdeplasser pågår en større endring der næringsarealer og boligområder fortettes. Området er del av denne utviklingen. Kristianborg bybanestopp ligger rett vest for planområdet. Wergeland holdeplass med et rikt tilbud av forretninger, ligger omtrent en kilometer fra planområdet. Gangavstand til dette området er rundt 10 minutter. Avstand til Bergen sentrum (Fisketorget) er knapt 5 km og tilsvarer 16 minutter i bil, 22 minutter med sykkel eller en times spasertur målt med Google maps. Bybanen fra Kristianborg til Kaigaten tar 12 minutter.

Avgrensning av arbeidet

Det er gjort mye planarbeid som legger føringer for mobilitet, særlig i reguleringsplan for bybanen. Diskusjoner rundt utforming av kollektivtrafikk og overordnet veinett anses som avgjort i disse planene. Denne rapporten legger disse vurderingene til grunn og gir bare vurderinger av ble det hvordan utbyggingsforslaget for S6 passer i bildet.

Ifølge Nasjonal vegdatabank hadde Kanalveien forbi planområdet enestimert årsdøgntrafikk på 3000 passeringer i hver retning i 2024. Andel lange kjøretøy var anslått til å utgjøre 8 %. Det var 3512 passeringer i Conrad Mohrs veg i 2020. Det ligger ikke inne data for Elvebakken i databasen, men trafikken her antas å være mer beskjeden. Kapasitet i veinettet er forutsatt vurdert i områderegulering av Mindemyren og bybanen.

Nasjonal vegdatabank har registrert flere mindre alvorlige ulykker på Kanalveien og Conrad Mohrs veg. En sykkelulykke i undergangen i krysset mellom disse ga mer alvorlig skade. Trafikksikkerheten er antatt å være vesentlig bedre etter ombygging av trafikksystemet. I tillegg er det forutsatt at Conrad Mohrs veg stenges. Det er derfor lite relevant å vurdere trafikksikkerhet for et framtidig system ut fra de utfordringene som fantes før bybanen ble realisert og Kanalveien lagt om, men planforslagets forhold til det overordnede systemet vurderes.

2. Planområdet i dag

Bosettingsmønsteret har utviklet seg over tid. De laveste, mest myrlendte delene langs Kanalen er sist bygd ut og mer preget av industri enn dalsidene. Det overordnede bildet er stadig at arbeidsplassene ligger sentralt og boligene fordelt rundt arbeidsplassene. Bygging av bybanen har gitt en transformasjon av området med fortetting av boliger i tidligere industriområder. Kartene i figur 2-4 viser situasjonen pr mars 2024, men bildet er ikke statisk.

Tjenestetilbud

Dagligvarer finnes pr i dag i fem minutters gangavstand (Extra Minde), og viktigste lokalsenter er området rundt Wergeland holdeplass og langs Storetveitveien, 10-15 minutters gangavstand unna. På Wergeland finnes også en lokal idrettsplass. Gangforbindelsen mot Wergeland går langs Nyhaugveien som har ensidig fortau. Generelt er det en forholdsvis enkel standard på veiene gjennom boligområdet, men disse kan ikke anses som særlig trafikkfarlige, siden de har beskjeden trafikk og ikke inviterer til høy fart.

Mindemyren er i rask utvikling og tjenestetilbudet vokser, både på Wergeland, Sletten og Kristianborg. Flere av de foreslåtte reguleringsplanene i området legger opp til innslag av handel og tjenesteyting. Generelt må tilbudet anses som godt med god mulighet for å dekke de fleste behov innenfor gangavstand.

Det er ikke kjente snarveier gjennom området, noe som har sammenheng med terreng og nedbygging.

Skolevei

Planområdet ligger innenfor opptaksområdene til Minde barneskole og Storetveit ungdomsskole. Gangavstand til Minde barneskole er ca. 600 m. Skoleveien går på bru over kanalen, over gangsystemene rundt Kristianborg holdeplass og opp til Fjøsangerveien i planskilt kryss. Skoleveien følger Fjøsangerveien et kort stykke til fotgjengerfelt over Grønnestølsveien og videre fortau langs østre side av Grønnestølsveien til skolen. Gangavstand til Storetveit ungdomsskole er ca. 1,6 km langs Conrad Mohrs veg og Kirkevegen. Det er store endringer i gang for skolestrukturen i bydelen.

Veistandard for myke trafikanter

De overordnede veisystemene rundt Kanalveien og bybanen er i endring, og generelt blir tilbudet til syklister og fotgjengere svært godt. Tverrforbindelsene, Elvebakken og Conrad Mohrs veg har en enklere standard, men også mindre trafikk. Når kanalen forlenges sørover, vil det ikke være mulig å kjøre direkte fra Kanalveien til Conrad Mohrs veg. Kirkeveien, i forlengelsen av Conrad Mohrs veg, har ikke fortau. Trafikkmengden antas å være beskjeden. Det er registrert en trafikkulykke i 2007, der en fotgjenger ble lettere skadet ved kryssing av veibanen.

Elvebakken vil være en noe viktigere forbindelse. Denne veien har i dag ikke fortau, men områderegulering og reguleringsplan for S7 viser et gjennomgående fortau på nordre side av veien.

Bysykkel

Bergen Bysykkel har en stasjon ved Kristianborg bybanestopp.

Kollektivtilbud

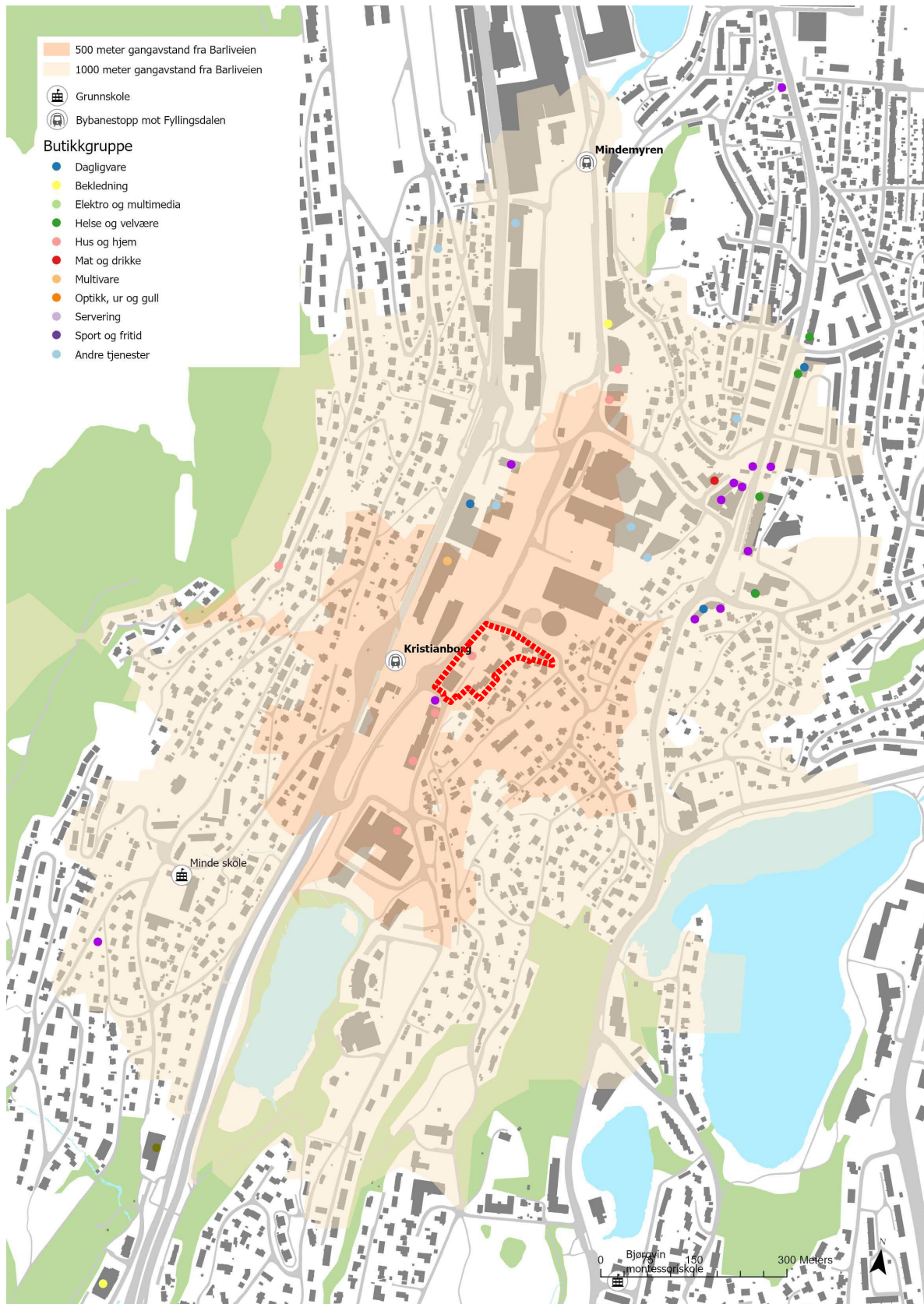
En rekke bussruter stopper i dag på Kristianborg holdeplass på Fjøsangerveien. Rutene går til Bergen busstasjon, Åsane og Haukeland samt sørover for Bergen. Det går busser ca. hvert femte minutt i begge retninger mellom Bergen sentrum og Fjøsanger. Dette gir bussforbindelse videre både mot Straume og Lagunen minst hvert 15. minutt. Bybanen har avgang hvert 10. minutt i begge retninger. Samlet vil dette gi et svært godt kollektivtilbud i området.



Figur 2 – Bosettingsmønster viser relativt få bosatte langs Kanalveien og de andre transportårene. Planområdet markert med rødt.



Figur 2: Relativ fordeling av arbeidsplasser, konsentrasjonen ligger sentralt langs transportårene. Planområdet markert med rødt.



Figur 3: Tjenestetilbud og skoler i gangavstand. Sonene viser 500 og 1000 meter gangavstand målt langs vei. Planområdet markert med rødt.

Trafikkmengder

Kanalveien (Fylkesvei 254) går parallelt med Fjøsangerveien (E39) fra Fabrikkgaten til de møtes i et kryss rett sør for planområdet. Veien er en viktig alternativ rute i hovedveinettet dersom det er trafikkstans i Fjøsangerveien eller Innaldsveien. Posten og Tine ligger nord for planområdet og skaper stor trafikkbelastning med mye tungtransport. Selv om trafikkmengden er redusert, vil det allikevel være betydelig trafikk langs Kanalveien. Elvebakken og Conrad Mohrs vei har en mer underordnet betydning og er først og fremst adkomstveier for boligområdene de betjener. Ingen av veiene har skiltet hastighet, så alminnelige regler for tettbygd strøk gjelder; maksimalt 50 km/t, men farten må tilpasses forholdene.



Figur 4: Bilde fra Google Street view viser krysset Kanalveien-Elvebakken og adkomst til Elvebakken 1 og 3.

Kjøreatkomst

Elvebakken 1 og 3 har adkomst fra Elvebakken, som stiger slakt opp fra Kanalveien. Elvebakken har ikke fortau ut annet enn et kort stykke rundt krysset ved Kanalveien. Kanalveien 92-98 har i dag kjøreatkomst fra Conrad Mohrs veg. Conrad Mohrs veg har to kjørefelt og ensidig fortau (ca 2 m bredde).

ABC-prinsippet

ABC-prinsippet er et system utviklet i Nederland og gjort til offisiell politikk i 1988. Liknende prinsipp er seinere lagt til grunn i flere steder, blant annet som krav i KPA 2018. Systemet skal redusere unødig trafikk og samtidig gi transportavhengige bedrifter og næringsliv mulighet til å drive effektivt.

A-områder ligger sentralt opp mot kollektivknutepunkt og skal ha

- høy intensitet av ansatte og besøkende
- lavt behov for tilgang på varer
- streng parkeringsnorm
- gode betingelser for bruk av sykkel
- byrom som bidrar til et attraktivt bosted og arbeidssted

Administrasjon og kontorer med mange ansatte og/eller besøkende ønskes i A-lokaliteter.

B-områder skal ha

- god tilgjengelighet med offentlig transport på regionalt eller bydelsnivå
- høy til middels intensitet av besøkende og ansatte
- rimelig tilgang med bil på lokalt og supra-lokalt nivå
- tog, metro, eller bussknutepunkt
- rimelig tilgang med bil på lokalt og supra-lokalt nivå
- begrensning av parkering, spesielt for langtidsparkering
- god tilgjengelighet med sykkel

Det nederlandske systemet legger sykehus og større forretninger som møbelbutikker til B-områder.

C-områder skal ha

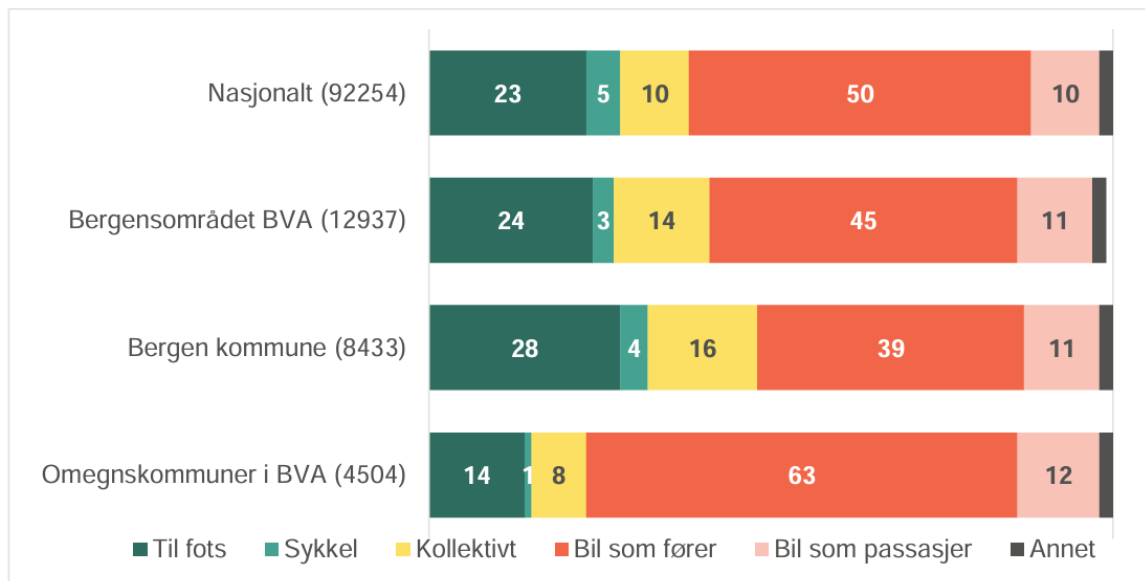
- optimal tilgjengelighet med bil på lokalt og supra-lokalt nivå og kø-fri tilkøpling til hovedveier.
- ingen krav til offentlig transport.
- parkeringsmuligheter tilpasset virksomheten
- ingen kollektiv transport krav.

C-områder er primært for industri og transportbedrifter.

Systemet fordeler bedrifter til riktig lokalisering, men er opprinnelig ikke spesielt rettet mot boligetablering. Karakteristikken av A- og B-områder kan allikevel gjøres gjeldende for boliger, mens C-områder vil være lite egnet for boligbygging. Utvikling har gjort at Mindemyren har beveget seg bort fra karakteristikken for C-områder og planområdet har i dag mer til felles med karakteristikken av A- og B-områder.

Overordnet reisemønster og transportmiddelfordeling

Reisevaneundersøkelsene for Bergen og omegn 2022 viser fordeling av fotgjengere, syklister, kollektivreisende og bilister, jf. figur 4. Generelt er bilavhengighet større i omegnskommunene, mens flere går i Bergen by. Det er rimelig å anta at dette mønsteret vil gjentas dersom vi sammenlikner Bergen sentrum med utkanten av kommunen, men det finnes ikke sikre tall. Siden Kristianborg ligger relativt sentralt, men mellom utkanten av byen og sentrum, er det rimelig å anta at tallene for Bergen kommune likner på den reisemiddelfordelingen som finnes i og rundt planområdet. Det finnes ikke egne oversikter over transportmiddelfordeling som presist dekker planområdet.



«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

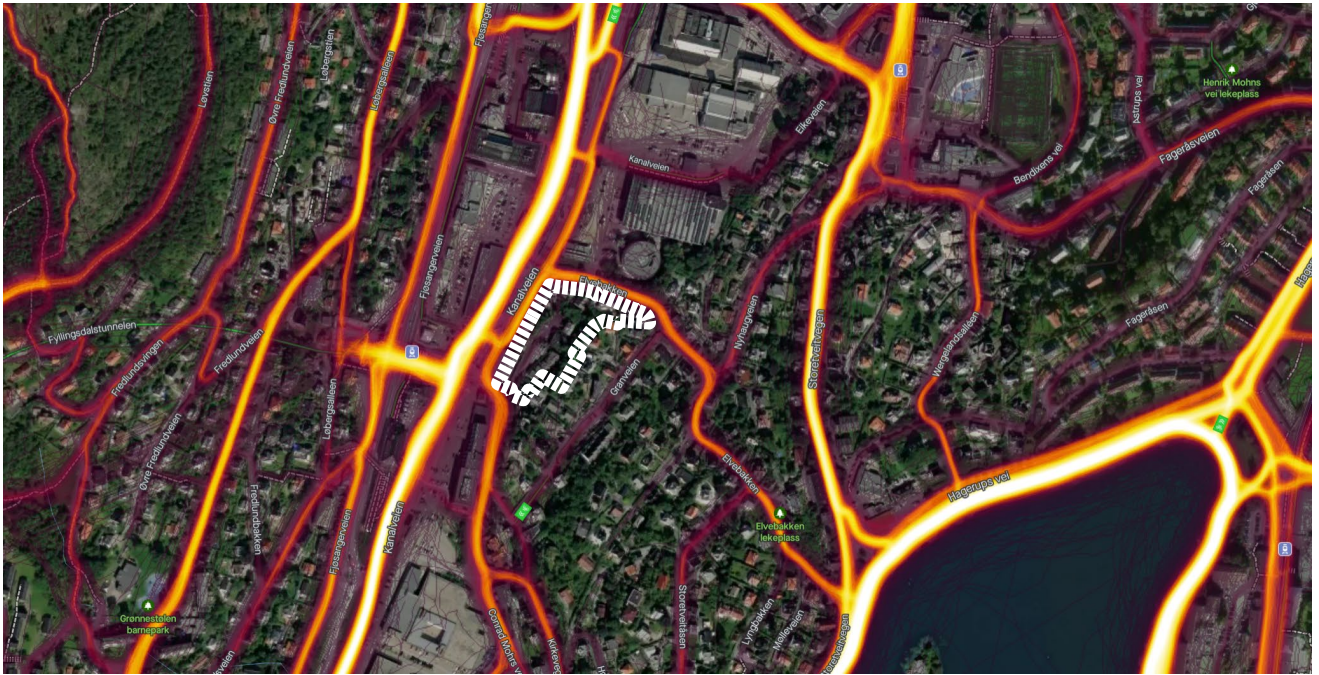
«Annet» inkluderer også moped/MC

Figur 5: Figur hentet fra nasjonale reisevaneundersøkelser for 2022.

Lokale bevegelsesmønstre

Strava er en amerikansk internettjeneste for fysisk trening. Brukere kan legge inn alle slags treningsturer, fra enkle fotturer i nabolaget til høyintensive økter. Tjenesten brukes mest til sykling og løping ved hjelp av Global Positioning System-data. Data fra Strava er tilgjengelig som åpne data. Tjenesten har så mange brukere at de samlede registreringene gir et godt bilde av bevegelsesmønstre. Ved planområdet er det gjort en rekke registreringer av både gange og sykkel. Registreringene viser tydelig at fotgjengere bruker parkområdene rundt Tveitevannet, videre bortover Storetveitvegen og langs Kanalveien er mye. Alle tilgjengelige veier har brukere, men det er relativt fotgjengere i tunnelen til Fyllingsdalen.

Syklister er noe mer samlet om det overordnede veisystemet, særlig er sykkelveien langs Kanalveien og gjennom tunnelen til Fyllingsdalen mye brukt.



Figur 6 – Heat map for gange fra Strava 05.03.2024. Planområdet markert med hvit, stiplet linje.



Figur 7 – Heat map for sykling fra Stava 05.03.2024. Planområdet markert med hvit, stiplet linje.

3. Reguleringsplan for Mindemyren S6

Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for et nytt boligområde i tråd med kommuneplanens arealdel og kommunens gåstrategi. Nærhet til bybane, buss og gode gang- og sykkelforbindelser, gjør at det legges til rette for høy utnyttelse, samtidig som menneskelig skala ivaretas.

Planen legger til rette for en konsentrert utbygging av to bygningsrekker samlet rundt et gårdsrom. Fremste rekke mot Kanalveien vil i hovedsak vil romme boliger, men det er også åpnet for publikumsrettet næringsvirksomhet, kontor eller tjenesteyting av ulike slag. Samlet vil dette gi rundt 780 m² næringsareal. Andre rekke vil bare romme boliger. Det åpnes for 160 nye boliger. I tillegg inngår en del eksisterende småhusbebyggelse langs Elvebakken i planen. Denne opprettholdes som i dag. Planen åpner for å rive eksisterende bebyggelse langs Kanalveien. Det etableres parkeringsanlegg under nordre del av uteoppholdsareal, Conrad Mohrs vei 4b (BB1) og Elvebakken 1-3 (KBA1)

Planforslaget er vist i figur 1 og 9 i tillegg til forsideillustrasjonen.



Figur 8: Snitt gjennom planområdet. De lyse interiørene viser bolig, de mørkere mot Kanalveien (venstre) viser småskala næringsvirksomhet eller forretning.

4. Virkninger av planen og tiltak for reduksjon av biltrafikk



Figur 9: Overordnede bevegelsesmønstre rundt og gjennom prosjektet

Planforslaget følger de føringene som er satt i overordnede planer, og mange elementer for reduksjon av biltrafikk er gitt der. Nedenstående er særlig en gjennomgang av hvordan denne planen følger opp føringene.

Gående

Hvor attraktivt et område er for gående, styres av et samspill med flere faktorer som tetthet, funksjonsblanding og tilgjengelighet. Gjennom fortetting økes også antallet målpunkter i et nabolag, f.eks. arbeid, skole og forretninger. Dermed blir gangavstand til målpunktene kortere, jo tettere by, jo kortere avstand. Funksjonsblanding vil si noe om tilbudet. Jo større tilbud i gangavstand, jo mindre avhengighet av bil. Tilgjengelighet forstås som tilrettelegging med fortau og gangveier, men også sammenkopling med kollektivtransport. Det vil også være andre faktorer som styrer hvor attraktivt det er å gå, f.eks. vil flere velge å gå om det oppleves som hyggelig, færre vil gå om områder oppleves som utrygge. Utvikling av Mindemyren, både innenfor og rundt planområdet legger opp til at det skal være attraktivt å gå, i tråd med beskrivelsen over.

Gange ut fra planområdet begrenses av naturlige barrierer; skrenten mot øst og kanalen.

Det viktigste tiltaket for gående i prosjektet er gode og direkte forbindelser mot bybanestoppet og mot prosjektene nord og sør for S6. I tillegg vil det være mulig å gå gjennom området, noe som gir en direkte forbindelse mellom S4 og S7. Tilrettelegging for fotgjengere er prioritert og prosjektet bygger opp under den generelle utviklingen i bydelen.

Universell tilgjengelighet

Bygningene vil følge kravene i teknisk forskrift, blant annet med heis. Prosjektet legger opp til universelt tilgjengelig adkomst over torget i sør og til lekeplassen. I tillegg tilbys supplerende forbindelser direkte mot Kanalveien og Elvebakken. Her gjør terrengforskjeller at det ikke er mulig å innfri krav til universell utforming. I praksis betyr det at enkelte snarveier vil gå over trapper.

Det viktigste tiltaket for tilgjengelighet er å gi universelt utformede hovedadkomster i nord og sør samt adkomst til lekeplassen. Det gjør hele planområdet tilgjengelig.

Syklende og sykkelparkering

Etter bygging av bybanen og ombygging av Kanalveien er det egne sykkelfelt eller mot sør og nord, og det er etablert sykkel tunnel gjennom fjellet til Fyllingsdalen.

Planområdet har lite regulerte samferdselsområder, og ingen egne sykkelveier.

Viktige tiltak for sykling i planen er å gjøre de omliggende sykkelveiene er lett tilgjengelige og å sikre sykkelparkering.

Det legges opp til sykkelparkering i samsvar med kommuneplanens norm, dels inne, dels ute i nærheten av inngangene. Under uteoppholdsarealet lengst sør vil det være rom for sykkelparkering under tak. Parkeringsnorm for prosjektet er gitt i figur 11.

Planforslaget gjør det lett å komme ut på sykkelveiene over trinnfrie torg og uteoppholdsareal inne i området.



Ytterligere tilbud er tenkelig. Ladestasjon for batteri til el-sykkel, enkle verkstedsfunksjoner for vask, pumping av dekk og småreparasjoner eller garderøber med mulighet for oppbevaring av f.eks. batterier vil være mulige tiltak knyttet til næringsvirksomhet. Oppfølging vil være avhengig av hvordan området utvikles.

Kollektivtilbud – buss og bybane

Planområdet ligger i gangavstand, knapt hundre meter, fra Kristiansborg bybanestopp. Her har også en rekke busslinjer holdeplass. Planforslaget har liten direkte påvirkning på utforming av kollektivtrafikk, men fortetting gir et bedre passasjergrunnlag for kollektivtrafikken, noe som på sikt vil gi et bedre tilbud.

Veg- og trafikkforhold

Planen regulerer ikke kjøreveg, men knytter seg til etablerte veier i nord (Elvebakken) og sør (Conrad Mohrs veg). Reguleringsplan for S7 forutsetter at Elvebakken skal legges noe om, men i hovedsak følger dagens trase, jf. omtale av trafiksikkerhet under.

Den eksisterende bebyggelsen fra Elvebakken 3B og oppover, opprettholdes med utkjørsler som i dag. Parkeringsnormen følger ellers kommuneplanens minimumsnorm, 0,4 plasser pr 100 m² BRA. Planforslaget forutsetter en parkeringskjeller med utkjørsel til Elvebakken.

Lav parkeringsdekning begrenser i praksis biltilgjengelighet, noe som igjen vil bidra til å redusere bilbruk.

Vegarealer i planen

Planforslaget inneholder noen samferdselsområder. Det er foreslått tosidig fortau langs Elvebakken fra Kanalveien opp til nr. 3B. Det reguleres et fortau langs Kanalveien. Fortauet er vist med 3,5 meters bredde. I tillegg er det forutsatt at kantsonen i direkte tilknytning til fortauet dels er tilgjengelig. Utforming av kantsonen og vegglivets avstand til fortauet vil variere, og dette er derfor ikke regulert til samferdselsareal.

Planen setter av et torg mellom S6 og S4. Torget er først og fremst ment som areal for opphold og gang- og sykkeladkomst mellom områdene, siden kanalen vil bli en barriere mellom Conrad Mohrs veg og Kanalveien. Torget må være kjørbart, både for brannadkomst til S6 og for adkomst til trafoen rett ved torget. Dette gir en viss fleksibilitet for andre transportfunksjoner.

Bilparkering

Planforslaget legger opp til parkering i samsvar med kommuneplanens minimumsnorm, 0,4 biler pr leilighet, jf. tabell. Parkeringsnormen gir en fleksibilitet som gjør at enkelte leiligheter vil få en parkeringsplass, men de fleste vil ikke få det. Minst fem parkeringsplasser skal være tilrettelagt for bevegelseshemmede. Begrenset parkeringsdekning gjør det mindre attraktivt å holde bil og bidrar til at flytte reisemiddelbruk over på sykkel, gange og kollektivtrafikk.

	BRA bolig i illustrasjonsprosjekt	BRA næringsareal i illustrasjonsprosjekt	Samlet BRA i plankart	BRA bolig + næring i illustrasjonsprosjekt	Parkering KPA faktor 0,4 pr 100 BRA bolig	Parkering KPA faktor 3 pr 1000 BRA kontor	Sykkel KPA faktor 2,5 pr 100 BRA bolig	Parkering områdeplan Minde faktor 1,2-1,4 pr 100 BRA bolig	Sykkel områdeplan Minde faktor 7 pr 1000 BRA forretning
Felt KBA1	4309	200	4550	4509	17	1	108	52	1
Felt KBA2	942	143	1100	1085	4	0	24	11	1
Felt KBA3	1879	246	2150	2125	8	1	47	23	2
Felt KBA4	3120	192	3500	3312	12	1	78	37	1
Felt BB1	2507		2700	2507	10	0	63	30	0
Felt BB2	1615		1615	1615	6	0	40	19	0
Summert	14372	781	15675	15153	57	2	359	172	5

Figur 10: Tabell viser parkeringsdekning med utgangspunkt i prosjektet som er illustrert.

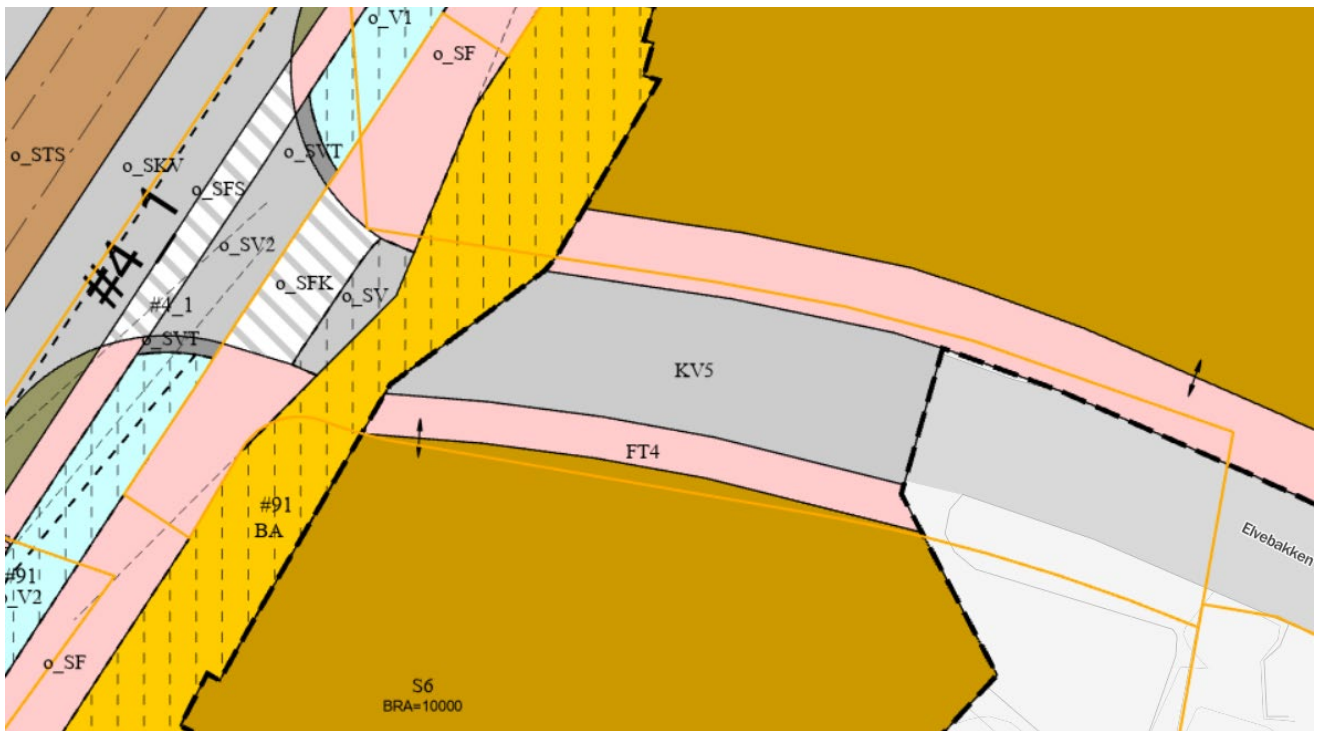
Renovasjon

Renovasjonsløsning er bossug, og løsningen vil ikke skape trafikk.

Varelevering

Planen legger opp til innslag av forretning, tjenesteyting eller håndverkspreget næringsvirksomhet. Dette er i relativt liten skala og det legges ikke opp til varelevering inne i planområdet. Varelevering kan skje til sentraler i de omliggende områdene S3 og S7 og varer trekkes med traller herfra.

Trafikksikkerhet

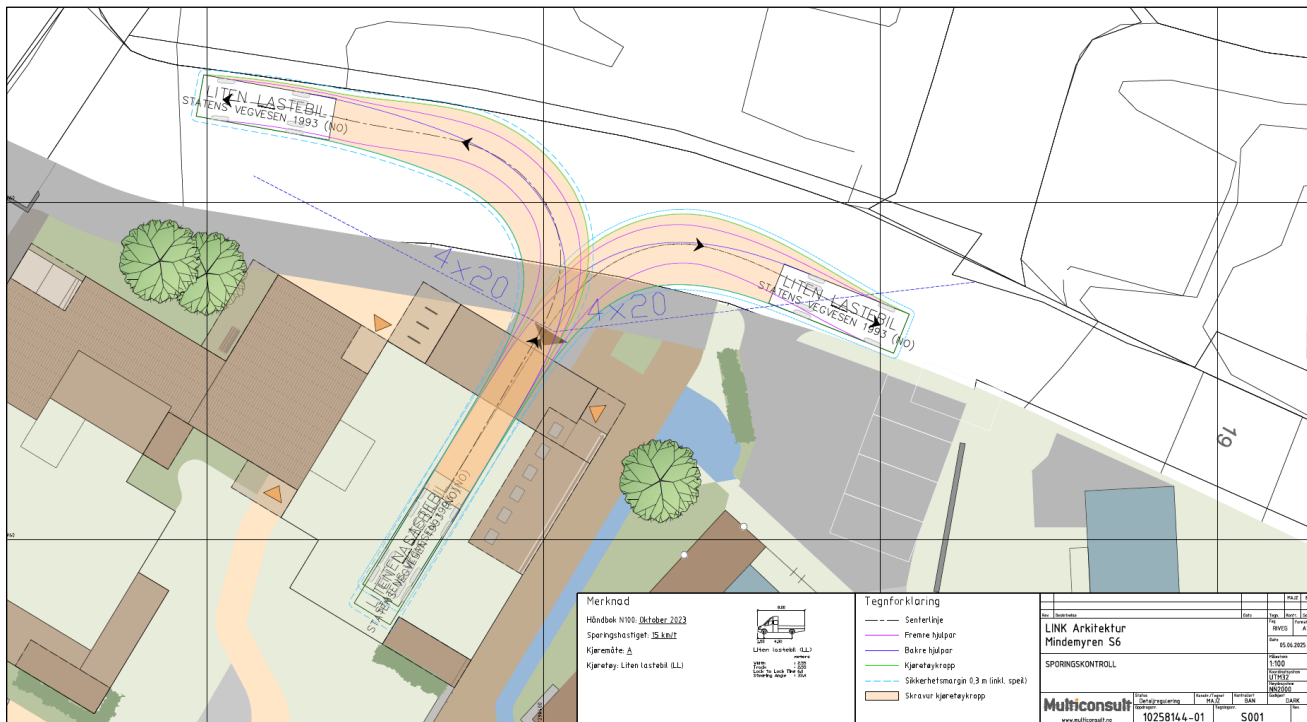


Figur 11: Gjeldende regulering av krysset mellom Elvebakken og Kanalveien.

Planforslaget er i hovedsak en oppfølging av overordnede planer og trafikksikkerhet er for det meste løst i disse planene. Conrad Mohrs veg og Elvebakken har ikke samme standard som resten av området.

Videreføring av kanalen vil avskjære Conrad Mohrs veg, og krysset blir omregulert til torg, jf. figur 10. Dette torget må være kjørbart, både for å komme inn med brann- og redningsbiler og for å kunne betjene trafoen ved torget. I praksis vil det bety at også noe annen trafikk kan tenkes, f.eks. for kjøring av eldre og uføre, selv om planen ikke legger opp til. Trafikkmengdene over torget vil være svært beskjedne, og all kjøring inne i planområdet vil måtte skje på fotgjengeres premisser. Trafikksikkerhet vil ikke være et problem internt i området, og prosjektet skaper svært lite trafikk mot Conrad Mohrs veg.

Både områdeplanen for Mindemyren og for bybanen viser etablering av fortau langs Elvebakken, jf. figur 12. Et fortau i ca. 4 m bredde er vist langs nordre side av veien. Forslaget til detaljregulering for S7 legger veien litt om, men opprettholder fortauet. På nordre side, inn mot S7, vises fortauet som regulert i denne planen. I dag har Elvebakken nr. 1 og nr. 3 samlet inn- og utkjøring i et litt utflytende punkt, jf. figur 3. Det er ikke fortau opp langs veien. Områdeplanen for Mindemyren viser et kort strekk med fortau også på søndre side av veien. Dette er 2,5 meter bredt. Planforslaget viser tosidig fortau fra Kanalveien og opp til, men ikke forbi Elvebakken 3B. Det finnes ingen planer for å videreføre det tosidige fortauet.



Figur 12: Utkjørsel fra S6 til Elvebakken.

Planforslaget har kjøreadkomst til underjordisk parkering fra Elvebakken. Planen forutsetter også at utkjørsel fra Elvebakken 3 opprettholdes. I tillegg føres gangforbindelsen gjennom planområdet ut på samme sted. Gangforbindelsen vil ikke være kjørbær. For å unngå at dette skaper uoversiktlige situasjoner og unødig mange konfliktpunkter, foreslås det å flytte adkomst til Elvebakken 3 litt opp bakken. Det bør vurderes om fotgjengerovergangen som vises i plan for S7 skal trekkes litt ned bakken og legges i forlengelsen av gangadkomsten til S6. Fortau langs nordsida av Elvebakken vil gi bedre trafiksikkerhet, og planforslaget berører ikke denne løsningen.