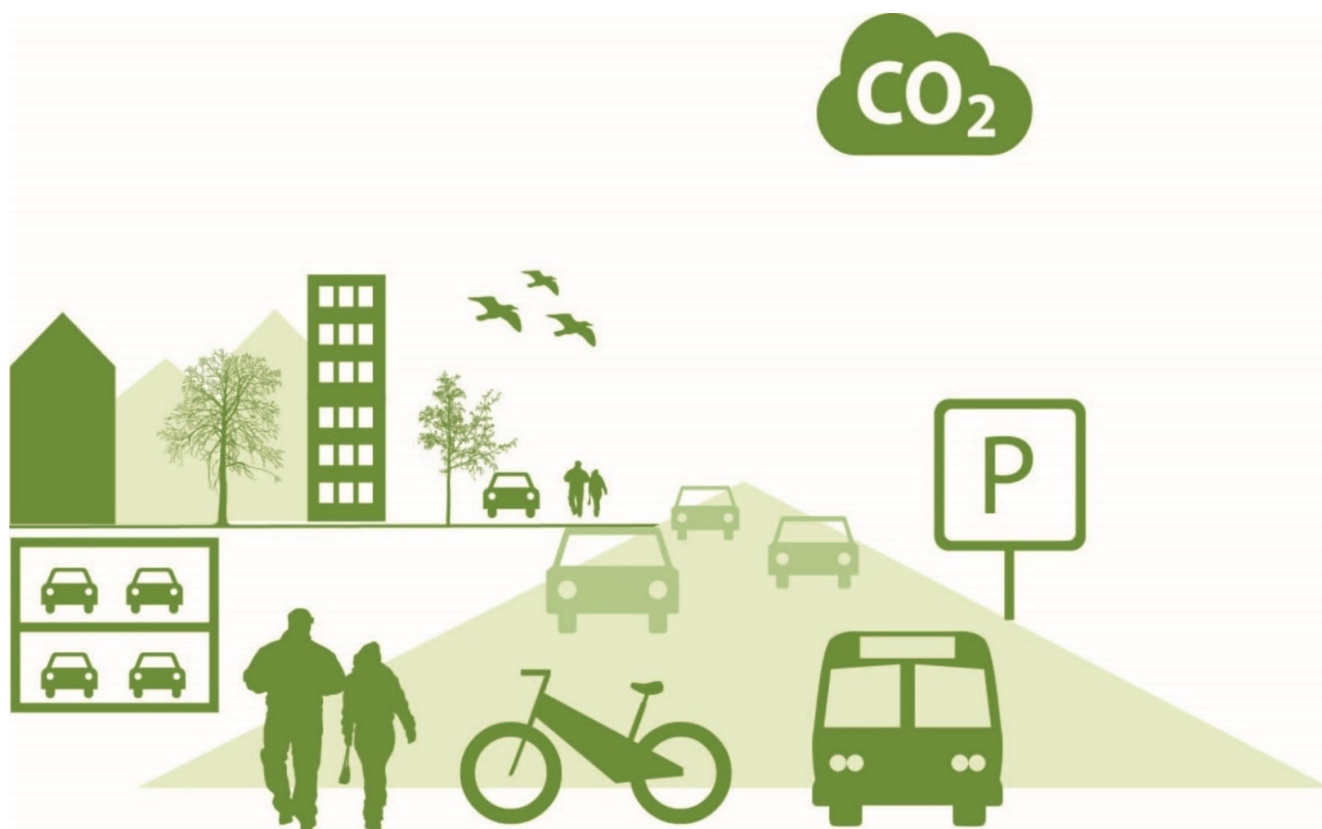


K90 AS

## ► Mobilitetsplan Kanalveien 90

Oppdragsnr.: 5167447 Dokumentnr.: 01 Versjon: 08 Dato: 2025-06-25



**Oppdragsgiver:** K90 AS  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Ole Andreas Vorland  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Valkendorfs gate 6, NO-5012 Bergen,  
**Oppdragsleder:** Kari Monstad  
**Fagansvarlig:** Trygve Andresen  
**Andre nøkkelpersoner:** Daria Romanowska

08	2025-06-25	For godkjenning hos myndighet	TRYAN	DAROM/KEW/K RIHAN	KAMON
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>4</b>
1.1	Om planen og planområdet	4
1.2	Krav om mobilitetsplan	5
1.3	Kvalitetsprogram for Mindemyren	6
<b>2</b>	<b>Situasjonsbeskrivelse</b>	<b>7</b>
2.1	Planområdets lokalisering i byen	7
2.2	Reisevaner og nullvekstmålet	8
2.3	Nærområdet – Mindemyren sør	8
2.4	Planområdet og utbyggingsfaser	9
<b>3</b>	<b>Mobilitetsbehov i planforslaget</b>	<b>10</b>
3.1	Planforslaget	10
3.2	Samsvar med ABC prinsipper	11
3.3	Mål for reisemiddelfordeling	11
3.4	Krav til parkerings- og trafikkareal på tomten	12
3.4.1	<i>Behov knyttet til service- og krisetransport</i>	12
3.4.2	<i>Parkeringskrav etter bestemmelser og erfaringer</i>	12
<b>4</b>	<b>Hvordan parkering og tilkomst er løst i planforslaget</b>	<b>13</b>
4.1	Permanent situasjon	13
4.2	Midlertidige løsninger i utbyggingsfasene	20
<b>5</b>	<b>Kilder</b>	<b>25</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Om planen og planområdet

Kanalveien 90 ligger sør på Mindemyren og er under detaljregulering. Planområdet omfatter de kulturhistoriske byggene «Brødfabrikken» og «Rotunden» hvor NRK har holdt til etter at Martens brødfabrikk flyttet ut av lokalene. Planområdet grenser til Elvebakken i sør, og den gamle tomten for Tine Meierier «Meieritomten» i nord. Bybanens byggetrinn 4 er nylig etablert langs Kanalveien, og transformasjon av Mindemyren er dermed allerede i gang. Planarbeidet for Kanalveien 90 utgjør en detaljplan i tråd med intensjon fra både kommuneplanens arealdel og områdeplanen for Mindemyren, om økt og fornyet utnyttelse av tomtearealet.



Figur 1: Planrådets beliggenhet i omgivelsene.

I Områdeplan for Mindemyren (planID: 61140000) er dette arealet benevnt som «senterområde S7».

Det ble varslet oppstart av reguleringsplan i 2016, og planforslaget ble førstegangsbehandlet med offentlig ettersyn i 2018. Med bakgrunn i merknader og videre prosess har de opprinnelige skissene blitt revidert.

Revidert planforslag inneholder:

- Høgskole (Norsk lærerakademi – NLA) med 1500 studenter og 160 ansatte inkl. kantine.
- Idrettshall
- 3 byggefelt med 150 leiligheter av varierende størrelse og noe næring

Parkeringsanlegg skal i permanent situasjon løses felles for områdene S7, S8 og S10 i parkeringskjeller på S8.

Reguleringsplan for Meieritomten ble vedtatt den 24.05.2022. Deres plan er også en tilsvarende fortetningsplan, men uten høgskole, og med flere boliger, næring og offentlige areal i stedet.

## 1.2 Krav om mobilitetsplan

Kommuneplanens arealdel (KPA 2018) stiller krav om mobilitetsplan for reguleringsplaner som planlegger tiltak større enn 5000m<sup>2</sup> BRA eller flere enn 50 arbeidsplasser (kommuneplanbestemmelsene §16). Det må dermed utarbeides mobilitetsplan for planområdet i Kanalveien 90 (K90).

Kommunens overordnede mål innenfor persontransport er at økningen i antall reiser skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport («Nullvekstmålet»). Mange tiltak gjøres på overordnet nivå for å styre areal- bolig- og samferdselspolitikken i ønsket retning i forhold til nullvekstmålet. Blant annet:

- Fortetningspolitikk er nedfelt i arealbruken som vises i kommuneplanens arealdel (2018)
- Det skjer en satsing på utvikling av gang- sykkel- og kollektivinfrastruktur
- Både i kommuneplanens arealdel og andre sammenhenger, legges det begrensninger som gjør bruk av bil mindre attraktivt, for eksempel parkeringsrestriksjoner og bompenger

Reguleringsplanen for K90 følger kommuneplanens intensjoner, og er dermed i seg selv med på å sannsynliggjøre nullvekstmålet. En mobilitetsplan på reguleringsplannivå fokuserer på forholdene lokalt på og nær tomten som reguleres. I henhold til kommuneplanbestemmelsene om mobilitetsplan skal det også vurderes muligheter for å forbedre gangforbindelser for å skape nettverk i fortetningsområdene og bedre forbindelser til viktige målpunkt og grønnstruktur.

En mobilitetsplan er ikke en trafikkanalyse. En trafikkanalyse redegjør for de trafikale konsekvensene i området rundt, f.eks. kødannelse og trafiksikkerhetskonsekvenser i bydelen.

Mobilitetsplan og trafikkfaglige vurderinger henger imidlertid tett sammen. Effektive og trafiksikre løsninger vil gjøre det tryggere og mer effektivt å ferdes som myk trafikanter. Dette vil gjøre det enklere å velge vekk bilen. Trafiksikkerhetsforhold er derfor relevant i mobilitetsplanen på dette nivået, og vegingeniør er konsultert for å sikre dette hensynet der det har vært relevant.



### 1.3 Kvalitetsprogram for Mindemyren

Innen områderegeringsplanen for Mindemyren pågår en rekke detaljreguleringsplaner, og Bergen kommune har en [egen nettside](#) hvor det blant annet presenteres et kvalitetsprogram som er førende for detaljreguleringsarbeidene i området.

Kvalitetsprogrammet angir at varelevering, parkering for forflytningshemmede, renovasjon og framkommelighet for utrykningskjøretøy er viktige tema i mobilitetsplanen. Mobilitetsplanen skal i tillegg vise løsninger gjeldende for hver av planens utbyggingsfaser, og har noen prinsipper for utforming av fysiske løsninger:

#### Det forventes følgende informasjon i detaljreguleringsplaner:

- Mobilitetsplan<sup>6</sup> skal vise og beskrive kjøremønster og bevegelser av alle trafikanter. Dette inkluderer alle typer bilbruk, som driftsbiler for tekniske anlegg (eksempelvis kjøring til bossnett, gjenvinningscontainere og transformatorstasjoner), varelevering, privatbiler, taxi, HC-parkering, delebiler, i tillegg til bevegelsesmønster til syklistene og gående. Universell utforming skal beskrives for alle trafikantgrupper. Mobilitetsplanen bør inneholde en situasjonsplan som illustrerer temaene over.
- Mobilitetsplanen bør vise at utforming av interne gater og avkjørsler prioriterer myke trafikanters sikkerhet og framkommelighet. Transportpyramiden legges til grunn ved planlegging og utforming av s-områdene og utformingen skal gjenspeile prioriteringen i transportpyramiden. Tekniske tegninger/modell for løsning for offentlige vegområder skal vises.
- Krav om at situasjonsplanen oppdateres ved vesentlige endringer i byggesøknaden.

## 2 Situasjonsbeskrivelse

### 2.1 Planområdets lokalisering i byen

Planområdet er på 22 dekar og er vist som del av byfortettingssonen i KPA (KPA 2018), og senterområde S7 i områdeplan for Mindemyren (i kraft 2015).

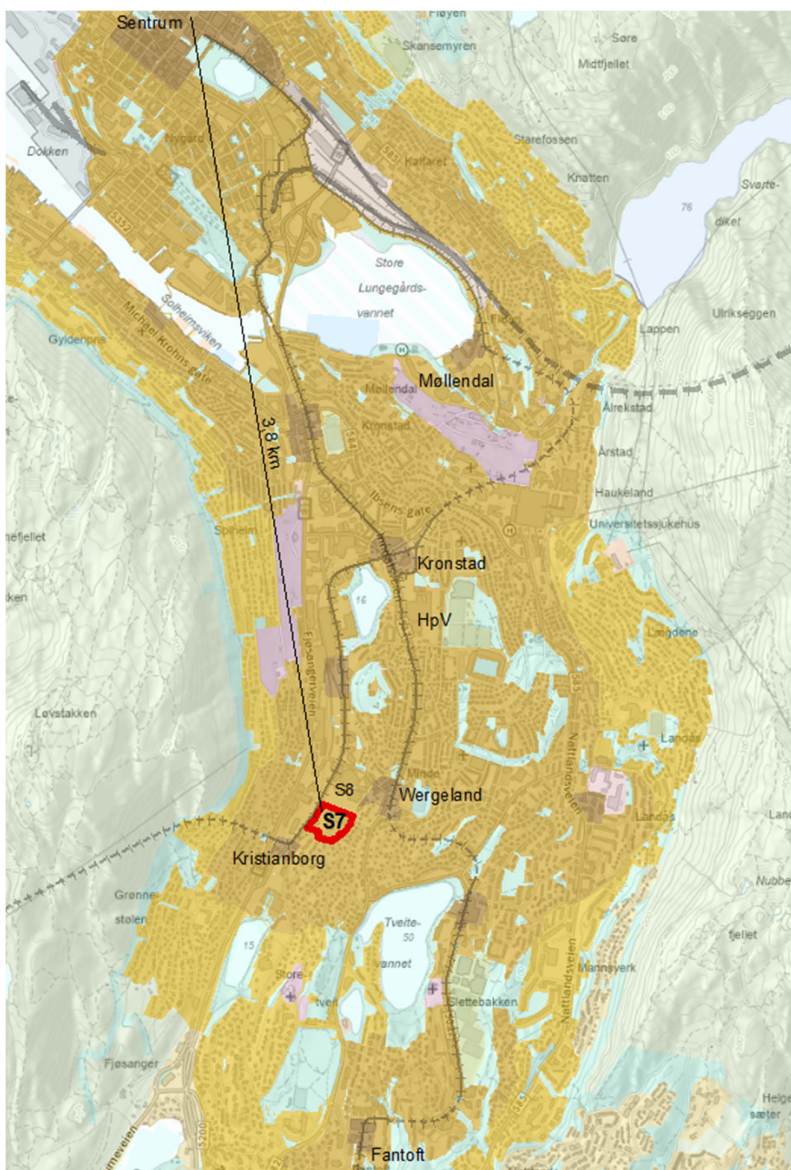
Området ligger mellom sentrumskjernene og bybanestoppene på Kristianborg og Wergeland. Avstanden til Bergen sentrum er cirka 4 kilometer.

Mindemyren er en bydel under transformasjon, der arealkrevende virksomhet, bilbaserte tjenester og godsterminal for tog blir skiftet ut med bybane, boliger, kontor og øvrige byutviklingsoppgraderinger blant annet fornyelse av infrastruktur over og under bakken.

Arbeidene med bybanen og tilgrensende offentlig infrastruktur har pågått i 3 år, og anlegget for bybanen ble åpnet i november 2022.

I tråd med kommunens intensjoner pågår parallelle planprosesser for flere av delfeltene i området, hvorav S7 / Kanalveien 90 er en av disse.

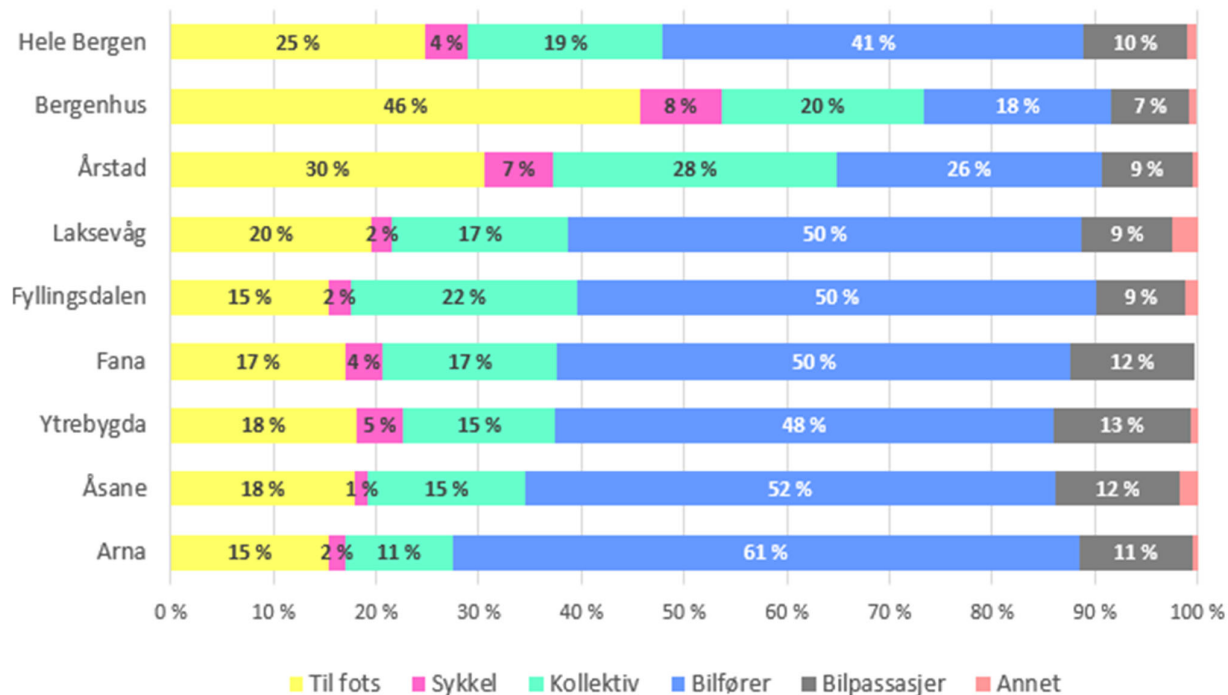
Når det gjelder studenter, er det relevant å nevne Fantoft og Møllendal studentbyer, som begge er blant de større studentbyene i Bergen, og hvor begge har meget gode forhold for både sykkel og kollektiv til/fra planområdet.



Figur 2: Utsnitt av KPA som viser planområdet S7, sør på Mindemyren.

## 2.2 Reisevaner og nullvekstmålet

Planområdet ligger sør i Årstad bydel, tett på høykvalitet transportnett for sykkel og kollektivtransport (bybane). Vi har data om reisevanene i bydelen fra reisevaneundersøkelsen i 2019 (RVU 2019):



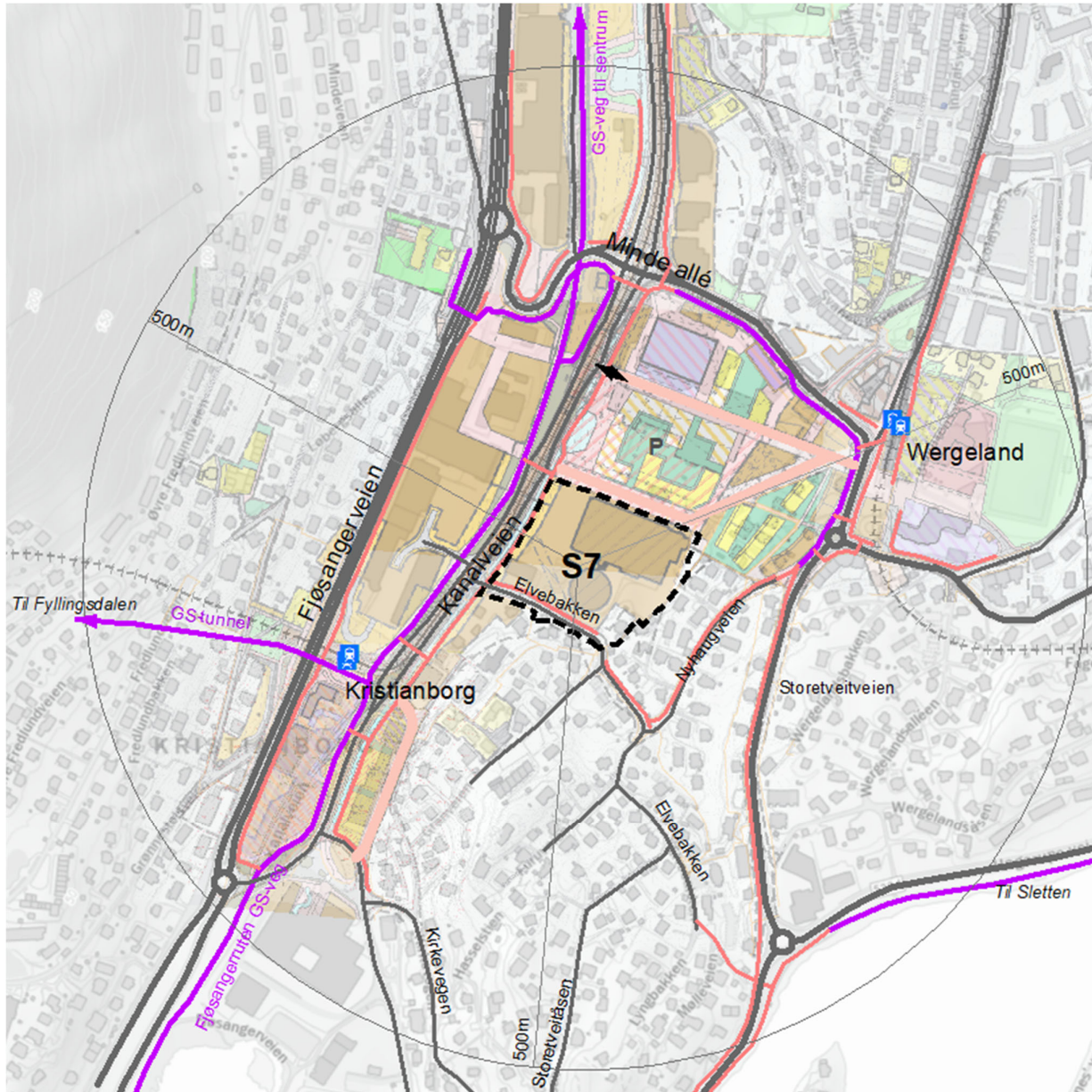
Figur 3: Reisemiddelfordeling for bosatte i bydelene fra RVU 2019 (lokalt vektete data).

Vi ser at Årstad bydel har lavere gang- og sykkelandel enn sentralbydelen Bergenhus, men vesentlig høyere enn de ytre bydelene, og lavere bilandel. Andelen reiser som utføres som bilfører er på relativt lave 26%. Den lave bilandelen i Årstad skyldes trolig nærheten til sentrum, relativt høy gang- og sykkeltilgjengelighet, begrenset fremkommelighet med bil og god kollektivdekning.

## 2.3 Nærområdet – Mindemyren sør

Planområdet ligger sentralt mellom linje 1 og 2 i bybanenettet, med cirka 200-400m gangavstand til nærmeste holdeplass for hver linje. Frekvens vil stort sett være 5-10 minutter på dagtid i begge retninger. I tillegg er det holdeplasser for ulike bussruter til Bergen sør og sørvest. Gang- og sykkelnettet videreutvikles som del av transformasjonen av Mindemyren og det vil være kapasitetssterk infrastruktur for dette langs hovedaksene. Gang- og sykkelnett utover hovednettet består av boligater og fortau.





Figur 4: Planområdet ligger sentralt mellom bybanelinjer, og tett på kapasitetssterk hovedsykkelrute (lilla). Fortau er vist med rosa.

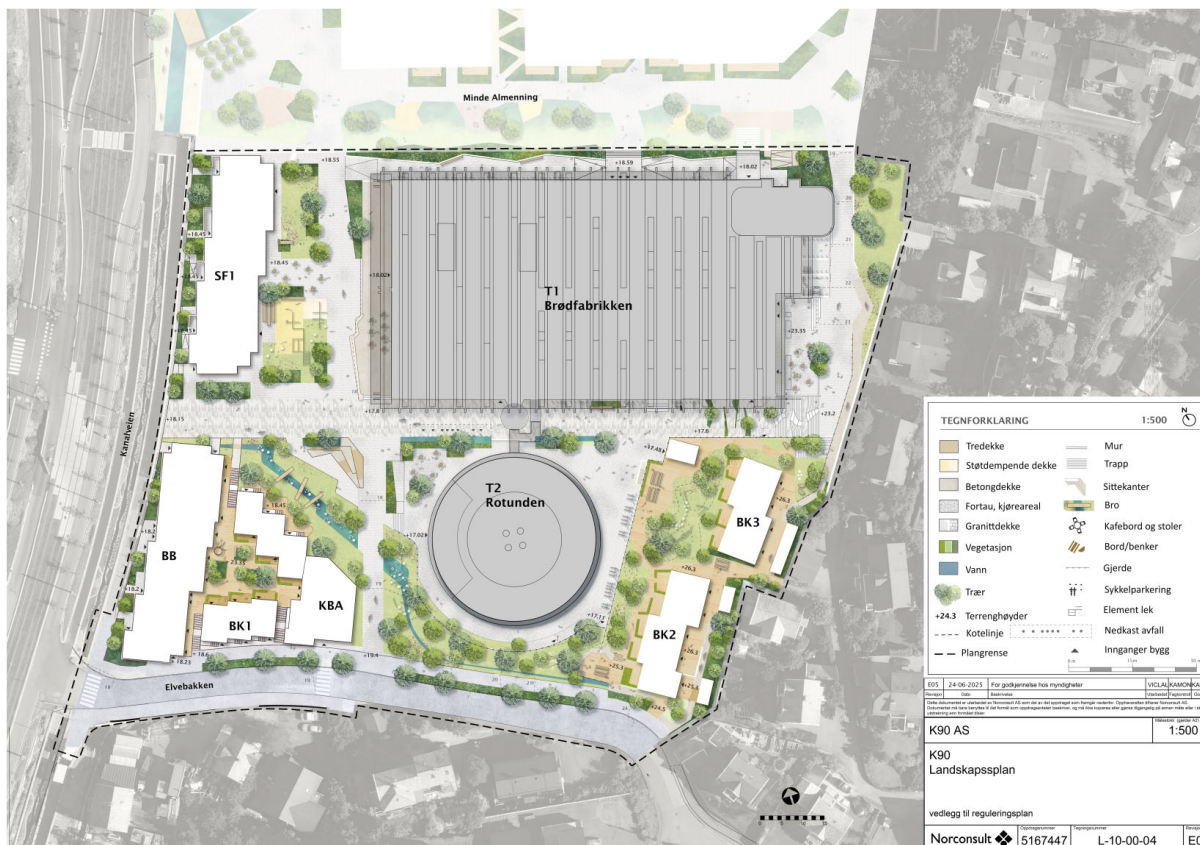
## 2.4 Planområdet og utbyggingsfaser

Planen er tenkt realisert over en periode på 7 år – 2026-2032. Plandokumentene beskriver faser av utbyggingen hvor mobilitetsløsningene vil være forskjellige i hver av de ulike fasene.

### 3 Mobilitetsbehov i planforslaget

#### 3.1 Planforslaget

Planforslaget beskrives både med en permanent fase og viktige trinn underveis i utbyggingen.



Figur 5: Landskapsplan for planområdet. NLH høgskolen vil benytte T1 og T2, idrettshall vil ligge under boligene på BK2 og BK3

I planforslaget endrer de store eksisterende og verneverdige byggene på eiendommen (Brødfabrikken og Rotunden) bruk til høgskole. Ellers på eiendommen planlegges tre utbyggingsområder primært for bolig, og noe næring ved SF1 og SF2 ved BB, BK1 og KBA. Under boliger i BK2 og BK3 i sørøst planlegges i tillegg en stor idrettshall.

Det er tenkt at utbygging vil skje slik at SF1 ferdigstilles samtidig med at Høgskolen flytter inn. Deretter vil det pågå arbeid med idrettshallen i sørøst. Når idrettshallen er ferdig bygges de resterende områdene, SF2, BB, BK1, KBA og BK2 og BK3, og hele området planlegges ferdigstilt ca 2032.

### 3.2 Samsvar med ABC prinsipper

Formålet er i tråd med KPA og ABC-prinsipper for fysisk planlegging med rett virksomhet på rett sted. Planområdets umiddelbare nærhet til bybane og godt utbygget sykkeltrasé gjør det attraktivt og enkelt å velge å reise miljøvennlig.

Planforslaget bidrar til å sikre god tilgjengelighet mellom næringsvirksomhet, handel, besøkende, arbeidstakere og kunder/brukere ved at:

- næringsvirksomhet konsentreres på gateplan nær bybane og gang-/sykkelveinett
- allmenning og torg lokaliseres nærme bybane- og sykkeltrasé og utformes for å sikre god orientering

Planforslaget bidrar til å begrense støy og luftforurensning, og utvikle et godt tettstedsmiljø med sikkerhet for myke trafikanter ved at:

- planområdet skal være bilfritt, det gis mulighet for noe parkering i p-kjeller på Meieritomten, og varelevering skal også skje via denne parkeringskjelleren
- det tilrettelegges for gangforbindelser og nye tverrforbindelser som sikrer god tilgjengelighet til eksisterende og fremtidige tilstøtende områder
- hensyn til universelle tilgjengelighet ivaretas
- fra planområdet er det gangavstand til barnehager og skoler og andre viktige målpunkt i området
- det tilrettelegges for trygge parkeringsløsninger for sykler med sykkelstativer ved inngangspartier og inne i bygningene
- deler av ny bebyggelse vil danne støyskjerming fra hovedtrafikkåre og skape stille side for uteoppholdsareal

Planforslaget legger til rette for mindre bilbruk/bilavhengighet ved at:

- næringsvirksomhet er samlet og lokalisert på gateplan nær bybane- og gang-/sykkelveinett

### 3.3 Mål for reisemiddelfordeling

Som vi så i kap 2.2 ligger planområdet i en bydel hvor vi vet at det er relativt lav bilandel sammenliknet med de ytre bydelene i Bergen. Målet med byutvikling innenfor mobilitet er å skape færrest mulig nye privatbiler. Det betyr imidlertid ikke at nyetableringer ikke skal få lov å bruke bil overhodet, men at man skal legge opp til en fremtidsrettet situasjon.

Forutsetningene for lav bilandel i dette prosjektet er minst så gode som de er for bydelen generelt. Her ligger man sentralt mellom bybanestopp på både linje 1 og linje 2, og har høykapasitets sykkelanlegg tett inntil området. Avstanden til Bergen sentrum er cirka 4 kilometer.

Det totale reisebehovet i planen er tidligere estimert av Asplan Viak (2020), til å være cirka 3600 reiser per dag. I dette prosjektet kan vi sette en målsetting for at maks 10% av persontransportreisene utføres med bil. Dette tilsvarer mindre enn Bergenhus bydel sin bilførerandel. Kollektiv vil kunne ta 35% av persontransportreisene, gange 30%, sykkel 15% og bilpassasjer/annet 10%.



### 3.4 Krav til parkerings- og trafikkareal på tomten

#### 3.4.1 Behov knyttet til service- og krisetransport

##### Varelevering

Behovet for varelevering følger av virksomhetene som er tenkt etablert i planen.

Høgskolen etableres med kantine, som vil ha varelevering 2 ganger dagen. I tillegg vil det være ytterligere leveranser til andre sider av virksomheten, og til virksomhetene i områdene for SF1, SF2 og IS (idrettshallen). Varelevering skal skje via parkeringskjeller på Meieritomten.

##### Renovasjon

Det benyttes lastebil til renovasjon fram til felles renovasjonsanlegg er etablert for planområdet og nærområdet. Denne krever trafikkareal med tilstrekkelig svingradius og mulighet for å snu. I permanent løsning skal det ikke kjøres inn på området.

##### Utrykningskjøretøy

Byggteknisk forskrift (TEK17) angir at byggverk skal plasseres slik at rednings- og slokkemannskap, med nødvendig utstyr har brukbar tilgjengelighet til og i byggverket for rednings- og slokkeinnsats. I praksis betyr dette at brannbil må kunne kjøre rundt eiendommen. Dette stiller krav til tilgjengelig planert bredde, og akseptable svingradier rundt hjørner. Det sikres framkommelighet for kjøretøy av typen lastebil, jamfør Statens Vegvesens vegnormal N100.

#### 3.4.2 Parkeringskrav etter bestemmelser og erfaringer

Kravene til antall oppstillingsplasser for bil og sykkel følger av reguleringsplanbestemmelsene. Disse er i tråd med kravene i KPA. 10% av biloppstillingsplassene skal være for forflytningshemmede (HC-plasser) og plasseres nærmest mulig inngangspartiene. Antallsberegning for HC-plasser er bakt inn i tabellen nedenfor.

Byggefelt	P-krav grunnlag	Opplyst dimensjonerende	Bil p-krav	Sykelkrav
T1 og T2 Brødfabrikken og Rotunden	2 bil + 30 sykkel pr 10 årsverk	160 ansatte	29P + 3HC	480 sykkel-p
SF1	0,6 bil + 2,5 sykkel pr 100m <sup>2</sup> BRAs	3585 m <sup>2</sup>	19P + 2HC	90 sykkel-p
BB, BK1 og KBA	0,6 bil + 2,5 sykkel pr 100m <sup>2</sup> BRAs	5155 m <sup>2</sup>	28P + 3HC	129 sykkel-p
BK2 og BK3	0,6 bil + 2,5 sykkel pr 100m <sup>2</sup> BRAs	1000 m <sup>2</sup>	5P + 1HC	25 sykkel-p
Idrettshall (IS)	1 bil + 2 sykkel pr 10 personer	100 personer	9P + 1HC	20 sykkel-p
TOTALT *)	-		90P + 10HC	714 sykkel-p

Det er i denne planen foreslått et lavere antall parkeringsplasser både for sykkel og bil enn etter bestemmelsene. Se årsaker og begrunnelser for dette i kapittel 4.1

## 4 Hvordan parkering og tilkomst er løst i planforslaget

### 4.1 Permanent situasjon

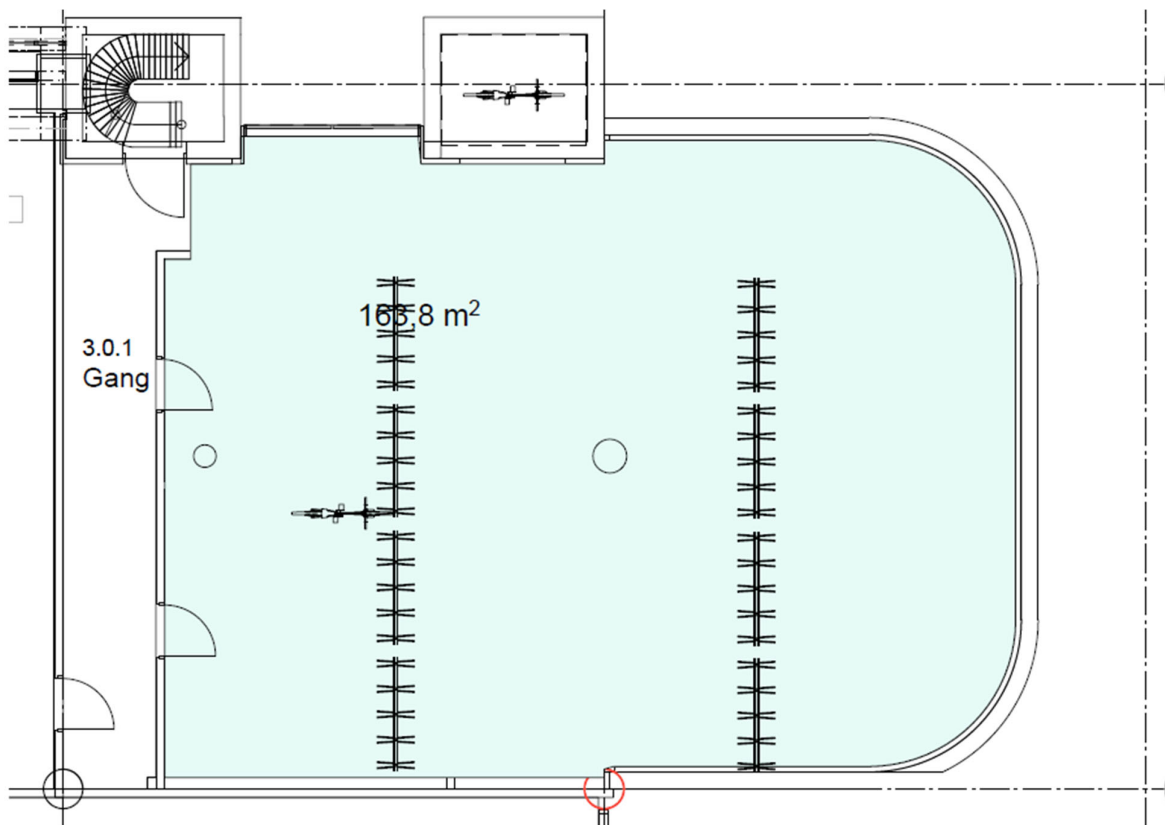
#### Sykkelparkeringsplasser

Sykkelparkering for de ulike boligfeltene løses internt i feltene. For Høgskolen og idrettsbygget er det utfordrende å løse det antallet plasser det er krav til etter planbestemmelsene. Det planlegges sambruk av sykkelparkeringsplasser mellom høgskolen og idrettsbygget, slik at samlet krav for de to funksjonene blir 480. Det planlegges 190 plasser innendørs, og det er tegnet opp 246 plasser utendørs, det vil si 436 plasser totalt.



Figur 6: landskapsplan vist med gulmarkeringer for høgskolen og idrettsbyggets utendørs sykkelparkeringer





Figur 7: Illustrasjon innendørs sykkelparkering i Brødfabrikk/silo (160 plasser, fordelt på 2 plan)

Vi vil foreslå at det antallet som er tegnet opp kan regnes som tilfredsstillende i første omgang. Det er flere grunner til dette:

- Bergen kommune har nylig inngått samarbeid med den klimaambisiøse og Oslobaserte organisasjonen Futurebuilt. De opererer med sin egen ambisiøse parkeringsnorm for sykkel, som baserer seg på antall kvadratmeter høyskole. Dersom man legger denne til grunn i stedet for KPA blir kravet 420 plasser. Det kan derfor virke som at kravet til antall plasser er satt veldig høyt i KPA. (Kilde: [Futurebuilt - Sykkelvenlige bygg- en veileder](#))
- Erfaringer fra transportforskning viser at sykkelbruk varierer mye basert på vær og årstid, og kvaliteten på plassene kan være vel så viktig for å få en jevnt høy sykkelandel, som å ha et høyt antall basert på antatt belastning på de flotteste dagene. Dette taler også for å ikke fokusere for mye på antallet plasser. Store arealer med sykkelparkering innebærer et arealbeslag som går på bekostning av andre typer opparbeidelse.

Vi anbefaler derfor at det ikke legges mer energi ned i å øke antall plasser opp mot kravet slik det fremstår i kommuneplanbestemmelsene, men heller legger videre innsats ned i god kvalitet på de gode sykkelparkeringsplasser innenfor de arealene som nå er avsatt til dette.

### Kvalitetskrav til sykkelparkering

Ulike veiledere eksemplifiserer hvordan sykkelparkering bør etableres. Stikkord er beliggenhet, tyverisikring, beskyttelse mot vær, synlighet (at tilbudet er gjort kjent), og tilgjengelighet ut og inn av parkeringsplass inklusiv tilrettelegging for ulike typer sykler. Etablering av garderøber, dusjmuligheter og eventuelt muligheter for sykkelvedlikehold gir ytterligere service og attraktivitet for å øke sykkelandelen.



Figur 8: Kvalitetskrav til sykkelparkering er like viktig som antallskrav. Eksempel utforming fra Tvedtsenteret Stavanger. (Bilde hentet fra Stavanger sykkelparkeringsveileder).

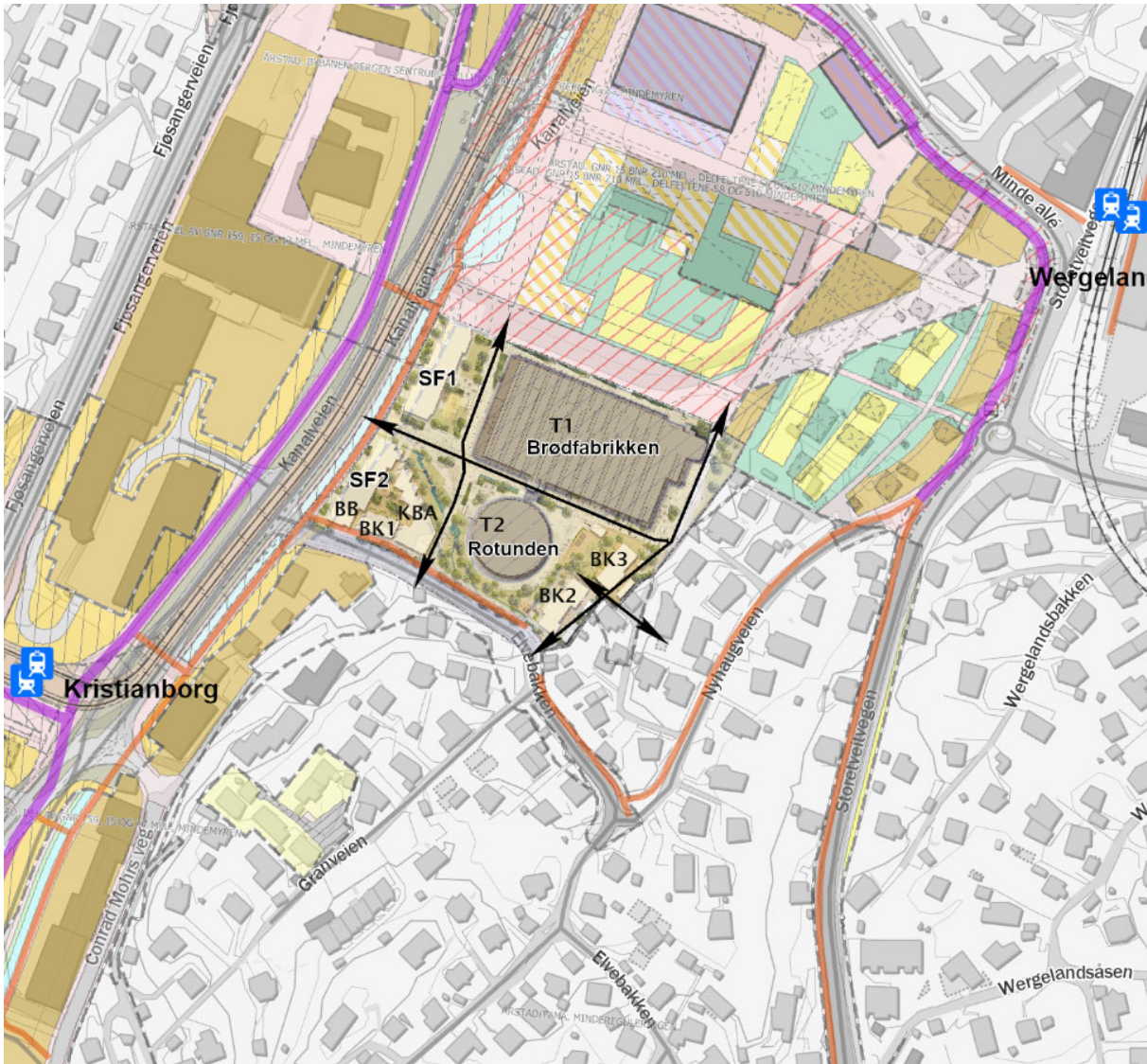
### Bysykler

Bysykler er et noe annerledes tilbud enn privatsykel, selv om mange faktorer også er lik. Det er vanlig å se bysykler som en del av kollektivtransporttilbudet. Kanskje kan man se for seg at f.eks. studenter fra Grønneviksøren, Fantoft og andre studentbyer varierer mellom å bruke bybanen til studiestedet i store deler av året, men at bysykler kan være populært på godværsdager.

Eventuelt utstrakt opplegg for bysykler bør følges opp for eksempel dersom det er stor retningsubalanse på ulike deler av døgnet. Da vil det være behov for ekstra runder med tilbakeplassering av sykler, men dette er ventelig løsbart.

Tilkomst med sykkel og gange

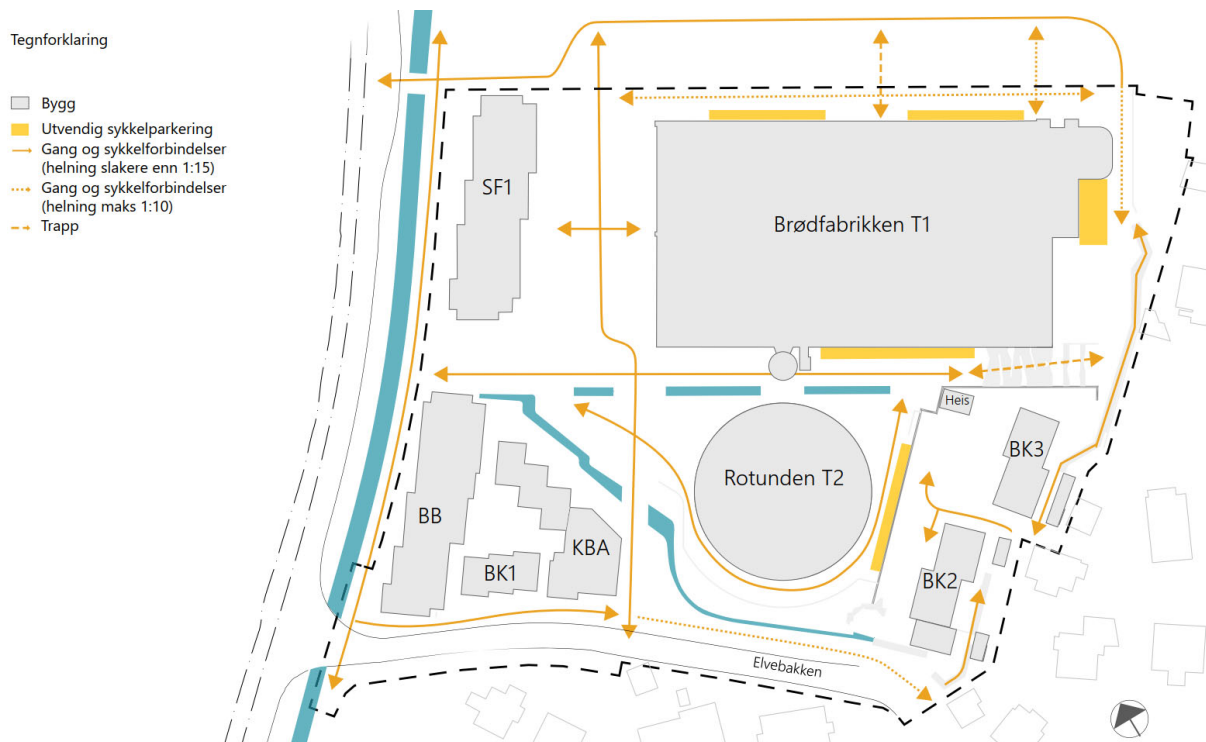
I permanent situasjon legges det opp til at bevegelser for gående og syklende kan skje fra alle retninger. Det vil være åpen tilkomst på samme kotehøyde mot fortauet i Kanalveien, mot Meieritomten i nord og allmenning opp mot Wergeland, det blir etablert en snarvei mot Nyhaugveien og øvre del av Elvebakken, og det er tilkomst via innkjørselen i Elvebakken.



Figur 9: Tomten vil bli godt tilrettelagt for ankomst med gange og sykkel fra alle kanter, illustrert med piler ut fra tomten.



Det er utarbeidet prinsipp for gangforbindelser inne på planområdet, som vist nedenfor. Dette ligger til grunn for utforming av illustrasjonsplanen.



Figur 10: Prinsipp for gangforbindelser på tomten

### Parkering for bil

I permanent fase fra ca. 2032 er det planlagt leie av ca. 60 biloppstillingsplasser på nabotomten «Bergensmeieriene». Der er det en parkeringskjeller som er godkjent i reguleringsplan for tomten, hvor det er planlagt å kunne ta imot parkeringsbehov fra nærliggende tomter.

60 biloppstillingsplasser er lavere enn kravet fra planbestemmelsene i områdeplanen (90 plasser pluss 10HC), vist i KPA og utkastet til reguleringsplanbestemmelser.

Å tilrettelegge for et lavere antall parkeringsplasser enn KPA legger opp til, innebærer ingen negativ bemerkning sett opp mot nullvekstmålet, og problematiseres derfor ikke videre i mobilitetsanalysen.

Det lavere antallet plasser foreslås løst slik:

- Det bør tilrettelegges HC-plasser i tråd med kravet, dvs 10 plasser.
- Bildeling kan tilfredsstillende deler av biltilgjengelighetsbehovet for beboende og ansatte både på høyskolen og i de bedriftene som etablerer seg. Det bør tilrettelegges minimum 15 plasser for bildeling.
- Gjesteparkering er en viktig funksjon, både for Høgskolen, idrettsanlegget og feltene for bolig og næring. Denne gjesteparkeringen kan koordineres med øvrige funksjoner i nærheten, slik at det totale antallet tilgjengelige gjesteparkeringsplasser blir større.
- Det bør fastsettes en avgift og et kontrollregime, f.eks. med kamera, som stimulerer til den bruken av anlegget som er ønskelig. Her oppfattes at korttidsparkering innenfor 0,5-3 timer vil være det normale, mens f.eks. ansattparkering skal være unntak heller enn regelen. Gjennom å bruke en fast eller

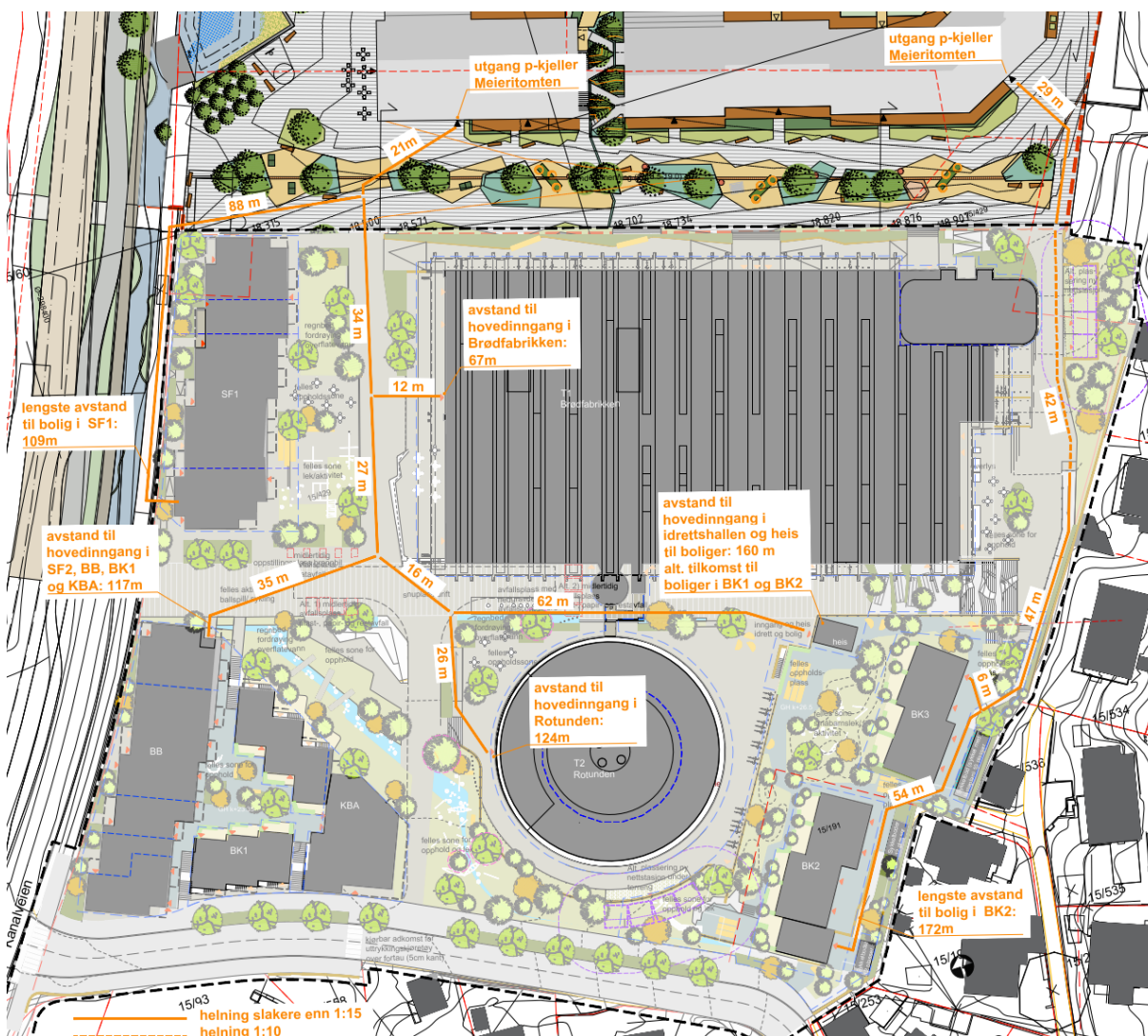
progressiv timesats uten «tak», oppnår man ønsket effekt av reguleringen. Man kan følge med på bruken av plasser og tilpasse takstene slik at man oppnår et mål om «alltid én plass ledig».

- Det bør ikke åpnes for kjøp eller utleie av private/reserverte plasser, da det ikke er rom for dette, innenfor de 60 det er lagt opp til.

I og med tilgjengeligheten til en større parkeringskjeller, kan det tenkes private avtaler kan inngås med eier av parkeringsanlegget.

#### Forbindelser og avstander til parkeringskjeller

Med utgangspunkt i angitte utganger fra p-kjeller på tegningsgrunnlag fra godkjent reg.plan for Meieritomten har vi beregnet avstander til innganger til bygg på K90, spesielt med hensyn til universelt tilgjengelighet. Avstander er illustrert på tegningen under.





**Følgende avstander til utganger fra parkeringskjeller gjelder:**




- Brødfabrikken – 67m til hovedinngang
- Rotunden – 124m til hovedinngang
- Idrettshallen – 160m til hovedinngangen
- BK2 og BK3 – 160m til heis ved idrettshallens hovedinngang som sikrer UU-forbindelse til boligene på KBA. Fra utgang heis er UU-tilkomst via felles gårdsrom på tak.
- Alternativ tilkomst til BK2 og BK3 er vist lengst i øst med lengste avstand til bolig lengst i sør 172m. En del av denne strekningen har helning 1:10 og denne tilkomstveien er ikke ihht ideelle krav for universell tilgjengelighet, men vil fungere godt for elektriske rullestoler. Med denne tilkomstveien etableres ny trinnfri tverrforbindelse som stikkvei fra Meieritomten og til Elvebakken.
- SF1 – lengste avstand 109m (bygget har flere innganger)
- SF2, BB, BK1 og KBA – 117m til hovedinngang som gir intern forbindelse til alle delområdet boliger via heis. BK1 og KBA sikres UU-tilkomst fra heis i SF2/BB og via felles gårdsrom på tak.

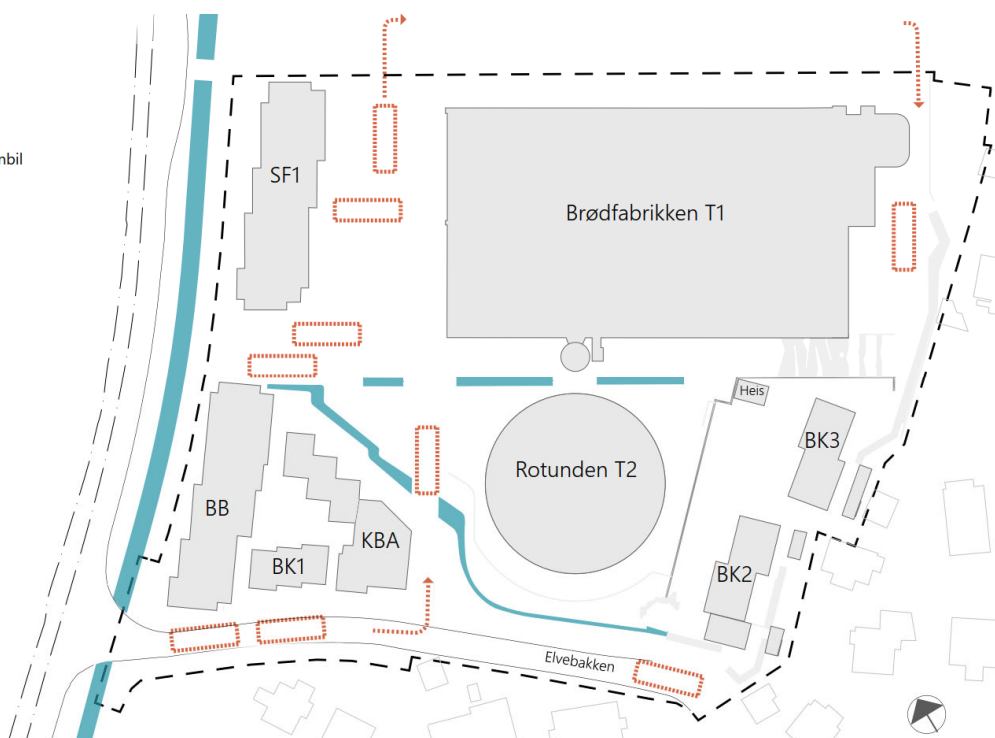
Alle forbindelser til parkeringskjeller er universelt tilgjengelige. Løsningen legger til grunn at all trafikal tilkomst (inkl HCP og varelevering, unntatt uttrykning) skal skje via parkeringskjelleren på Meieritomten. Som nevnt er dette ihht tidligere innspill fra Plan- og bygningsetaten om at K90 på bakkenivå skal være bilfritt.

**Utrykningskjøretøy**

Utrykningskjøretøy kan kjøre inn på eiendommen fra tilkomst via Elvebakken. I samråd med brannrådgiver og Bergen brannvesen er det lagt plan for oppstilling av brannbiler.

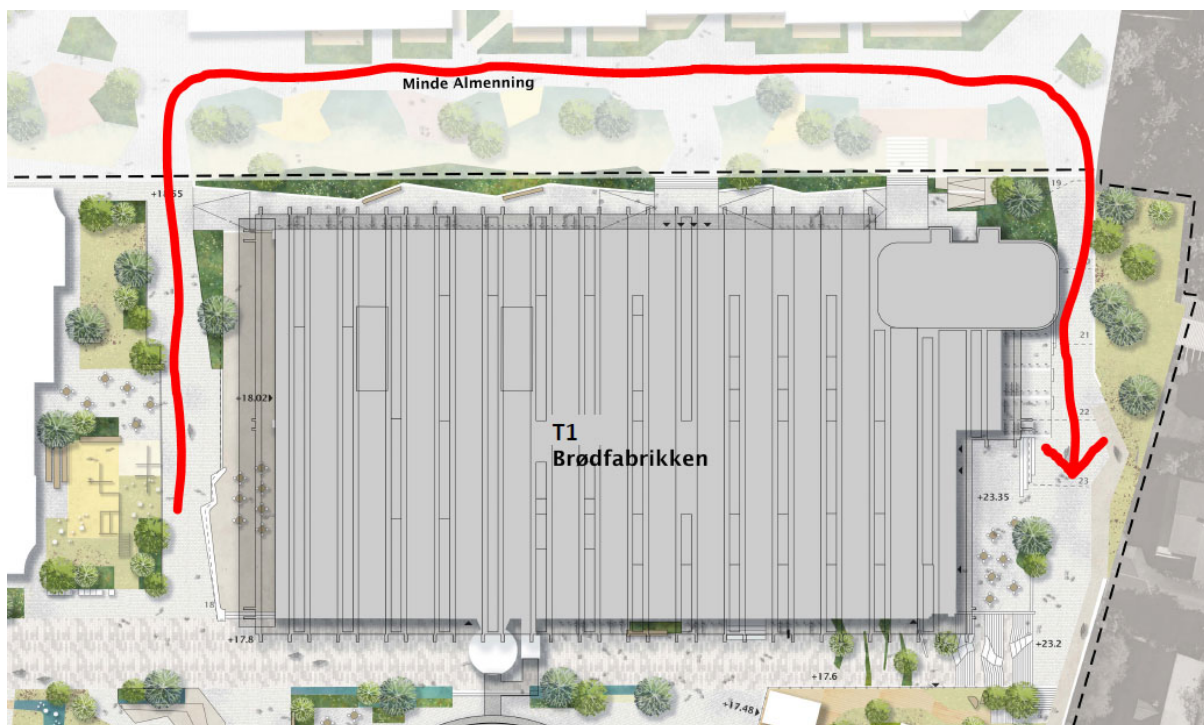
Tegnforklaring

-  Bygg
-  Kjøremonster brannbil
-  Oppstillingsplass brannbil



Figur 12: Oppstillingsplasser for brannbil

Tilkomst til nord- og østside av Brødfabrikken er via nabetomten i nord, som vist i illustrasjonsplan (nedenfor). Det må påregnes rygging ved utkjøring etter brannuttrykking.



Figur 13: Tilkomst for utrykkingsbil er vist med rød pil, via Minde allmenning

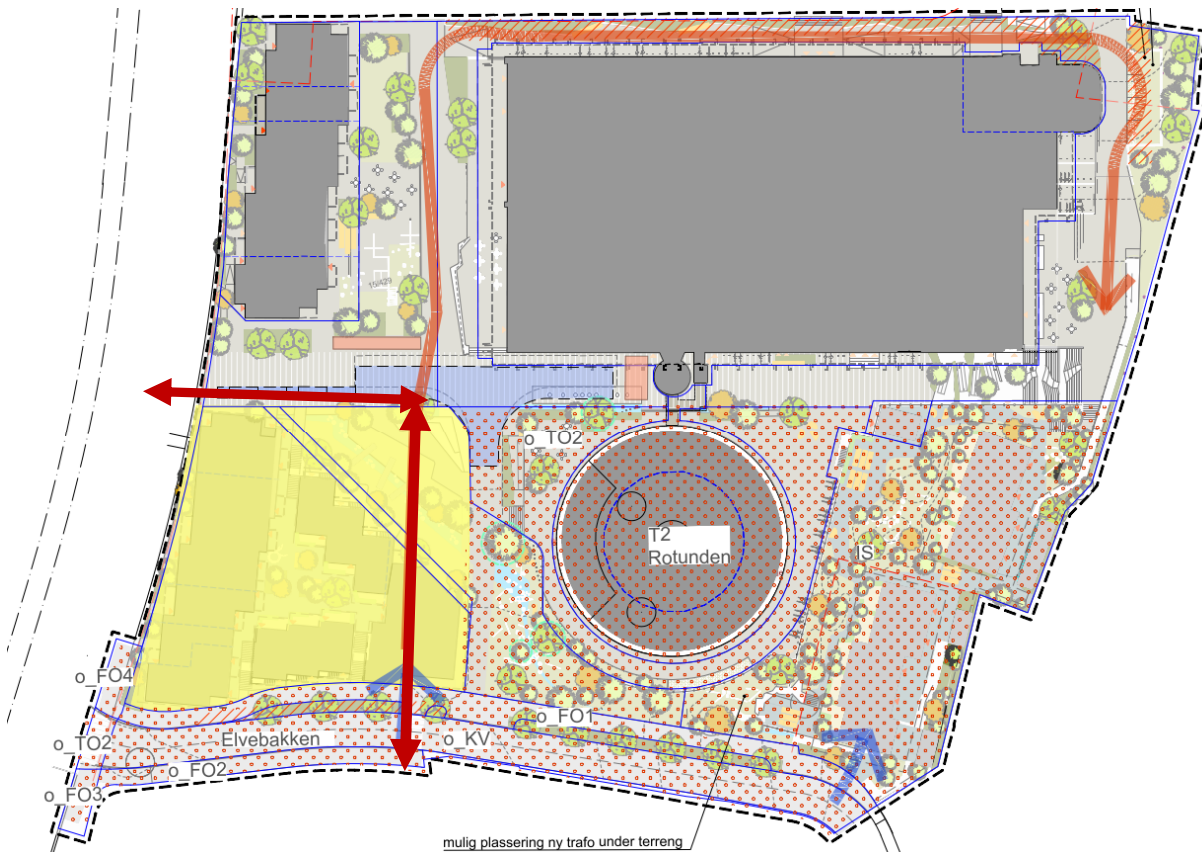
## 4.2 Midlertidige løsninger i utbyggingsfasene

Utbygging er tenkt slik at SF1 ferdigstilles samtidig med at Høgskolen flytter inn i siste kvartal 2027. Deretter vil det pågå arbeid med idrettshallen i sørøst, som åpner i 2029. Når idrettshallen er ferdig bygges de to resterende områdene, SF2 og BK2 og BK3, og hele området planlegges ferdigstilt i ca 2032 etter S8:

- 2028: SF1 og T1 åpner og skal betjenes, mens det pågår byggearbeider ellers på tomten
- 2028 – 2030: T2 og Idrettshallen opparbeides
- 2030: Hele området ferdigstilles, inkl. SF2, BB, BK1, KBA samt BK2 og BK3, og man går over i permanent fase

### Tilkomst med gange, sykkel

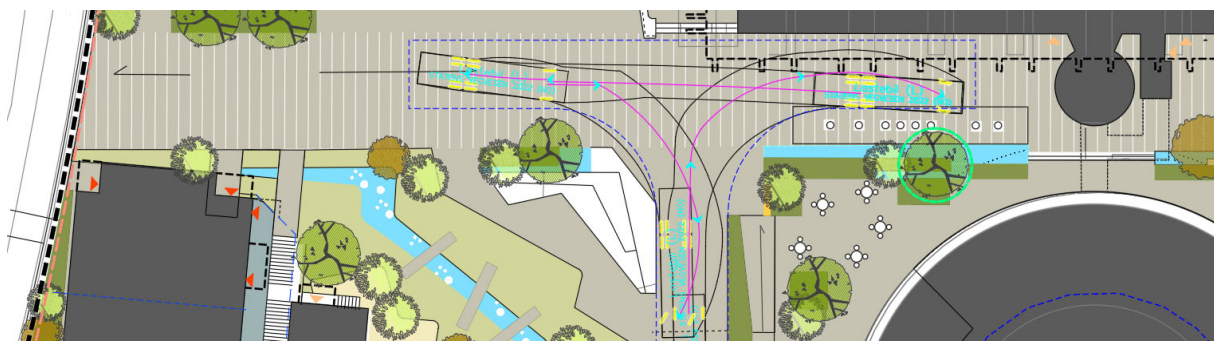
I utbyggingsfasen etter at de første funksjonene åpner, vil tilkomst være fra Kanalveien og Elvebakken. De resterende åpningene opp allmenning til Wergeland og snarvei til Nyhaugveien åpner først i permanent fase.



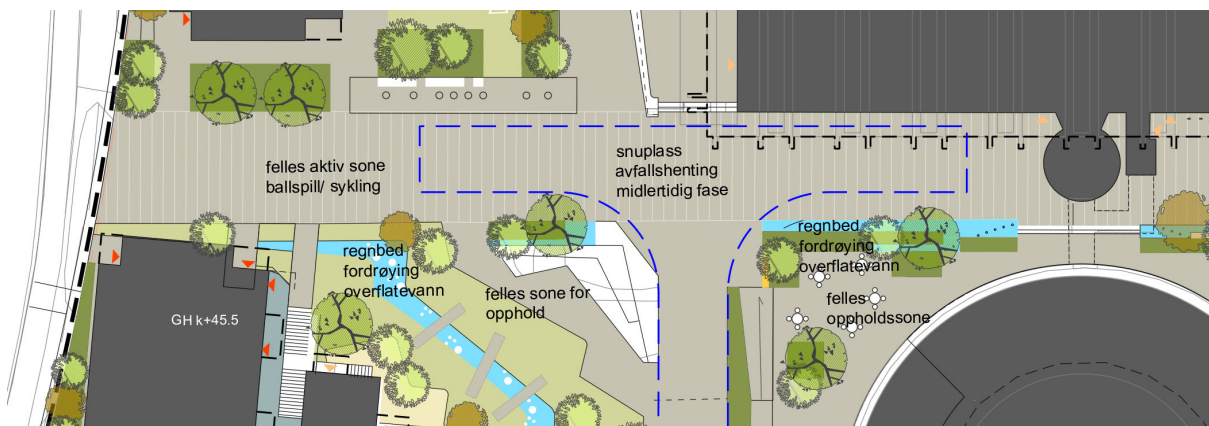
Figur 14: Tilkomst for gange og sykkel vil skje via Elvebakken og Kanalveien i byggeperioden, som vist med røde piler

**Varelevering og renovasjon**

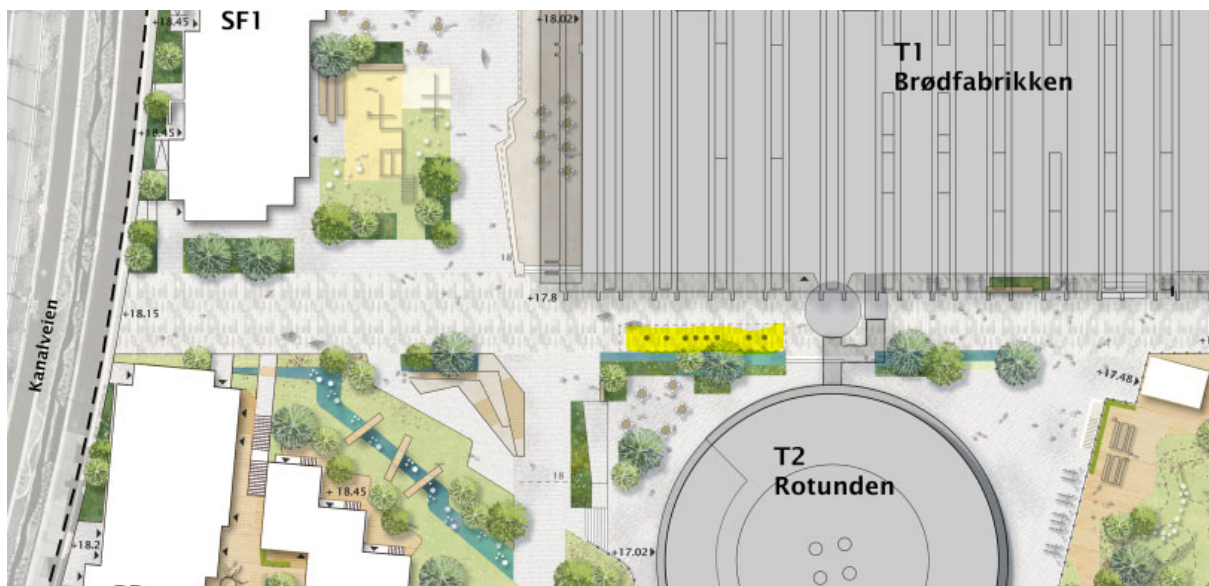
Parkeringsanlegget på Meieritomten i nord ventes ikke ferdigstilt før i 2030. Derfor må varelevering, renovasjon, parkering og parkering for forflytningshemmede løses andre steder fram til dette er ferdig utbygd. Varelevering og renovasjon løses på egen tomt ved å sikre areal som kan brukes som snuhammer, som vist i figuren nedenfor.



Figur 155: skisse viser sporingskurve for Lastebil ved snuhammer



Figur 166: Blå stiplet linje angir nødvendig areal tilsvarende snuhammer. Arealet blir opprettet som flerbruksområde, hvor snuhammeren ikke blir markert spesielt.



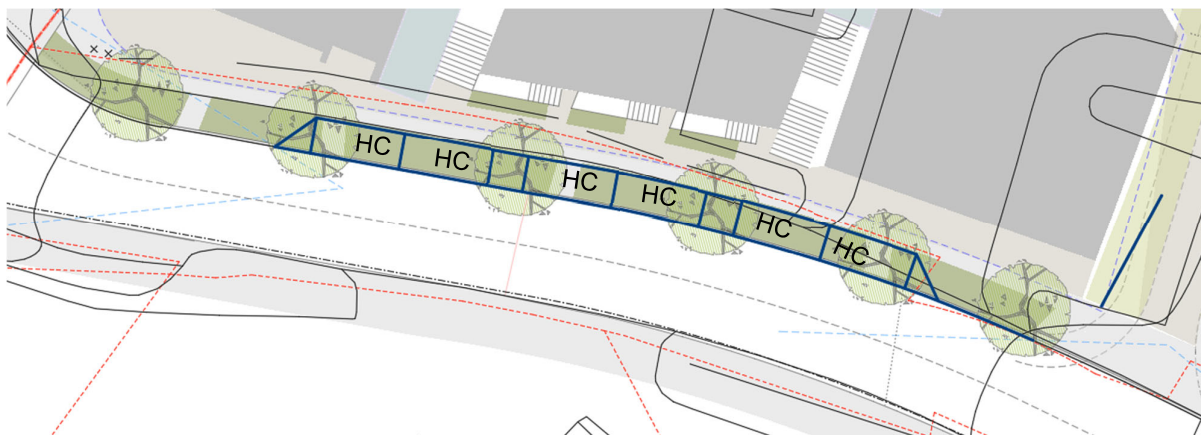
Figur 177: Området markert med gult angir areal der det er tenkt midlertidig plassering av avfallsløsning.

**Parkering**

Oppfyllelse av parkeringskrav for ordinær parkering i midlertidig fase skjer på «BIR-tomten» i Conrad Mohrs veg 15, 500m sør for K90.

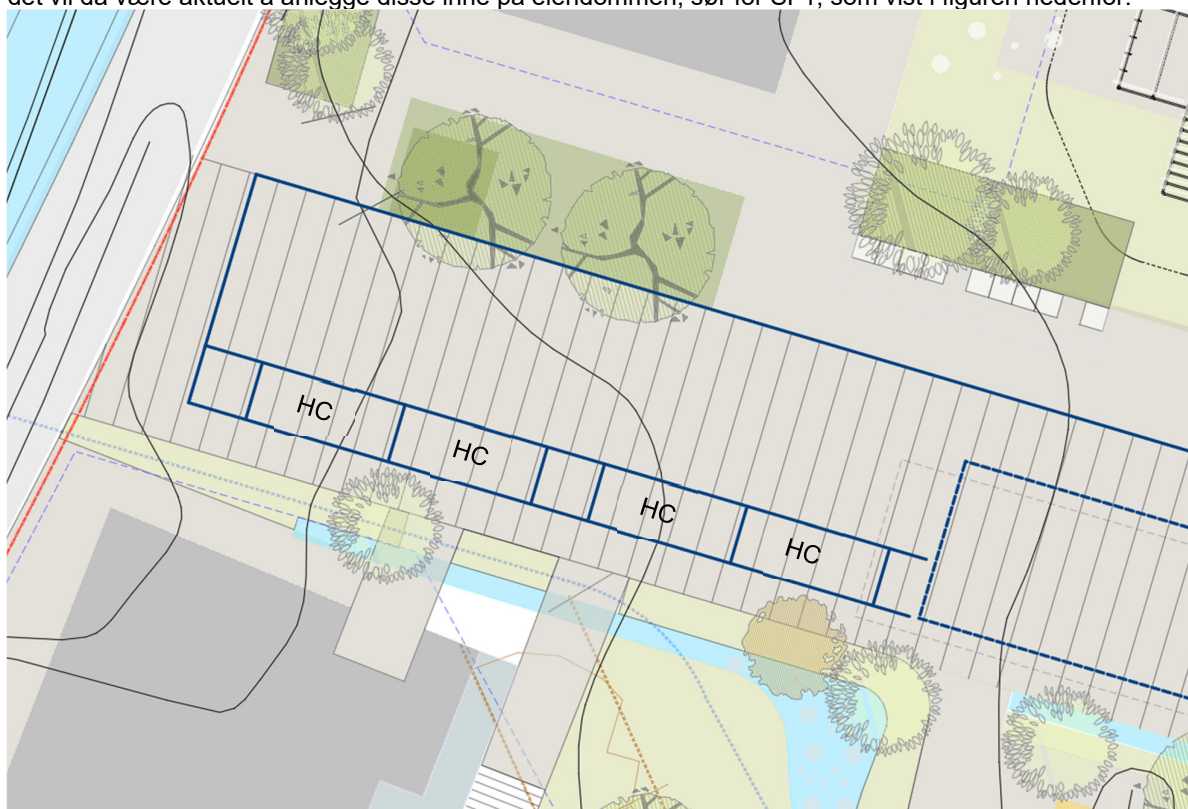
Midlertidig parkering for forflytningshemmede blir lagt langs Elvebakken. Veien blir utjevnet før høgskolen tas i bruk, og vil ha jevn stigning på 2% etter utbedring.





Figur 188: Midlertidige parkeringslommer for forflytningshemmede i Elvebakken

Mot slutten av siste utbyggingsfase kan det bli behov for ytterligere parkering for forflytningshemmede, og det vil da være aktuelt å anlegge disse inne på eiendommen, sør for SF1, som vist i figuren nedenfor.

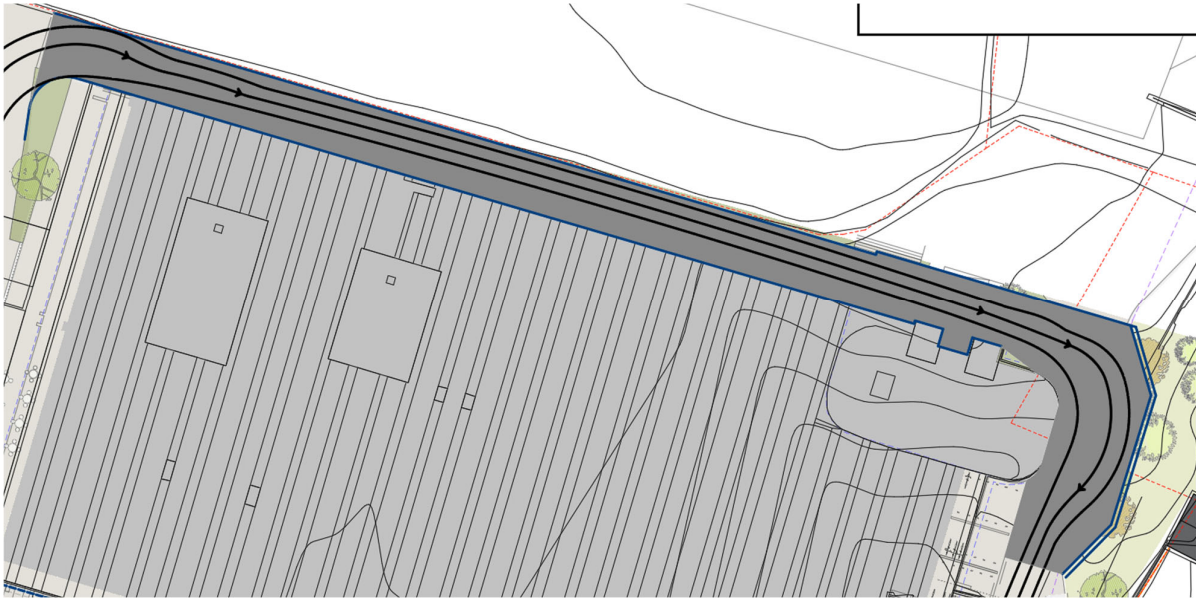


Figur 199: Midlertidige parkeringsplasser for forflytningshemmede sør for SF1



### Utrykningskjøretøy

Arealet på Meieritomten er ikke tilgjengelig før i permanent fase, og det må derfor bygges midlertidig løsning for brannbil, tettere på bygningskroppen, se figur nedenfor.



Figur 20: Midlertidig veg for utrykningskjøretøy på nordsiden av Brødfabrikken

## 5 Kilder

Asplan Viak, 2020: Mobilitetsplan Kanalveien 90 (utgave 2)

Bergen kommune, 2018: [Kommuneplanens arealdel, planbestemmelsene](#) og parkeringsveileder

Bergen kommune, 2020: [Mindebyen – Kvalitetsprogram](#)

Futurebuilt, : [Futurebuilt - Sykkelvenlige bygg- en veileder](#)

TØI, 2016: [En delebil mot ti privatbiler](#)