

DESEMBER 2025
BONO KOKSTAD

MOBILITETSPLAN

DETALJREGULERINGSPLAN FOR STORE BREIHOLTEN



DESEMBER 2025
BONO KOKSTAD

MOBILITETSPLAN

DETALJREGULERINGSPLAN FOR STORE BREIHOLTEN

OPPDRAGSNR.

DOKUMENTNR.

A252793

01

VERSJON

UTGIVELSESDATO

BESKRIVELSE

UTARBEIDET

KONTROLLERT

GODKJENT

05

19.12.2025

Mindre oppdatering av arealer og illustrasjonsplan

MRHN

NBPT

INGJ

04

24.02.2025

Mindre tekstlige presiseringer

MEFD

NBPT

INGJ

03

10.02.2025

Justering av omtale for sykkelparkering

MEFD

MRHN

INGJ

02

13.01.2025

ADHK

MRHN

INGJ

INNHOOLD

1	Innledning	4
2	Dagens situasjon	5
2.1	Om området	5
2.2	ABC-prinsippet	6
2.3	Gange	7
2.4	Sykkel	9
2.5	Kollektivtilbud	9
2.6	Bil	12
3	Fremtidig situasjon	13
3.1	Beskrivelse av planlagt utbygging	13
3.2	Turproduksjon bil	14
3.3	Anslått reisemiddelfordeling	14
3.4	Kollektiv	18
3.5	Gående	19
3.6	Syklende	20
3.7	Universell tilgjengelighet	21
3.8	Biltrafikk	21
3.9	Parkering	22
3.10	Deleløsninger	22
3.11	Ladeinfrastruktur	22
4	Oppsummering	23
4.1	Tiltak som kan vurderes	23

1 Innledning

I forbindelse med detaljreguleringsplan for Store Breiholten, Bergen kommune, er det i *Kommuneplanens arealdel 2018–2030* satt krav til utarbeiding av mobilitetsplan ved større utbygginger (§ 16). Denne bestemmelsen er en av flere som skal sikre kommuneplanen sitt hovedgrep med å snu byutviklingen fra bilbasert, til kompakt gåby.

Mobilitetsplanen skal også bidra til at utbyggingsprosjekt arbeider mot målet om nullvekst i personbiltrafikken fra *Nasjonal Transportplan 2022–2033* (Meld. St. 20 (2020–2021)). Bergen forplikter seg til å jobbe for nullvekst gjennom *Byvekstavtale mellom kommunane Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, Vestland fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet* i 2019. Retningslinjen til § 16 i kommuneplanens arealdel spesifiserer at «vekst i persontransport skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport».

Mobilitetsplanen skal beskrive hvordan detaljreguleringsplanen samsvarer med den samordna areal- og transportplanleggingen som kommuneplanen legger opp til, samt hvilke tiltak som er foreslått for å styre transportmiddelbruken fra bilbasert, til mer miljøvennlige transportmidler.

Ettersom utarbeidelsen med reguleringsplanarbeidet er en iterativ prosess, er det lagt opp til en todelt mobilitetsplan. Del 1 (28.04.2023) gjør rede for dagens situasjon for gående, syklende, kollektivtilbud og bil i utbyggingsområdet, og foreslår hvordan utbyggingsområdet kan knytte seg på dette systemet, i tråd med nullvekstmålet. Denne rapporten, Del 2, vil gjøre rede for de temaene som § 16 i kommuneplanens arealdel stiller krav til.

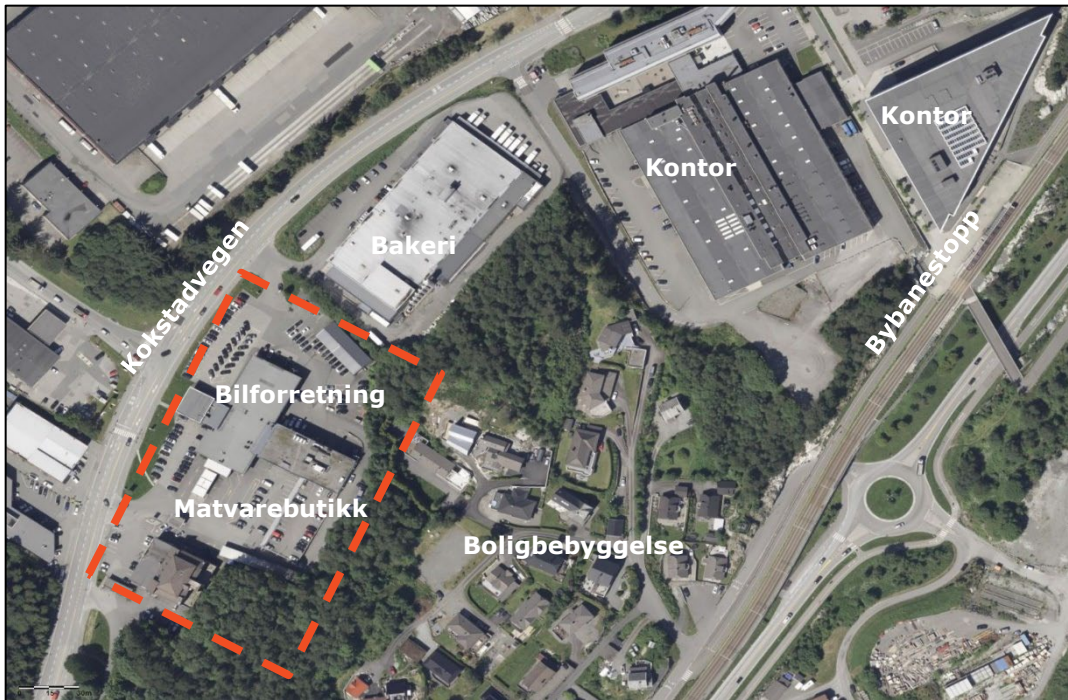
2 Dagens situasjon

2.1 Om området

Utbyggingsområdet ligger omtrent 1 mil sørvest for Bergen sentrum (figur 2-1). Området er i dag dominert av plasskrevende næringer, som bilforretninger, transportnæring og lettindustri og kontorlokaler med større bilparkeringsplasser mellom bygningene (figur 2-2). Utbyggingsområdet fungerer som lokalsenter i dag, med dagligvarebutikk, flere restauranter og kiosk.



Figur 2-1: Oversiktskart over lokaliseringen av Store Breiholten (oransje linje). Området ligger omtrent 1 mil sørvest for Bergen sentrum. Bybanelinjen er merket med hvit, stiplet linje. Kartgrunnlag fra norgebilder.no



Figur 2-2: Oversiktskart over Kokstad. Utbyggingsområdet er vist med rød, stiplet linje.

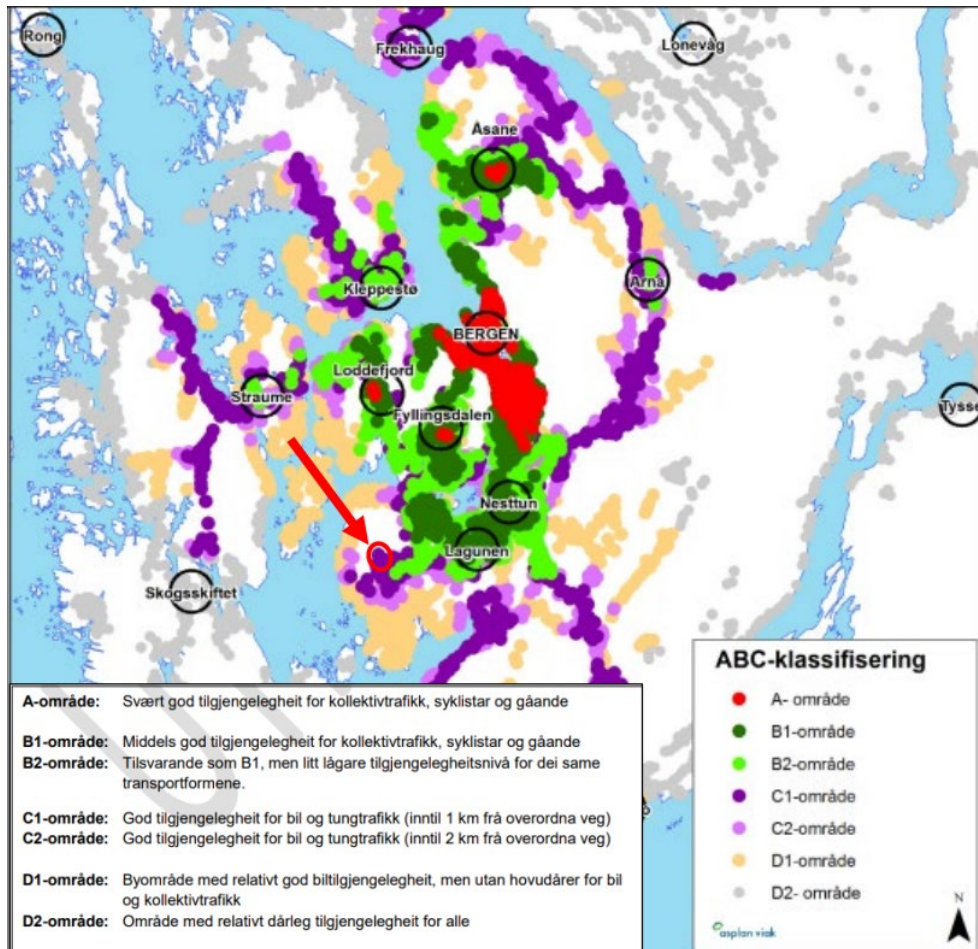
2.2 ABC-prinsippet

Begrepet «rett virksomhet på rett sted», også kalt A-B-C planlegging, innebærer å tilrettelegge for at næringsvirksomhet lokaliseres i områder som har de rette areal- og transportegenskapene for virksomhetens behov. Samtidig er det ønskelig at samfunnet oppnår en effektiv arealbruk, god tilgjengelighet, og styrket grunnlag for miljøvennlig transport og for by-/tettstedsutvikling.

Områdene deles inn i følgende kategorier:

- > A-områder har god tilgjengelighet for kollektivtrafikk, syklist og fotgjengere og har eventuelle restriksjoner på biltrafikk. Typisk sentrumskjerner
- > B-områder har middels god tilgjengelighet for kollektivtrafikk, syklist og fotgjengere. Typisk bydelssentre og områder langs kollektivakser.
- > C-områder har god tilgjengelighet for bil og tungtrafikk, har lav kollektivdekning og nærhet til hovedveg.

Planområdet ligger etter ABC-kart for Bergensregionen innenfor C-område, figur 2-3. Krav til C-område er god tilgjengelighet for bil og tungtrafikk, og nærhet til regional hovedvei. Planområdet er koblet på eksisterende vegnett, som leder inn på Ringvei vest og Flyplassvegen. Etter gjeldende kommuneplan er området definert som byfortettingssone, og kan også etter ABC prinsippet vurderes som et B-område. Området har god kollektivbetjening og tilgjengelighet for bil- og tungtrafikk, samt god tilgjengelighet med tilrettelegging for gående og syklende langs hovedveg. Området er ikke en sentrumsjerne, men det ligger langs hoved kollektiv- og transportakse for bydelen.



Figur 2-3: ABC-kart for Bergensregionen (Asplan Viak 2014)

2.3 Gange

Langs Kokstadvegen er det i dag opparbeidet fortau langs bilvegen, med mulige krysningspunkt i lysregulert gangfelt (figur 2-4). Over utbyggingstomtene er det ikke dedikert infrastruktur for aktiv mobilitet, og gående og syklende deler areal over parkeringsarealer med biltrafikk.



Figur 2-4: Utsnitt av lysregulert gangfelt på Kokstadvegen. Figur fra Google street view, oktober 2022.

I øst grenser utbyggingsområdet til en skog, som skiller tomtene fra et boligområde. Langs mesteparten av tomten er det en større høydeforskjell mot skogen, men over dagligvarebutikken er det tråkket opp en snarveg fra parkeringsplass på bygningens tak, til ballspillbane og boligområde (figur 2-5).



Figur 2-5: Utsnitt av snarveg gjennom skogen, øst for utbyggingsområdet. Figur fra Google street view, april 2022.

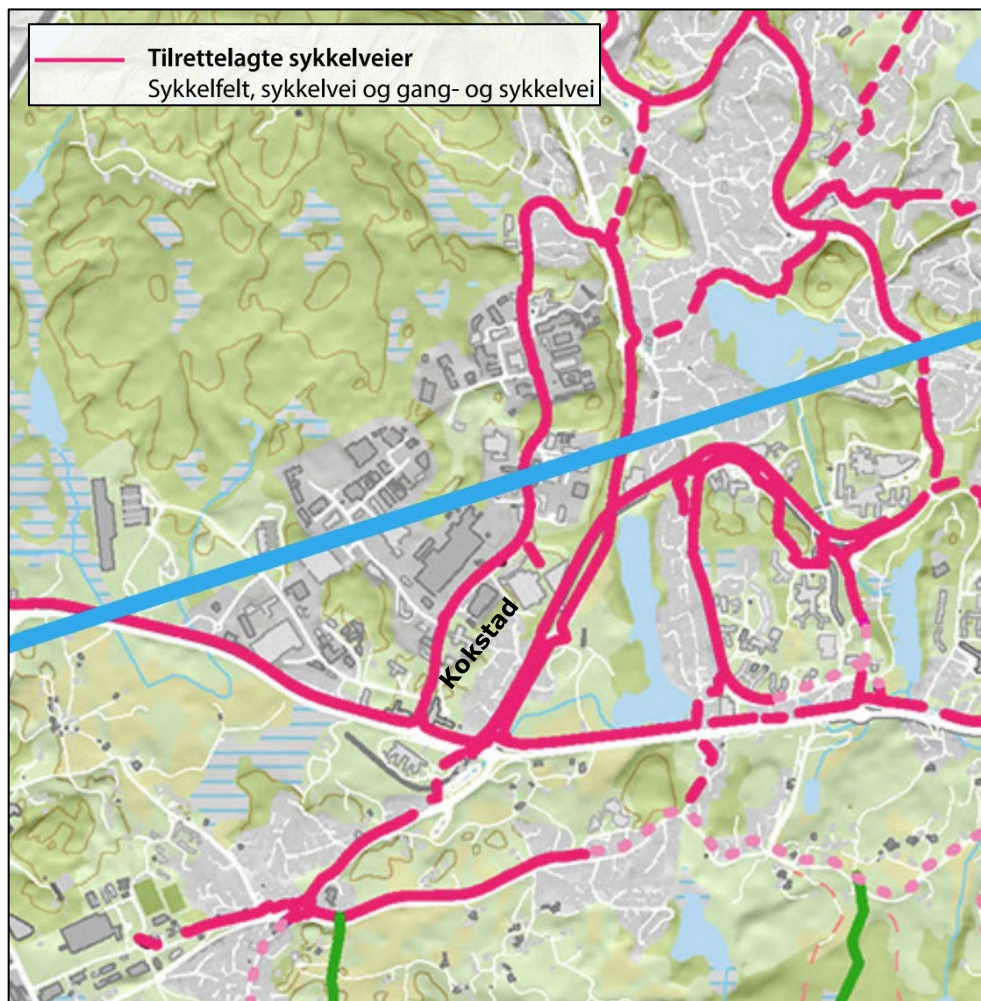


Figur 2-6: Kartutsnitt som viser posisjon av uttrekk fra Google street view, over. Kartgrunnlag fra norgebilder.no

2.4 Sykkel

I dag er det ikke opparbeidet fysisk adskilt egen sykkelinfrastruktur i området, og syklende må dele bane med fotgjengere i gang- og sykkelveier og på fortau, eller kjøre i bilbanen.

I *Sykelkart Bergen* (Bergen kommune, figur 2-7) er det vist tilrettelagte sykkelruter nær utbyggingsområdet langs Kokstadvegen i vest, og langs bybanesporet og Fv. 557 Ytrebygdvegen i øst. Disse knytter sykkelrutene i utbyggingsområdet på øvrig sykkelvegnett.



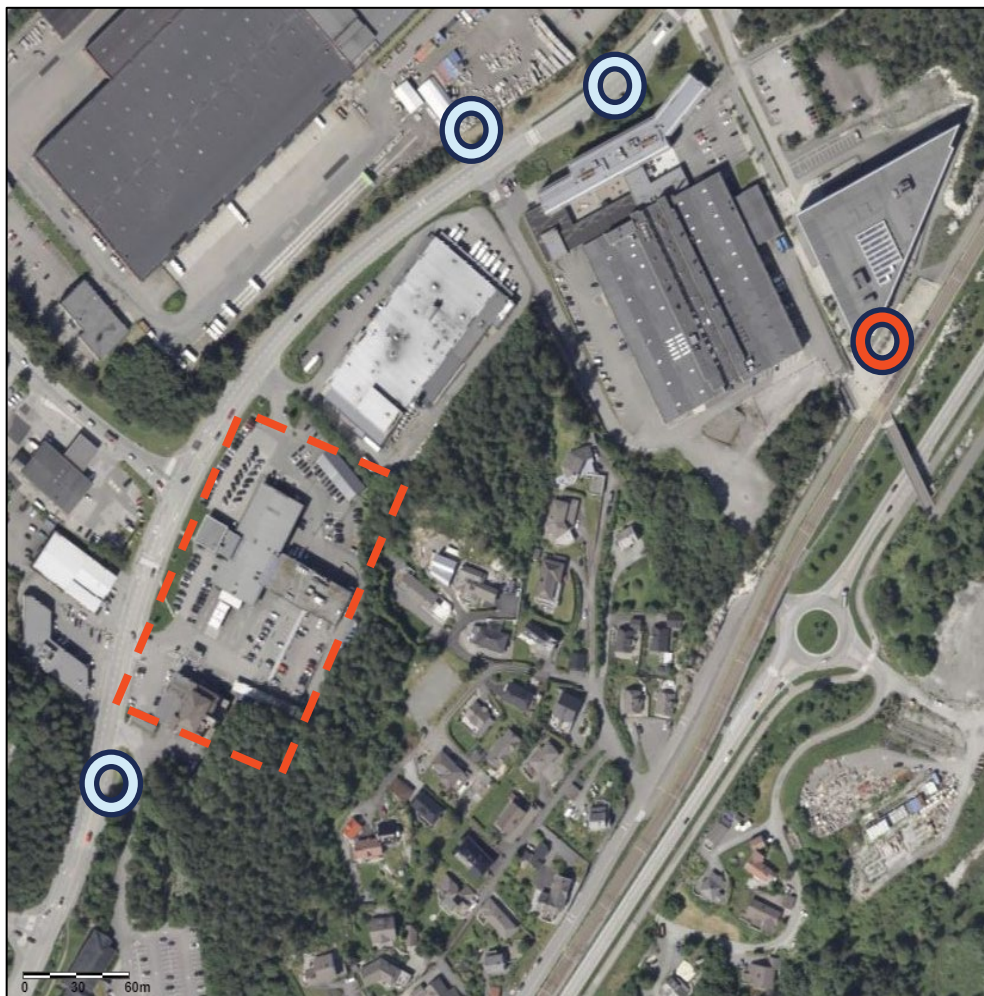
Figur 2-7: Utklipp av Sykelkart Bergen sine oppførte sykkelruter nær utbyggingsområdet. Det er vist ferdig tilrettelagte sykkelveier langs Kokstadvegen og langs bybanen /Fv. 557. Kartgrunnlag fra Bergen kommune

2.5 Kollektivtilbud

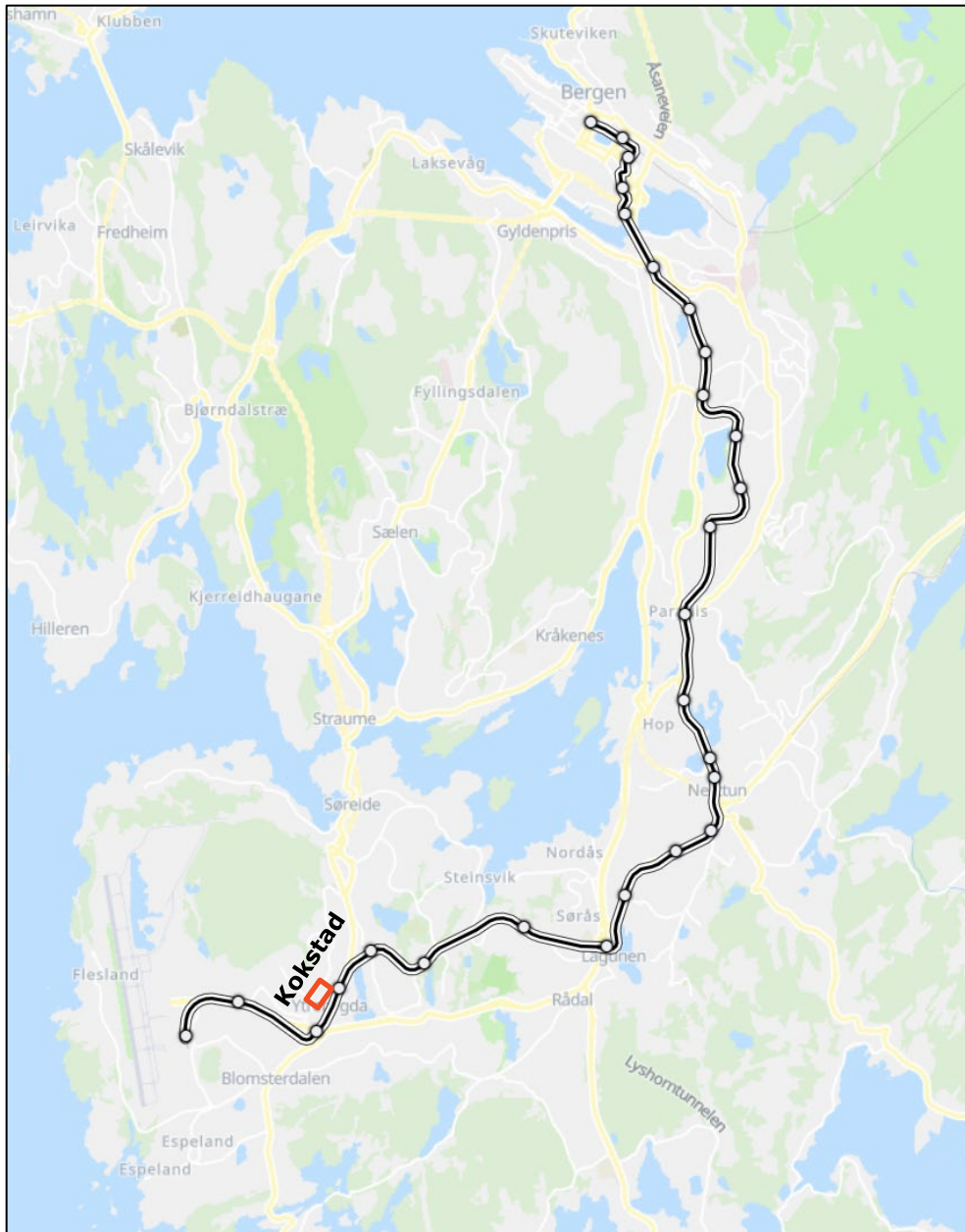
Utbyggingsområdet er betjent av to kollektivtilbud – buss og bybane (figur 2-8).

Bussholdeplassene betjenes av rute 23 (Straume terminal–Bergen lufthavn), 23E (Straume terminal–Kokstad) og 51 (Birkelandsskiftet terminal–Bergen). Rute 23 og 23E er i hovedsak pendlerbusser, fra Sotra mot Bergen om morgenen og ettermiddagen. Rute 51 har avganger hele dagen, med 10-minutters avgangsfrekvens i rushtid, og halvtimes avgangsfrekvens i lavtid midt på dagen, og på kveldstid.

Bybanen har avgangsfrekvens hvert 5. minutt i rushtid, og 8–10 minutter mellom avgangene i lavtid. Mellom holdeplass Kokstad og Byparken, Bergen sentrum, tar bybanen 39 minutter (figur 2-9).



Figur 2-8: Oversikt over kollektivholdeplasser nær Store Breiholten. Bussholdeplasser er vist med lyseblå sirkel. Bybanestopp er vist med oransje sirkel. Utbyggingsområdet er vist med oransje, stiplet linje. Kartgrunnlag fra norgebilder.no

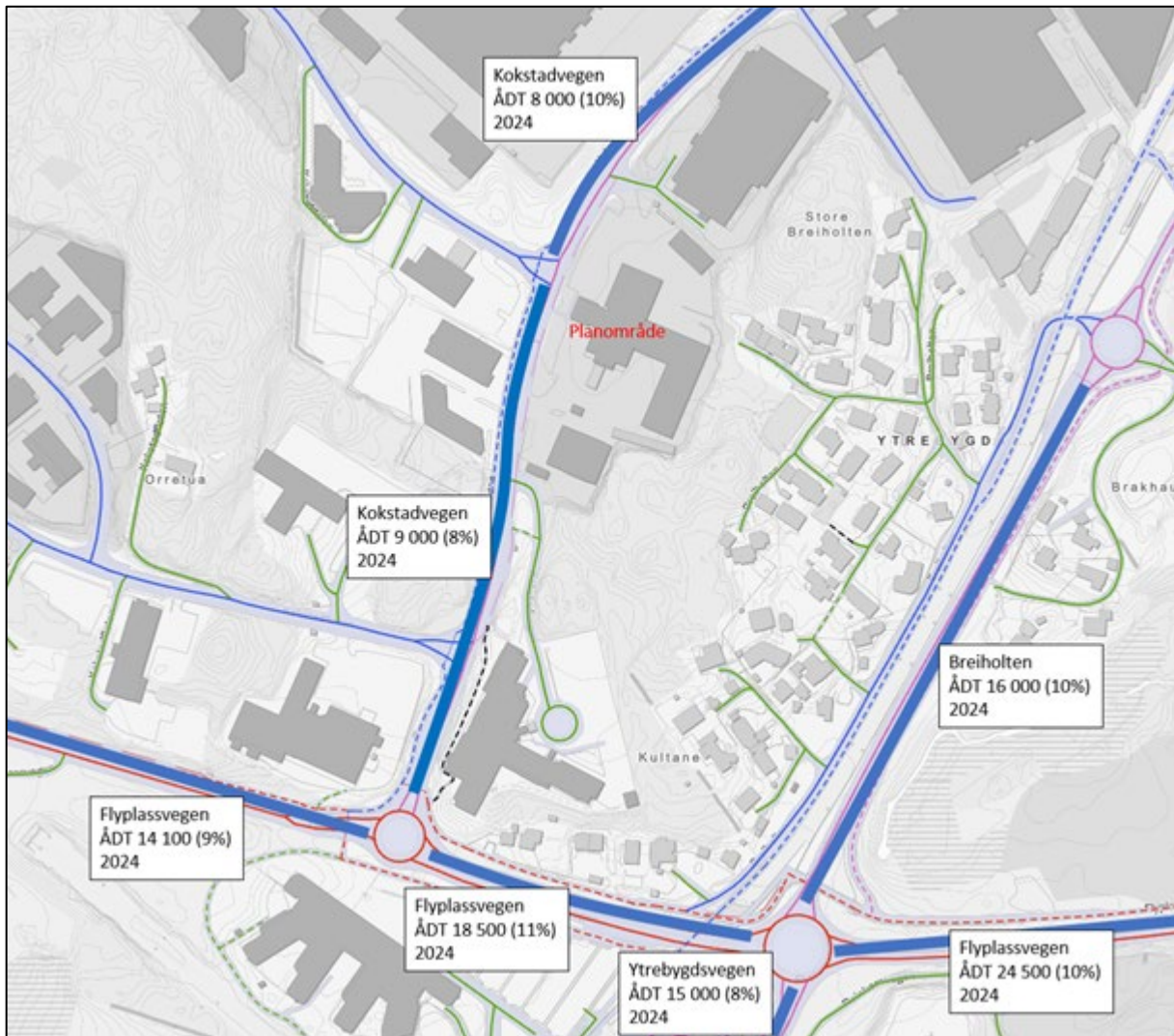


Figur 2-9: Oversiktskart over bybaneruten i Bergen. Nærmeste bybanestopp til utbyggingsområdet er stoppested Kokstad. Dette ligger rundt 350 m i luftlinje fra Store Breiholten. Omtrentlig utbyggingsområde er vist med oransje linje. Kartgrunnlag fra Moovit.

2.6 Bil

Utbyggingsområdet ligger i dag i et særlig bilbasert område, omkranset av store veger (figur 2-10). Nær avstand til flyplass, og hovedtransportårene rv. 580 Flyplassvegen og fv. 557 Ytrebygdsvegen har vært premissleverandører for utviklingen av området, der nær tilgang på hovedvegnett er optimal plassering for lettindustri, shipping og annen plasskrevende næring.

Kokstadvegen forbi Store Breiholten har i Statens vegvesen sin kartdatabase Vegkart trafikkmengder på 8000-9000 årsdøgntrafikk (ÅDT), basert på skjønn.



Figur 2-10: Trafikkmengde (ÅDT, total) på større veger nær planområdet. Andel tunge kjøretøyer i parentes. Kartgrunnlag: vegkart.atlas.vegvesen.no 17.12.2025

3 Fremtidig situasjon

3.1 Beskrivelse av planlagt utbygging

Planforslaget legger til rette for ca. 20 300 m² BRA boligareal tilsvarende ca. 260 boenheter, samt 4000 m² BRA næringsareal. Boligene er planlagt som blokkbebyggelse.

Til næring er det planlagt ikke-arealkrevende virksomheter. Eksempel på næring som kan rommes er dagligvarebutikk, mindre forretninger, legekontor, terapeut, apotek, kafe, treningsstudio og kontor. Det finnes i dag en Rema 1000-butikk på planområdet, denne vil få plass i nye lokaler i fremtidig situasjon.



Figur 3-1: Illustrasjonsplan datert 16.12.2025 - revidert plangrep for Plan «Ytrebygda, gnr. 114/bnr.236, 258, 136 m.fl. Store Breiholten», En-til-En arkitekter for Bono Kokstad AS

3.2 Turproduksjon bil

Forventet turproduksjon for planforslaget er nærmere beregnet i trafikkanalysen¹ tilhørende prosjektet. Dette gjelder også for de forventede trafikale konsekvensene som følge av planen. Det henvises til dette dokumentet for omtale av nevnte forhold..

3.3 Anslått reisemiddelfordeling

Basert på reisevaneundersøkelser, planlagt utbygging, plassering og planlagte tiltak innad på planområdet i nærområdet er det gjort en vurdering av hvilken reisemiddelfordeling planområdet kan få i fremtidig situasjon.

3.3.1 Vurdering av bilførerandel basert på turproduksjonstall

Det er sett på turproduksjonstall fra Statens vegvesens *Håndbok V713 Trafikkberegninger*, som er benyttet i beregning av bilturproduksjon i kapittel 3.2. Håndboken har erfaringstall for både personturer og bilturer. Nedenfor følger en grov vurdering av bilførerandelen basert på tidligere vurderinger av antall bilturer og erfaringstall for personturer:

- > For bolig er det lagt til grunn 2,5 bilturer pr bolig, som er minimum i Statens vegvesens håndbok. Minimum antall personturer til/fra boliger i håndboka er 7 personturer pr bolig. Med 2,5 bilturer og 7 personturer blir bilførerandelen på ca. 36 %.
- > For kontor er det benyttet gjennomsnittstall for bilturproduksjon fra håndboka, på 8 bilturer pr. 100 m² handel. Gjennomsnittstall for personturer for kontor er 12 personturer pr. 100 m². Det gir en bilførerandel på ca. 67 %.
- > For handel er det benyttet gjennomsnittstall for bilturproduksjon fra håndboka, på 45 bilturer pr. 100 m² handel. Gjennomsnittstall for personturer for handel er 90 personturer pr. 100 m². Det gir en bilførerandel på ca. 50 %.

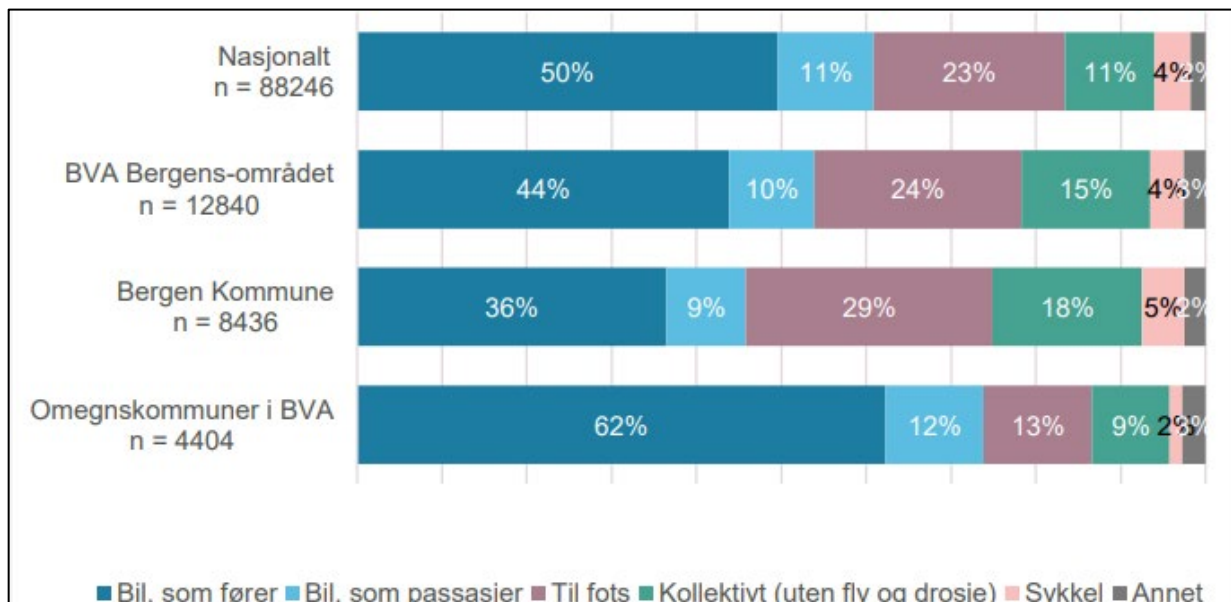
Det er videre gjort en vurdering av reisemiddelfordelingen basert på reisevaneundersøkelser.

¹ Trafikkanalyse Store Breiholten, utarbeidet av COWI AS (versjon 4, datert 18.12.2025)

3.3.2 Reisevaneundersøkelser

Boliger

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2023 viser transportmiddelfordeling på daglige reiser for Bergen kommune (figur 3-2).



Figur 3-2: Transportmiddelfordeling for Bergen byvekstavtaleområde og Bergen kommune, 2023 (kilde: Statens Vegvesen/Opinion AS - Reisevaner i de sju største byregionene 2023)

En bilførerandel på 36 %, som er anslått basert på erfaringstall for bilturproduksjon og personturer fra Statens vegvesens håndbok, er på nivå med gjennomsnittet for Bergen kommune.

Reisemiddelfordelingen for Bergen kommunen fra Statens vegvesen sin RVU fra 2023 viser en bilførerandel på 36 % og en kollektivandel på 18 %.

Figur 3-3 viser reisevaneundersøkelse fordelt på bydeler fra Bergen kommune sin RVU (2018). I bydel Ytrebygda er det registrert en bilførerandel på 55 %, dvs. en del høyere enn det som er registrert totalt for Bergen kommune. Kollektivandelen i Ytrebygda er på 14 %.

Bosted	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpass	Kollektiv	Annet
Arna	25%	0%	58%	13%	12%	3%
Bergenghus	47%	5%	21%	7%	20%	0%
Mest urbane områder i Bergenghus (Utvalgte grunnkretser)	57%	6%	14%	5%	17%	1%
Fana	17%	3%	52%	11%	15%	1%
Fyllingsdalen	21%	2%	49%	11%	16%	0%
Laksevåg	20%	2%	50%	10%	17%	1%
Ytrebygda	17%	2%	55%	11%	14%	1%
Årstad	34%	5%	29%	8%	24%	0%
Åsane	16%	1%	57%	11%	14%	0%
Total	25%	3%	44%	10%	17%	0%

Figur 3-3 RVU Bergen kommune 2018, intern analyse på bydelsnivå

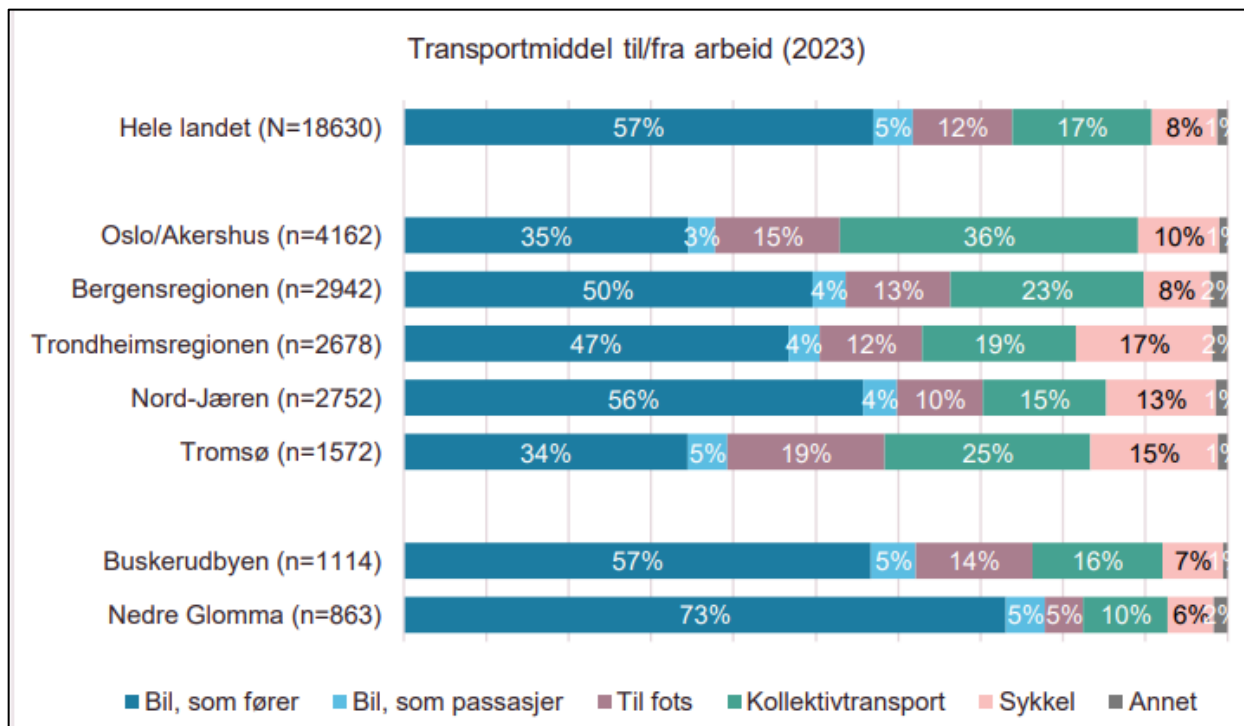
I trafikkvurderingen er det benyttet forholdsvis lav bilturproduksjon for boliger, blant annet som følge av god kollektivdekning og relativt lav dekning av parkeringsplasser.

Det er sannsynlig at det i stor grad er unge og eldre personer som flytter inn i boligene. Dette vil erfaringsmessig medføre færre bilturer pr. bolig enn hvis det er en stor andel barnefamilier.

Parkeringsdekningen legger ikke til rette for et høyt bilbruk fra planområdet. Totalt sett vil en derfor kunne anta at det vil være en litt lavere andel bilturer og litt høyere andel kollektivreiser enn bydelen for øvrig, med bybanen som viktigste driver.

Kontor

Figur 3-4 viser transportmiddelfordeling til/fra arbeid i Norge og større byområder

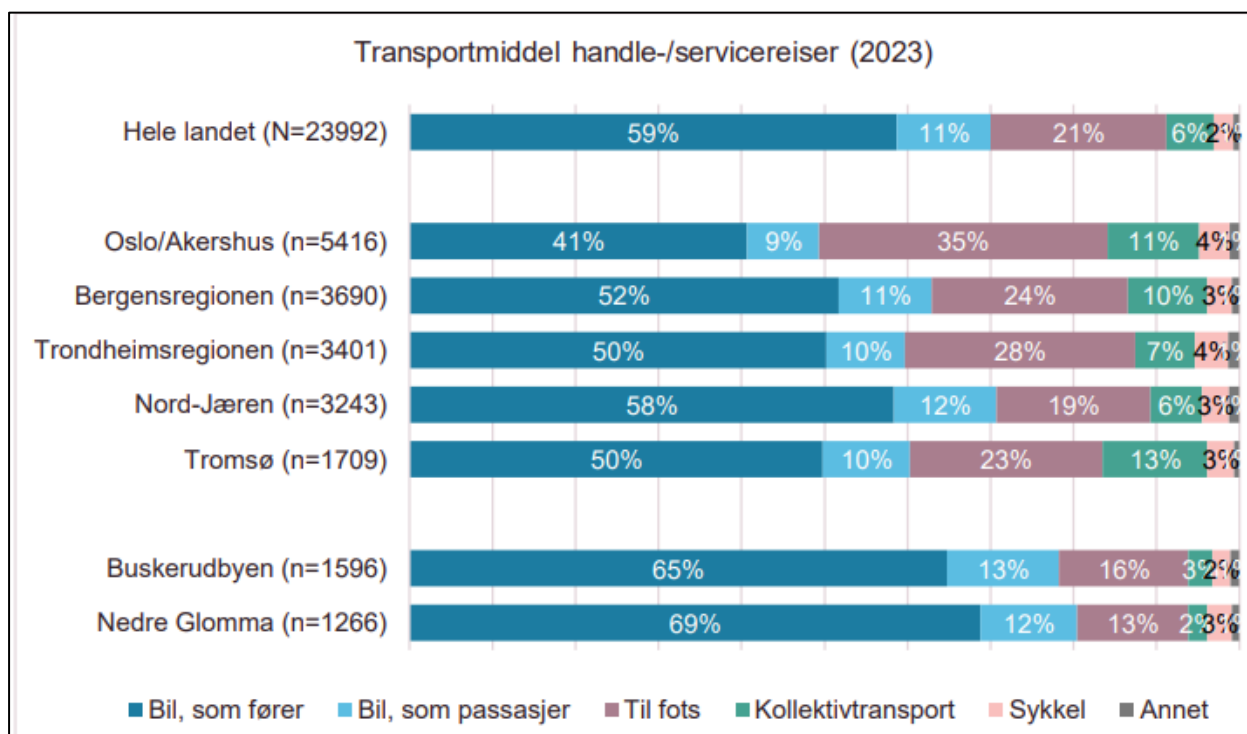


Figur 3-4: Transportmiddelfordeling ved arbeidsreiser for de syv største byregionene (kilde: Statens Vegvesen/Opinion AS - Reisevaner i de sju største byregionene 2023)

En bilførerandel på 67 % for kontor, som er anslått basert på erfaringstall for bilturproduksjon og personturer fra Statens vegvesens håndbok, er en del over gjennomsnittet for arbeidsreiser i Bergensregionen (50 %). Det kan tyde på at antall bilturer anslått til/fra kontorvirksomhet er noe høy, men det er store variasjoner i hvor mange ansatte og hvor mange besøkende det er pr. areal. Som vist tidligere er bilførerandelen i bydelen noe høyere enn det som er gjennomsnittet i Bergen, og Bergensområdet. Men pga. tiltak i planforslaget vil man kunne anta at reisemiddelfordelingen blir omtrent som gjennomsnitt for Bergensregionen.

Handel

Figur 3-5 viser transportmiddelfordeling for handel og servicereiser i hele landet og de større byområdene.



Figur 3-5: Transportmiddelfordeling ved handle-/servicereiser for de syv største byregionene (kilde: Statens Vegvesen/Opinion AS - Reisevaner i de sju største byregionene 2023)

En bilførerandel på 50 % for handel, som er anslått basert på erfaringstall for bilturproduksjon og personturer fra Statens vegvesens håndbok, er på nivå med gjennomsnittet for Bergensregionen (52 %). Det er store variasjoner knyttet til både antall personturer og bilturer til/fra handel, og dermed stor usikkerhet knyttet til anslaget.

3.3.3 Oppsummering

Oppsummert kan det sannsynligvis legges til grunn en reisemiddelfordeling omtrent som gjennomsnittet for Bergen kommune og Bergensregionen, og dermed noe lavere enn snittet for bydelen. Dette begrunnes i god kollektivdekning, relativt lav parkeringsdekning, god tilgjengelighet for gående og syklende, samt korte avstander til både handel- og servicetilbud.

3.4 Kollektiv

Som beskrevet i kapittel 2.5 har området relativt god kollektivdekning med både buss og bybane. Det er ikke planlagt for egne tiltak innenfor planområdet da dagens tilbud er tilstrekkelig. I byområder anbefales en avstand mellom holdeplasser på stamlinjer på 500-800 meter². Både buss-, og bybaneholdeplass ligger innenfor anbefalte avstander, med god rutedekning og frekvens.

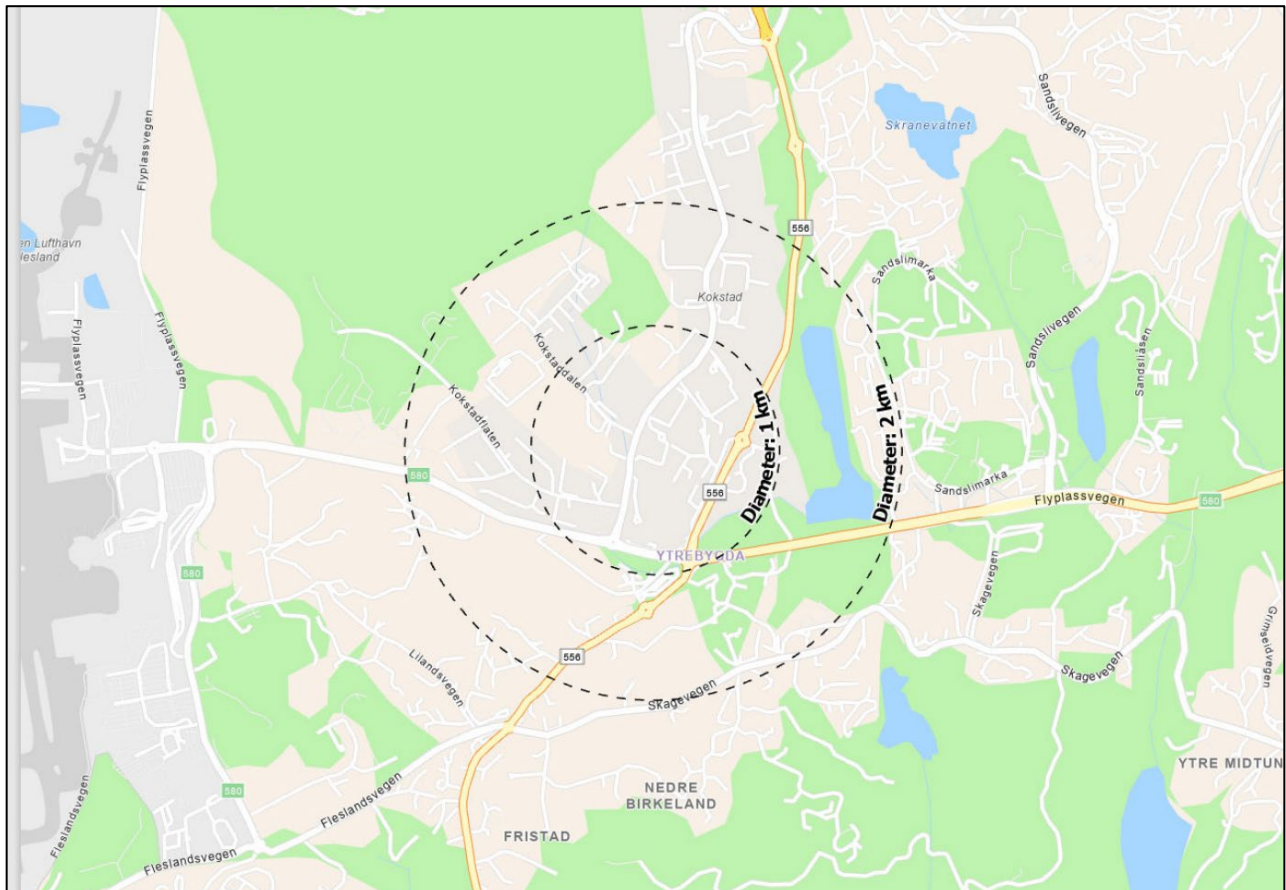
² N-V123 Kollektivveiledning - Utforming av kollektivanlegg på veg og gate

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

Figur 3-6: Urbanets indeks for tilgang til kollektivtransport³

3.5 Gående

Planområdet ligger i nær tilknytning til flere service- og tjenestetilbud. Nærmeste dagligvarebutikk ligger innenfor planområdet og flere større og mindre arbeidsplasser ligger innenfor gangavstand. Eksisterende forbindelser forsterkes, og det skal opparbeides gangforbindelse mot Breiholten, Ytrebygdsvegen og bybanestopp. Gangtilkomst til planområdet knyttes til regulert gangfelt i Kokstadvegen. Innenfor planområdet er det universelt utformet gangareal. Planområdet opparbeides videre med gode tur- og gangforbindelser til omkringliggende områder og grøntstruktur.



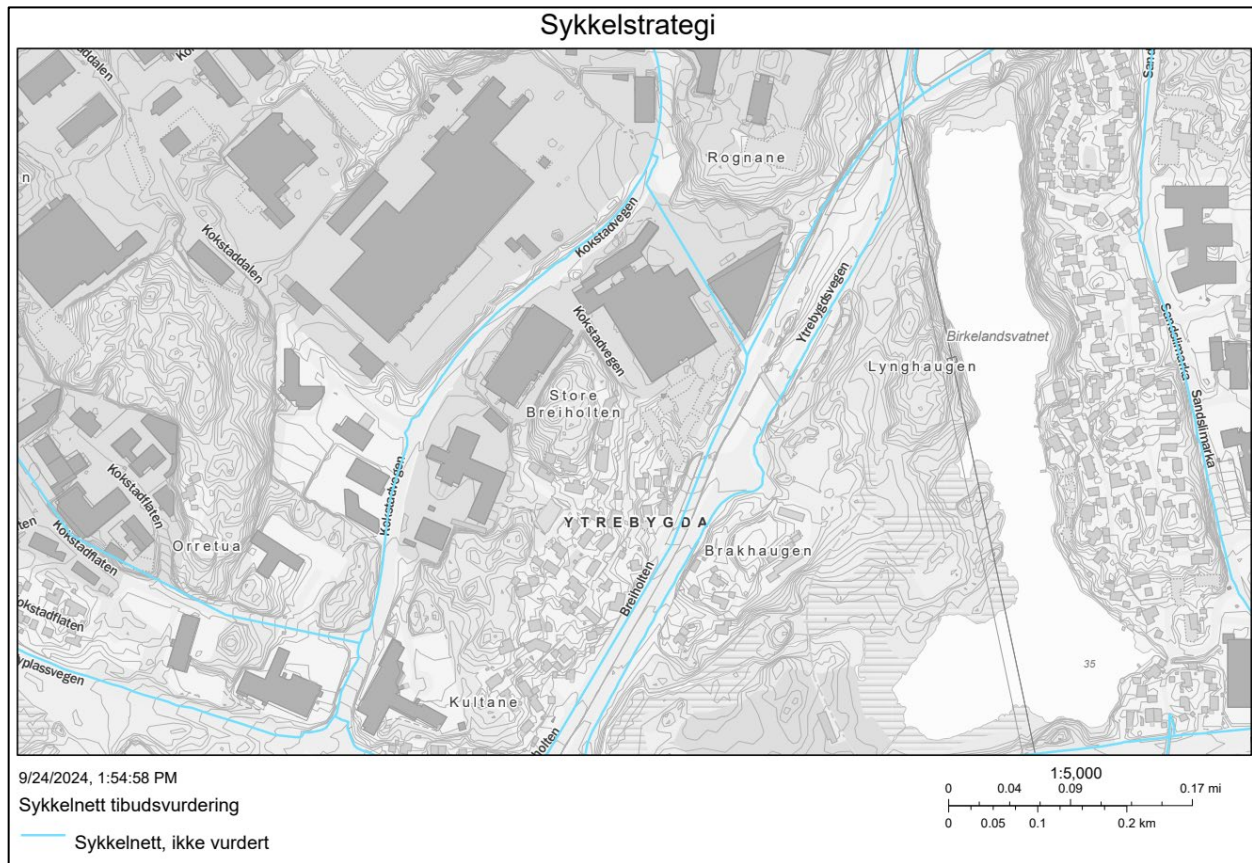
Figur 3-7: Avstand i luftlinje fra planområdet.

Kartutsnittet ovenfor viser avstand fra planområdet i luftlinje (1 og 2 km diameter), og teoretisk hvor langt man kan nå ved 5 og 10 minutters gange (gangfart 5km/t) fra planområdet.

³ Kollektivtransport - utfordringer, muligheter og løsninger for byområder (Statens vegvesen, Urbanet Analyse og K2)

3.6 Syklende

Bergen kommunes sykkelstrategi sin visjon er at det skal være attraktivt og sikkert å sykle i Bergen. Bergen skal ha et sammenhengende og sikkert sykkelnett med god tilgjengelighet, sykkelvennlig utforming og god tilgang til sykkelparkering. Dette skal sikres ved all utbygging.



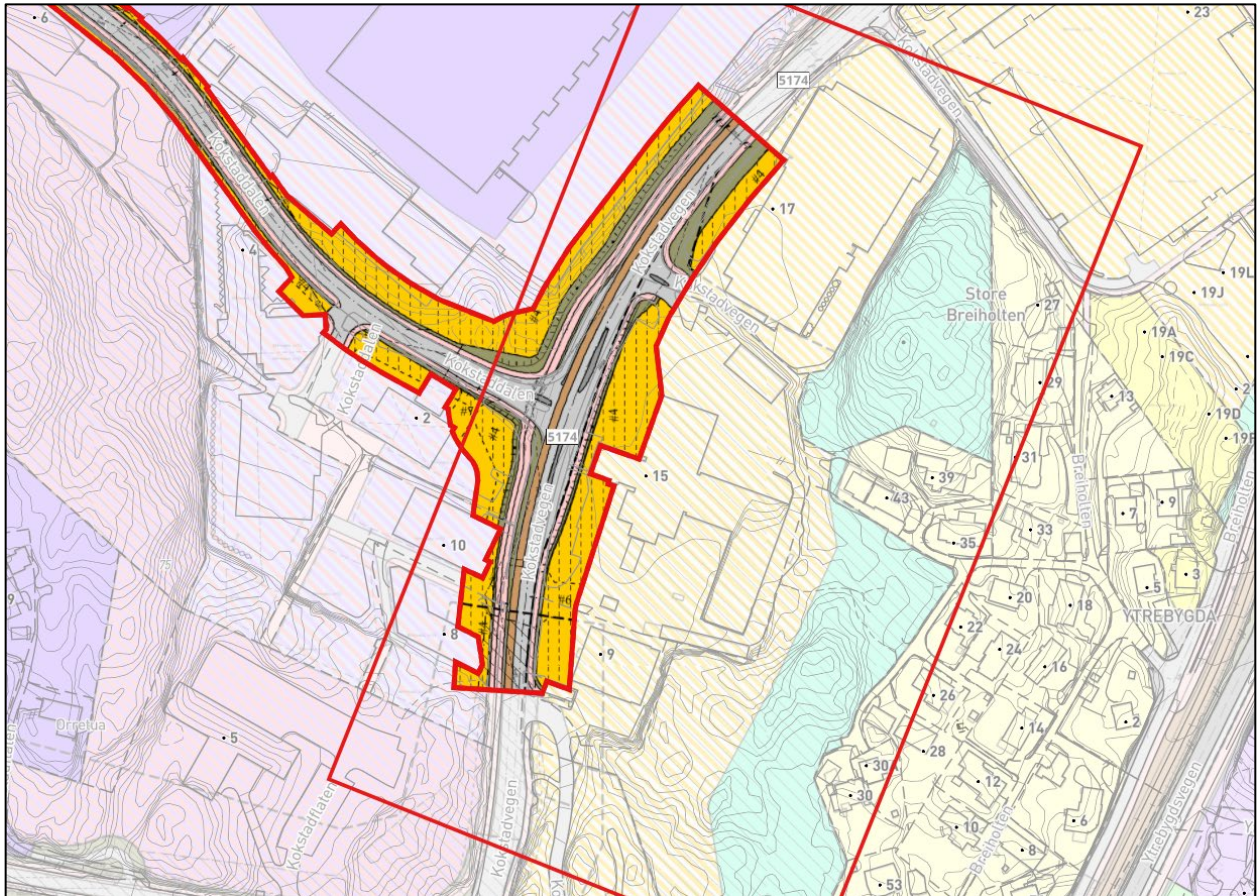
Figur 3-8: Sykkelnett fra sykkelstrategi for Bergen 2020 - 2030 – Tilbudsvurdering

Figuren viser at sykkelnettet i tilknytning til planområdet ikke er vurdert i forbindelse med utarbeidelse av sykkelstrategien.

Tilgangen til sykkelnettet er imidlertid bra, blant annet med kort veg til Flyplassvegen i retning øst-vest og langs Kokstadvegen i nord-sør retning. Langs Kokstadvegen er det tilrettelagt med gang- og sykkelvei nord for planområdet og fortau forbi planområdet og videre sørover til Flyplassvegen. Sykkelfeltet i Flyplassvegen er en del av hovedsykkelnettet i Bergen som strekker seg fra Flesland i sør til Åsane i Nord. Langs Flyplassveien og Ytrebygdsveien er det tilrettelagt med separat gang- og sykkelveg. I dag er det ikke opparbeidet fysisk adskilt egen sykkelinfrastruktur i området, og syklende må dele bane med fotgjengere i gang- og sykkelveier og på fortau, eller sykle i kjørebane.

Det er gjort undersøkelser i forbindelse med arbeidet med sykkelstrategien knyttet til hva som skal til for at flere skal sykle mer. Der oppgir nesten 70 % at sammenhengende sykkelinfrastruktur er en sannsynlig eller svært sannsynlig faktor. Det er en fordel med sammenhengende gang- og sykkelveg langs hele Kokstadvegen. Det vil si at det etableres gang- og sykkelveg på den strekning av ca. 640 meter der det i dag er fortau, fra krysset med Flyplassvegen forbi planområdet. Det er i tilgrensende reguleringsplan (planid 65960000, vist i figur 3-9) regulert sykkelveg og fortau for deler av Kokstadvegen og krysset mot Kokstaddalen. I områdeplan for Kokstad øst, planid 61130000, er det regulert separat gang- og sykkelveg med 5 meters bredde langs Kokstadvegen og nye fortau der dette mangler. Det er stilt rekkefølgekrav på opparbeiding, som innebærer at planområdet får krav om anleggsbidrag til opparbeiding av o_GS-strekningen, AVG og fortau langs hele o_KVA01. Det legges inn egne bestemmelser for dette i planforslaget.

Det er derfor gode forutsetninger for at beboere og ansatte kan forflytte seg innenfor et stort geografisk område til fots, på sykkel eller ved kollektivtransport for å komme seg til og fra planområdet. Myk mobilitet er i samsvar med overordnede føringer i KPA 2018 om gåbyen og bærekraftig transport.



Figur 3-9: Tilgrensende reguleringsplan (planid65960000) - Søre Breiholten i rødt rektangel

3.7 Universell tilgjengelighet

Prinsipp for universell utforming skal legges til grunn for utforming av bebyggelse og uteareal i planområdet. Arealene skal utformes slik at de kan brukes på like vilkår av en så stor del av befolkningen som mulig, og det skal tilrettelegges for oversiktlige, trafikksikre og fremkommelige områder for gående. HC parkeringsplasser plasseres nærmest inngang med enkel fremkommelighet til aktuelle målpunkt.

3.8 Biltrafikk

Adkomst til området med bil er fra Kokstadvegen. Dette er også hovedadkomsten for fotgjengere og syklister. Fremtidig trafikk vil måtte benytte adkomst enten sør eller nord i planområdet. Disse leder videre rett inn til felles parkeringsanlegg, hvor det planlegges for inn- og utkjøring i begge ender. Det betyr at adkomstene må tilfredsstille tekniske utformingskrav og ha god avvikling.

Trafikkanalysen tilhørende prosjektet omtaler de forventede trafikkmengdene som det må legges til rette for avvikling for i adkomstene⁴.

⁴ Trafikkanalyse Store Breiholten, utarbeidet av COWI AS (versjon 4, datert 18.12.2025)

3.8.1 Renovasjon, varelevering og oppstillingsplass for brannbiler

Renovasjon

Avfallsløsningen er i hovedsak basert på stasjonært avfallssug. Plasseringen av avfallsløsningene tar hensyn til BIRs krav i RTV når det gjelder tilkomst, oppstilling ved tømning og utkjøring, og sørger for en god løsning for området beboere. Hentepunkt og tilkomst for renovasjonsbiler er plassert over nedkjørselen til parkeringskjeller sør i planområdet.

Varelevering

Varelevering til butikken er plassert i samme område som renovasjonscontainere. På denne måten samles trafikkarealet for større kjøretøy ved disse punktene, og mulige konflikter med myke trafikanter begrenses.

I området planlagt for varelevering og renovasjon ønskes det å minimere ferdsel av myke trafikanter. Gående vil i utgangspunktet ikke ha en naturlig ferdsel i området, med unntak av nærmeste boligbygg som vil ha inngangsdør ut mot fortausarealet mellom bygg og arealer til varelevering og renovasjon.

3.9 Parkering

Parkering vil løses i felles anlegg under bakken og i underetasje. Bilparkering er planlagt under bakken og sykkelparkering enten utendørs i plan eller i underetasje under bygg, 1.etasjer og/eller parkeringskjeller. De fleste innendørs sykkelparkeringene er planlagt på bakkeplan. Enkelte steder er sykkelparkering lagt i underetasje, og vil da få tilkomst enten via egne ramper eller sykkelheiser.

Det henvises til trafikkanalysen tilhørende prosjektet⁵ for beskrivelse av planlagt parkeringsdekning. Dette gjelder både bilparkering og sykkelparkering.

3.10 Deleløsninger

Det er ikke planlagt konkrete deleløsninger i prosjektet, men det vil være aktuelt å vurdere senere. Forslagsstiller, BONO Bolig, benytter en app som heter Heime i sine prosjekter. Gjennom denne er det f.eks. mulig å låne parkeringsplassen sin til naboen når den ikke er i bruk, og det er også mulig å låne ut bilen sin til naboen.

3.11 Ladeinfrastruktur

Etablering av ladeinfrastruktur må sees i sammenheng med Bergens mål om bærekraftig byutvikling, hvor kollektivtransport, sykkel og gange prioriteres. For prosjektet er det avgjørende med ladeinfrastruktur for å møte beboernes behov, samtidig som den integreres i nærområdet på en måte som støtter byens overordnede mobilitetsstrategier. Ladepunktene bør derfor plasseres strategisk der behovet er størst, uten å gå på bekostning av andre funksjoner som fremmer nullutslippsmobilitet. I tillegg må tilgjengelige arealer utnyttes effektivt, slik at ladestasjonene er lett tilgjengelige for brukerne.

⁵ Trafikkanalyse Store Breiholten, utarbeidet av COWI AS (versjon 4, datert 21.02.2025)

4 Oppsummering

Premissleverandøren for samordnet areal- og transportplanlegging av området Store Breiholten er den korte avstanden til bybanen, som effektivt knytter området sammen med hele Bergen. For å imøtekomme denne muligheten er det viktig for området å effektivt knytte seg til nærmeste bybanestopp – Kokstad – med korte, direkte og attraktive gang- og sykkelforbindelser hit.

I planforslaget legges det opp til å etablere gode gangforbindelser på tvers av Store Breiholten som vil koble planområdet, og tilgrensende områder, til bybanestoppet og boligbebyggelsen i øst. Dette vil bidra til å styrke området som lokalsenter for omkringliggende bolig- og næringsbebyggelse.

Attraktive gangarealer bidrar til å redusere opplevd reisetid. Byrom med aktivitet, og aktive fasader fra butikker og næring langs gate og torg, vil bidra til dette. Dette er særlig viktig langs passasjene som skal føre gående mot bybanestoppet.

For å styre transportmiddelbruken, fra bildominert til mer miljøvennlige reisemiddel, er det ønskelig å prioritere gange, sykkel og kollektivtransport i den fysiske planleggingen av området. Dette er løst med gode forbindelser inn i planområdet, samt etablering av snarveger som korter ned avstander for gående og syklende. Plassering av tilkomst til parkering, varelevering og renovasjon vil bidra til å øke attraktiviteten for gående og syklende i området og er gjort med tanke på å ha minst mulig konflikt med gående og syklende i området.

Oppsummert vurderes det at planforslaget tilrettelegger for bærekraftig, og grønn, mobilitet, i tråd med målsettingene til kommunen og nullvekstmålet. Planen legger opp til relativt lav parkeringsdekning, forbedret kobling til kollektivtilbud, ambisjoner om tilrettelegging for mikromobilitet og økt fremkommelighet for gående og syklende er alle tiltak som bidrar i å oppnå disse målsettingene. Planforslaget følger opp innsatsområde 4.1 samordnet areal- og transportplanlegging, i trafikksekringsplan for Bergen kommune 2022-2025: «Etablere nye eller utbedre gang- og sykkelvegar, sykkelfelt eller andre reguleringer». Planforslaget bidrar også til fortetting langs kollektivakser og høy arealutnytting i nye utbyggingsområder og til en viss grad samlokalisering av funksjoner, som også er definert som aktuelle tiltak under samme innsatsområde i trafikksekringsplanen

4.1 Tiltak som kan vurderes

Deleordning sykkel (Lastesykkel)

En sykkeldeleordning for planområdet, kan bidra til færre reiser med bil. I en sykkeldeleordning kan det tilbys ulike typer sykler. Beboere vil av og til ha behov for en lastesykkel eller familiesykkel, men trenger ikke å kjøpe det selv dersom det er en delingsordning for det. Dette vil øke attraktiviteten til bruk av sykkel.

Servicestasjon sykkel

For å øke attraktivitet til sykkel bør en i planområdet etablere servicestasjon med verktøy og luftpumpe for vedlikehold og enklere reparasjoner. Ifølge Oslo kommunes guide til god sykkelparkering for borettslag og sameier, august 2019, bør det være strømuttak i oppvarmet rom for el-sykler. Ladepunkt for elsykler er også et krav i kommuneplanen. En etterspurt funksjon er også vaskestasjon for sykkel med vannslange og avløp. En servicestasjon kan være innendørs i parkeringsanlegg eller utendørs. Viktig i den sammenheng vil også være en ordning som vedlikeholder servicestasjonen

Parkering for bil

Det kan vurderes å selge parkeringsplassene separat fra boligene, hvor boligkjøperne selv avgjør om de vil kjøpe parkeringsplass. Dette vil også synliggjøre kostnadene ved en parkeringsplass. Da en kan gå ut ifra at ikke alle beboere har behov for bilparkering vil en på den måten kunne frigjør parkeringsplasser som kan brukes til gjesteparkering.

Utforming av sykkelparkering

Trygg og god sykkelparkering bidrar til å øke attraktiviteten for syklende. For utforming av sykkelparkeringen kan f.eks. sykkelparkeringsveilederen til Kolumbus⁶ legges til grunn.

Bildeling

En undersøkelse gjennomført av Transportøkonomisk institutt i Bergen⁷ viser at en delebil har potensiale til å erstatte 10 til 15 biler. Det er ulike muligheter for hvordan en eventuelt organiserer bildeling i planområdet. Det kan være biler som kun er reservert for beboere i planområdet (bilpool for beboere) eller biler som er en del av et større bildelingsnettverk. Noen av parkeringsplassene som etableres i planområdet bør være reservert bildeling.

⁶ [Prinsipper og veiledning for planlegging av god sykkelparkering, 1. utgave \(Kolumbus\)](#)

⁷ Transportøkonomisk institutt (2022): Bildeling i Bergen - erfaringer og effekter. TØI-rapport 1895/2022.