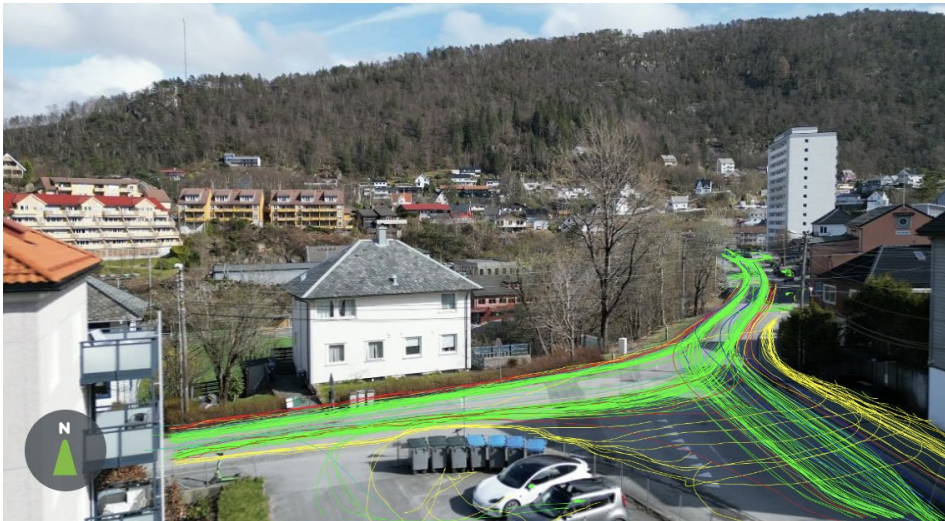


Sivilingeniør Helge Hopen AS

Reguleringsplan for Simonsviken næringspark

(Plan ID:71130000),



Konsekvensutredning (KU) – deltema Trafikk

Bergen, 22.9.2025

INNHOOLD

1	SAMMENDRAG	2
2	INNLEDNING	4
3	METODE OG KUNNSKAPSGRUNNLAG	5
3.1	METODE	5
3.2	KUNNSKAPSGRUNNLAG	6
3.3	USIKKERHET VED KUNNSKAPSGRUNNLAGET	6
4	TILTAKET	7
4.1	PLANOMRÅDET	7
4.2	INFLUENSOMRÅDET	7
4.3	BESKRIVELSE AV TILTAKET	7
4.4	ALTERNATIVER	8
5	DELOMRÅDER/UNDERTEMA	9
6	VERDI	10
6.1	INNLEDNING	10
6.2	VEITILKOMST	10
6.3	KOLLEKTIVTILGJENGELIGHET	11
6.4	SYKKELTILGJENGELIGHET	12
6.5	TRAFIKKMENGDER	13
6.6	TRAFIKKAVVIKLING OG KAPASITET	16
6.7	MØBILITET OG TRAFIKKSIKKERHET FOR MYKE TRAFIKANTER	18
6.8	VERDI FOR DELTEMA TRAFIKK	23
7	PÅVIRKNING	25
7.1	INNLEDNING	25
7.2	MIDLERTIDIGE VIRKNINGER	25
7.3	VARIGE VIRKNINGER	25
7.4	AVBØTENDE TILTAK	27
8	KONSEKVENNS	28
8.1	INNLEDNING	28
8.2	KONSEKVENNSGRAD	28
8.3	SAMMENSTILLING KONSEKVENNS OG RANGERING AV ALTERNATIV	29
8.4	USIKKERHET	29
9	MÅLOPPNÅELSE OG ANBEFALING	30
9.1	MÅLOPPNÅELSE	30
9.2	ANBEFALINGER	30
10	KILDER	31

1 SAMMENDRAG

Tiltaket

Tiltaket som skal utredes omfatter reguleringsplan for videreføring og videreutvikling av Simonsviken Næringspark i tråd med dagens bruk, inklusiv tilrettelegging for utvidelse av eksisterende verksbygning med ca. 8000 m². I tillegg inngår nytt bygg i nord på ca. 3000 m² BRA (allerede gitt rammetillatelse med vilkår om utarbeidelse av reguleringsplan) og rivning og oppføring av nytt lagerbygg i sør på ca. 1500 m² BRA. Forbedringstiltak på eksisterende lokalveinett inngår i reguleringsplanen og betraktes i KU som en integrert del av tiltaket.

Det er ikke lagt opp til å utrede ulike utbyggingsalternativer. Konsekvensutredningen beskriver tiltakets/planen for undertemaene: 1) Trafikkavvikling for kjørende trafikk og 2) Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter.

Trafikkavvikling for kjørende trafikk

Deltema: Trafikkavvikling for kjørende trafikk er gitt Stor verdi.

Forventet endring i trafikkmengder på veinettet som følge av reguleringsplanen (+400 ÅDT) er svært begrenset, og vil ikke påvirke trafikkavviklingen for noen av trafikantgruppene i merkbar grad. Felles trafikkanalyse for Sjøkrigsskoleveien og Simonsviken viser at trafikkavviklingen i kryss med hovedveinettet vil være akseptabel etter utbyggingen av planområdene. Krysset har god kapasitetsreserve og normale forsinkelser i dag. Trafikkøkningen som følge av reguleringsplanene utgjør ca. 5% trafikkøkning i krysset, og dette gir bare marginale utslag på belastningsgrad og forsinkelser. Kollektivfremkommeligheten i krysset er god, og påvirkes kun marginalt som følge av trafikkøkningen som reguleringsplanene medfører (+ 1 sekund økt forsinkelse pr. kjøretøy).

Reguleringsplanen inneholder tiltak som gir noe forbedringer i fremkommelighet for næringstransporten (kryssutbedring i hovedavkjørselen til næringsområdet). Busstoppet i krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien vil prioritere bussene fremfor personbiltrafikken fra Gravdal som vil få noe økte forsinkelser pga. innsnevringen av veien (timeglassutforming).

Samlet vurdert forventes tiltaket å gi en ubetydelig endring for deltemaet.

Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter

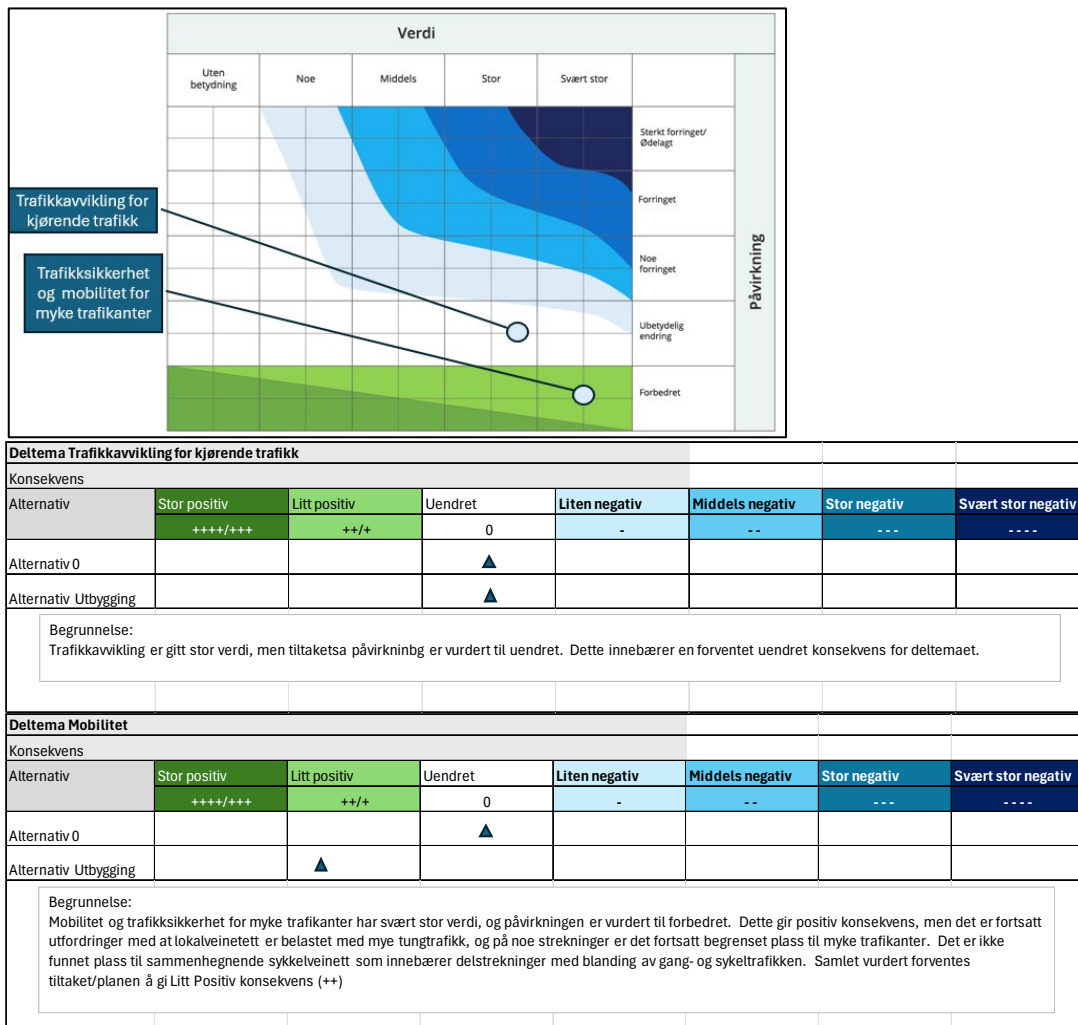
Deltema: Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter er gitt Svært stor verdi.

Reguleringsplanen gir mer plass til myke trafikanter gjennom utvidelse av fortau som eventuelt også kan benyttes for sykkeltilrettelegging (gang/sykkelvei eller sykkelvei med fortau). Det er lagt opp til å etablere et tryggere krysningspunkt over Gravdalsveien, og gjennom å bygge opp under et ensidig tilbud for myke trafikanter på sør/vest-siden av kjøreveien, begrenses krysningsbehovet over tungtrafikkaksen mot næringsområdet. Etablering av "timeglassutformet" bussholdeplass forventes å gi redusert kjørefart gjennom krysset, noe som vil være et viktig bidrag til forbedret trafikksikkerhet. Eventuelle ytterligere tiltak for fartsreduksjon utenom planen/tiltaket (f.eks. redusert fartsgrense og fartsdempende tiltak) vil også kunne være bidra til økt trafikksikkerhet.

Samlet vurdert forventes tiltaket å gi en forbedring for deltemaet.

Konsekvenser

Konsekvensviften og tabellene oppsummerer forventet konsekvensgrad for deltemaene.



Avbøtende tiltak

Utbedringen av lokalveier/kryss/avkjørsler og forbedringstiltakene langs gang/sykkelaksene er definert som del av planen/tiltaket. Øvrige avbøtende tiltak, vil kunne være tiltak som forsterker ønsket effekt med redusert kjørefart for biltrafikken, eksempelvis redusert fartsgrense og fartsdempende tiltak. Dette er tiltak som ansvarlig veieier (Vestland fylkeskommune for fylkesveier og Bergen kommune for kommunale veier) har ansvar for.

Måloppnåelse

Når det gjelder overordnet mål om å begrense personbiltrafikken, må det tas hensyn til at næringstrafikk er unntatt fra nullvekstmålet i byvekstavtalen for Bergensområdet. Redusert parkeringsdekning pr. arealenhet og forbedringen i mobilitet/trygghetsfølelse i gangaksene til bussholdeplass, bidrar til god måloppnåelse knyttet til reisevaner for persontransporten.

Utbedringstiltakene på lokalveinetett og langs gang/sykkelaksene forventes å gi lavere risiko for at trafikkuhell skjer, og mindre alvorlighetsgrad dersom uhell inntreffer. Planen/tiltaket gir med dette god måloppnåelse i forhold til overordnet mål om å bedre trafikksikkerheten.

2 INNLEDNING

Det er startet opp arbeid med detaljreguleringsplan for Simonsviken næringspark, gnr. 149, bnr. 4 m.fl., arealplan-ID 4601_71130000. Forslagsstiller er Simonsviken Næringspark AS. Oppstart planarbeid ble varslet 16.9.2022.

Reguleringsplanen utløser krav om konsekvensutredning (KU). Innledningsvis ble det stilt krav om konsekvensvurdering av deltema naturmiljø og forurensning.

Senere har planmyndigheten bedt om konsekvensutredning av deltema trafikk.

Det foreligger ikke et plan- eller utredningsprogram for konsekvensutredning av deltema trafikk. Innholdet i konsekvensutredningen har på denne bakgrunn tatt utgangspunkt i de problemstillingene som er vurdert nærmere i trafikkanalysen og mobilitetsanalysen for reguleringsplanen.

Konsekvensutredningen er utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS på oppdrag for Simonsviken Næringspark AS.

Bergen 22.9.2025

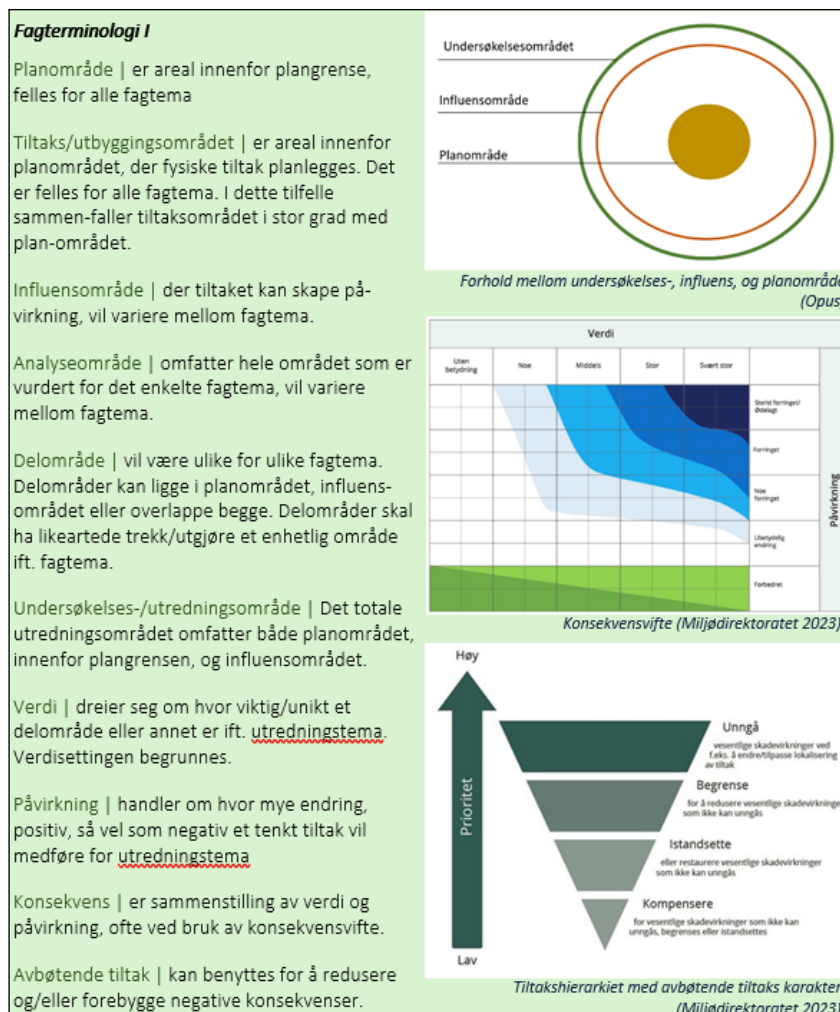
3 METODE OG KUNNSKAPSGRUNNLAG

3.1 Metode

Konsekvensutredningen følger anerkjent metodikk, med utgangspunkt i Miljødirektoratets veileder M-1941 (2023). Veilederen er i stor grad tilpasset til miljøfaglige tema med søkelys på naturelementer og arealvurderinger. For å tilpasse metodikken til transportfaglige tema, er det gjort følgende tilpasninger:

- I stedet for inndeling i geografiske delområder, er det foretatt inndeling i relevante undertema til fagtemaet; 1) Trafikkavvikling for kjørende trafikk og 2) Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter.
- Verdivurderingen av hvert deltema er bygget opp rundt analyser av dagens situasjon (registreringer, fakta, beskrivelser) sett i forhold til overordnede målsettinger knyttet til deltemaene.

Figuren under redegjør for faguttrykk som benyttes i KU og fagtema Trafikk.



Figur 1. Begrep og sammenhenger som legges til grunn for KU'en. Kilde:KU- veileder M-1941 (2023).

<p>Fagterminologi II.</p> <p>ÅDT Gjennomsnittlig trafikkmengde pr. døgn</p> <p>YDT Gjennomsnittlig trafikkmengde pr. yrkesdag (man-fre)</p>
--

Figur 2. Fagterminologi for deltema Trafikk.

3.2 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget for konsekvensutredningen ligger i utførte trafikk- og mobilitetsanalyser knyttet til reguleringsplanen for Simonsviken Næringspark og reguleringsplan for Sjøkrigsskolen, arealplan-ID 4601_71710000.

Grunnlaget består av offentlige trafikk- og veidata i Nasjonal veidatabank (NVDB), samt innhenting av trafikk- og mobilitetsdata gjennom flere registreringer/trafikkmålinger:

- Radarmålinger av trafikkmengde og fartsnivå i ulike snitt
- Trafikktellinger og adferdsanalyser av kjøremønstre og gang-/sykkelmønstre ved hjelp av videofilm med etterfølgende analyse i verktøyet GoodVision

Kunnskapsgrunnlaget er samlet i følgende dokumenter, alle utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS:

- Felles trafikkanalyse for Simonsviken og Sjøkrigsskolen (24.6.2025)
- Mobilitetsplan for Simonsviken Næringspark (24.6.2025)
- Trafikkvurdering kryss Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien (3.7.2023)
- Trafikkvurdering – bruksendring Envir (16.5.2023)

I tillegg legges det til grunn følgende overordnede transportplaner og strategidokumenter:

- Nasjonal transportplan 2025-36, St.mld.14 (2023-24)
- Kommuneplan for Bergen (KPA 2018), inkl. samfunnsdelen og «Gåbyen Bergen»
- Sykkelstrategi for Bergen 2019-2030 (Bergen kommune)

3.3 Usikkerhet ved kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som grundig og tilstrekkelig for konsekvensutredningen. Dette begrunnes blant annet med at det er utført en rekke trafikkmålinger som gir et godt bilde av trafikksituasjonen i området, herunder fakta knyttet til trafikkmengder, hastighetsnivå, gangmønstre, kryssingsmønstre etc.

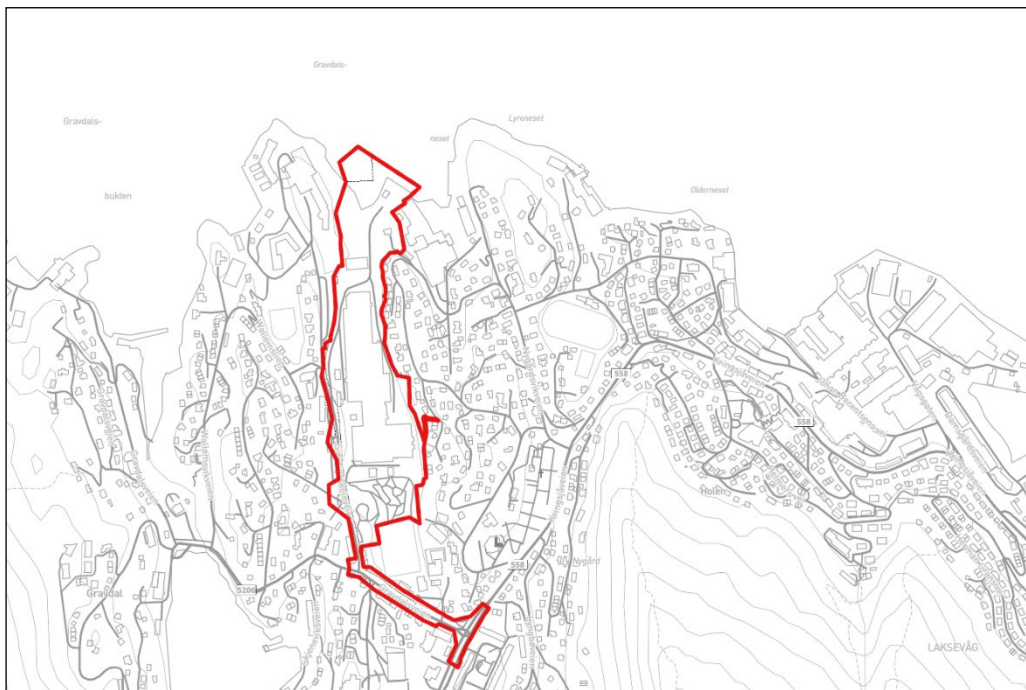
De største usikkerhetene er i hovedsak knyttet pågående utredninger av større byutviklingsprosjekter som kan påvirke trafikksituasjonen i området, herunder løsninger for framtidig bybaneutbygging mot Laksevåg og Gravdal. Disse usikkerhetene er imidlertid av langsiktig karakter, og vurderes ikke å ha stor betydning for beskrivelse av tiltakets konsekvenser og identifisering av eventuelle skadeforebyggende tiltak.

4 TILTAKET

4.1 Planområdet

Planarbeidet for Simonsviken næringspark skal regulere for dagens bruk til industri/næring. Planområdet er regulert til industriformål i en eldre reguleringsplan. Ny detaljreguleringsplan vil erstatte gjeldende plan.

Planavgrensninger for reguleringsplanen er vist som følger i planregisteret:



Figur 3. Foreløpig planavgrensning (kilde: www.kommunekart.com).

4.2 Influensområdet

Influensområdet omfatter areal der det kan forventes påvirkning som følge av realisering av tiltaket, eventuelt utover selve planområdet (se boks 1.2 om fagterminologi).

Basert på utførte trafikk- og mobilitetsanalyser er det ikke forventet signifikant påvirkning av trafikksituasjonen utenfor planavgrensningen. Tiltaket har primært virkninger for trafikk og mobilitet innenfor planavgrensningen. Influensområdet samsvarer således med planavgrensningen.

4.3 Beskrivelse av tiltaket

Tiltaket som skal utredes omfatter reguleringsplan for videreføring og videreutvikling av Simonsviken Næringspark i tråd med dagens bruk, inklusiv tilrettelegging for utvidelse av eksisterende verksbygning med ca. 8000 m². I tillegg inngår nytt bygg i nord på ca. 3000 m² BRA (allerede gitt rammetillatelse med vilkår om utarbeidelse av reguleringsplan) og rivning og

oppføring av nytt lagerbygg i sør på ca.1500 m² BRA. Forbedringstiltak på eksisterende lokalveinett inngår i reguleringsplanen og betraktes i KU som en integrert del av tiltaket.

4.4 Alternativer

Konsekvensutredningen skal dokumentere to alternativer

Alternativ 0

Alternativ 0 vil være en framskriving av dagens situasjon i området. Godkjente reguleringsplaner med avklart finansiering/gjennomføringsplan skal inngå i nullalternativet.

Det er tatt høyde for videre utvikling av Sjøkrigsskolen som følge av pågående planprosess. Det regnes som sannsynlig at dette tiltaket vil få godkjent plan og finansiering innen rimelig kort tid.

Alternativ Utbygging

Alternativ Utbygging representerer en framtidig situasjon med alternativ 0 + regulering av Simonsviken Næringspark til eksisterende bruk, inkl. planlagt arealutvidelse og utbedringstiltak på veinettet i planområdet.

Reguleringsplanen legger til rette for industri/lager, men det er ikke mulig å slå fast hvilke virksomheter som vil være leietagere i framtiden. For beregning av de trafikale virkningene av tiltaket, er det i utbyggingsalternativet lagt til grunn målinger av dagens trafikkproduksjon pr. arealenhet, og på dette grunnlag beregnet trafikkøkning i henhold til planlagt arealøkning.

5 DELOMRÅDER/UNDERTEMA

M-1941 anbefaler å dele utredningsområdet i delområder, der det er relevant. Disse bør være enhetlige i den forstand at de har tilnærmet lik funksjon, karakter og verdi. Delområder kan være både i plan- og influensområdet, og gå på tvers av disse. Delområder kan være areal/områder og kommunikasjonslinjer, begge kan overlape.

Det er lite formålstjenlig å vurdere fagtema trafikk i geografiske delområder. I vurdering av problemstillinger knyttet til trafikk og mobilitet er det nødvendig å vurdere trafikksystemet rundt planområdet i en helhet, og ikke i form av geografisk inndeling av arealer eller korridorer. Trafikk og mobilitet anbefales vurdert samlet for hele det geografiske influensområdet. Det er videre naturlig å skille mellom konsekvenser for kjørende trafikk og myke trafikanter, siden både tiltakets konsekvenser og mulige skadeforebyggende tiltak er vesentlig forskjellige for hhv. kjørende trafikk og myke trafikanter.

For fagtema Trafikk, er det på denne bakgrunn funnet hensiktsmessig å dele inn i undertemaene:

- Trafikkavvikling for kjørende trafikk
- Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter



Figur 4. I konsekvensutredningen er trafikkforholdene for kjørende trafikk og myke trafikanter definert som to ulike deltema. Foto fra Sjøkrigsskoleveien.

6 VERDI

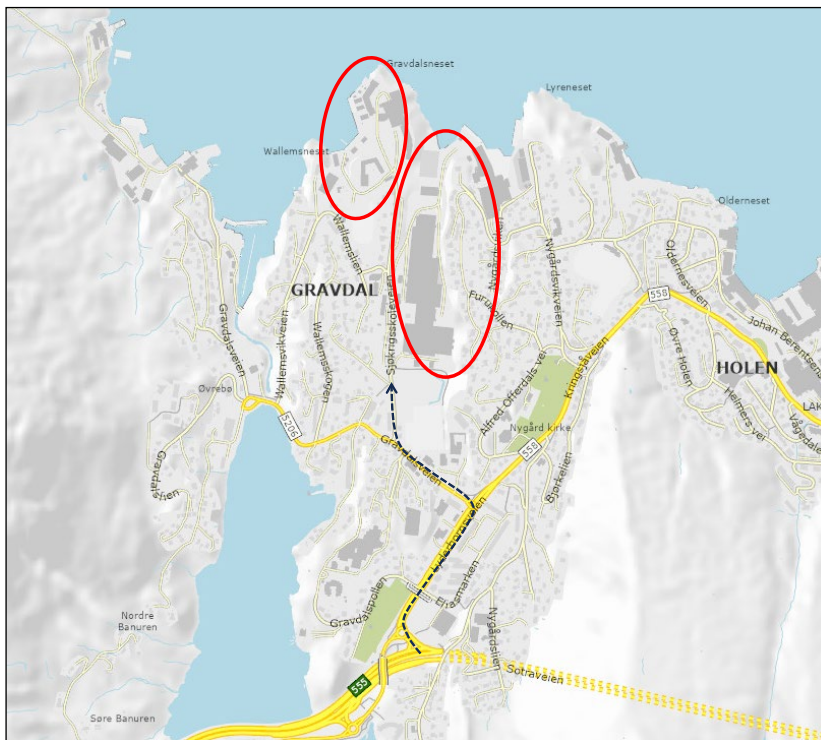
6.1 Innledning

For fagtema trafikk er overordnede transportmålsettinger i Nasjonal transportplan og kommuneplan for Bergen lagt til grunn som et utgangspunkt for verddivurderingen. Verddivurderingen er med dette i stor grad basert på prioriteringen av kollektivtrafikk, sykkel og gange i overordnede planer.

Grunnlaget for verddivurderingen er situasjonsbeskrivelsen i trafikkanalysen og mobilitetsplanen for reguleringsplanen. Denne bygger blant annet på en rekke trafikkmålinger og analyser av dagens trafikk mønster ved hjelp av radar og verktøyet GoodVision. Situasjonsbeskrivelsen dokumenterer dagens trafikk mengder og konflikter mellom ulike trafikantgrupper. Dette gir et godt grunnlag for verdisseting av undertemaene.

6.2 Veitilkomst

Planområdet for Simonsviken Næringspark (og Sjøkrigsskolen som inngår i Alternativ 0) er koblet til hovedveinettet (Rv.555) via Fv.558, Lyderhornsveien, Fv.5206, Gravdalsveien og Kv.4950 Sjøkrigsskoleveien.

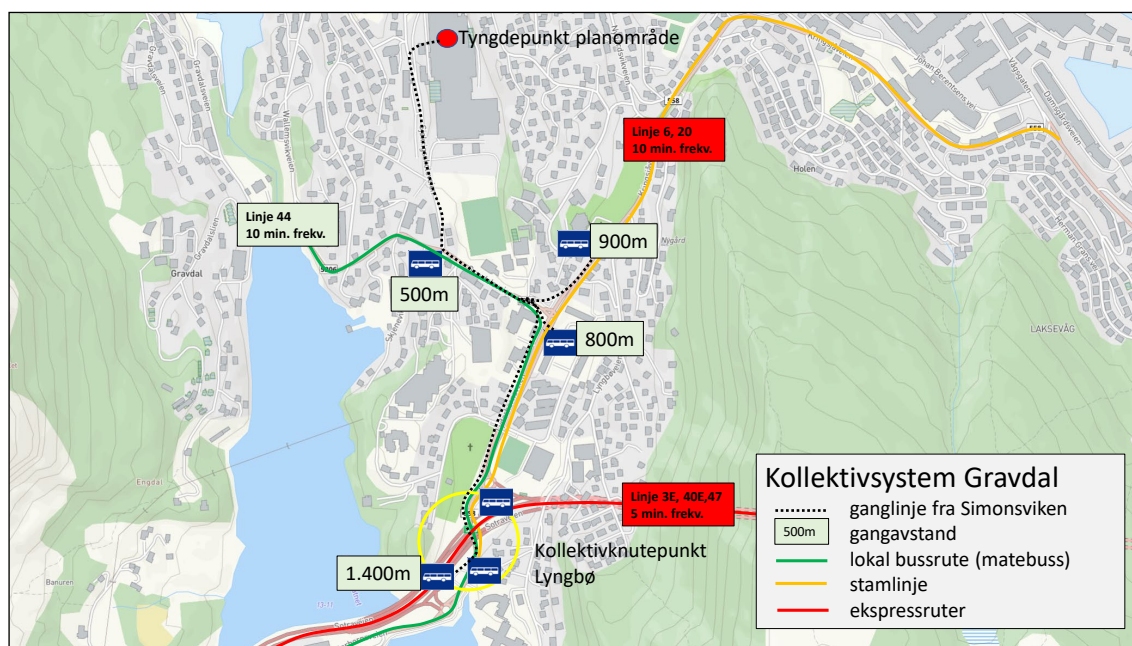


Figur 5. Planområdene for hhv. Simonsviken og Sjøkrigsskolen er lokalisert i kort avstand fra hovedveinettet med påkobling til Rv.555 ved Nygård.

Planområdene har god tilknytning til overordnet veinett, og er med dette godt tilrettelagt for næring/industri. Rv.555 er knyttet til øvrige innfartsårer i hovedkrysset på Nygårdstangen, og etter nytt Sotrasamband åpner i 2027, vil det være vesentlig bedre fremkommelighet i retning Sotra og Askøy, samt påkobling til ringvei vest mot søndre og vestre bydeler.

6.3 Kollektivtilgjengelighet

Planområdet er langstrakt, og ligger i en gangavstand på mellom 300 og 900 meter til bussholdeplass i Gravdalsveien (ca.500 meter fra tyngdepunktet i planområdet for Simonsviken). Området betjenes av linje 44 som har avganger ned mot hvert 10. minutt på dagtid, hverdager. Dette er en lokalbuss mot Nipedalen som kan benyttes til omstigning ved kollektivknutepunkt Lyngbø, der det bl.a. går ekspressbuser til Bergen sentrum med reisetid på ca. 6 minutter. I tillegg er det mulig å gå til holdeplassene i Lyderhornsveien som trafikkeres av linje 6 og 20 med 10 min. frekvens.



Figur 6. Kollektivsystemet i området.

Transportøkonomisk Institutt har utarbeidet en indeks for tilgang til kollektivtransport. I PROSAM-rapport 218, 2015 er indeksen videreutviklet, og det er etablert en mer finmasket inndeling i beskrivelsen av kollektivtilgjengelighet, blant annet for å skille ut den delen av befolkningen som har et særdeles godt tilbud som kan forventes å konkurrere godt mot bilen:

	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 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

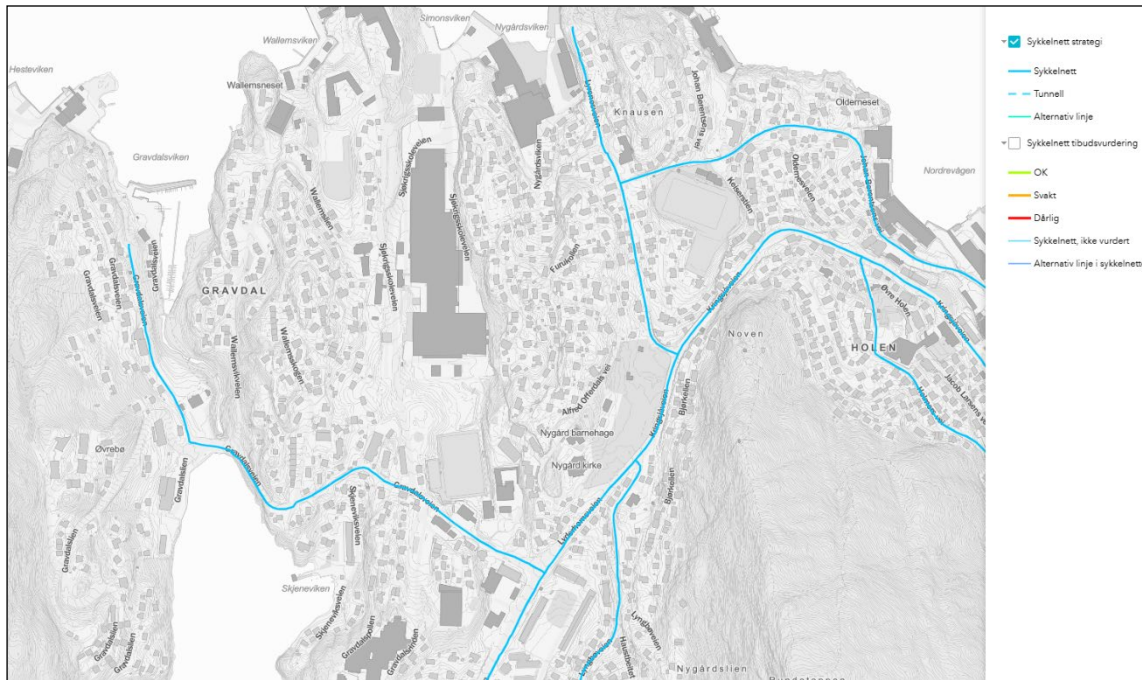
Figur 7. Definisjon av tilgang til kollektivtransport (PROSAM-rapport 218 / Urbanet Analyse).

Basert på områdets beliggenhet i forhold til de ulike kollektivalternativene og dagens rutefrekvens, kan kollektivtilgjengeligheten samlet sett betegnes som svært god og god, avhengig av målpunkt i planområdet (svært god for de søndre delene av Simonsviken Næringspark, god for nordre deler av næringsparken). Her er det hensyntatt ulemper med omstigning og fordelene med å kunne benytte flere ulike kollektivruter.

6.4 Sykkeltilgjengelighet

Planområdet ligger i en avstand på ca. 800 meter til tilrettelagt sykkelrute mot Bergen sentrum, og har således god sykkeltilgjengelighet.

Gravdalsveien er del av definert sykkelnett i Sykkelstrategi for Bergen 2020-30:



Figur 8. Definert sykkelnett i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. Kilde: www.bergenskart.no

I dag er det tilrettelagt sykkeltrasé i Lyderhornsveien (sykkelfelt). Langs Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien er det pr. i dag ingen sykkeltilrettelegging.



Figur 9. Dagens sykkeltilrettelegging i Lyderhornsveien (sykkelfelt), her i kryss med Gravdalsveien.

6.5 Trafikkmengder

6.5.1 Grunnlag

Dagens trafikkmengder i Gravidalsveien og Sjøkrigsskoleveien er kartlagt ved hjelp av radarmålinger av trafikkmengde, utført i hhv. nordre og søndre del av Sjøkrigsskoleveien. I tillegg er det brukt data fra radarmåling utført av Sivilingeniør Helge Hopen i Gravidalsveien (vest for Sjøkrigsskoleveien) i en annen plansak, samt data fra Nasjonal veidatabank (Statens vegvesen).

6.5.2 Samlet turproduksjon og reisemiddelfordeling

Samlet turproduksjon for personreiser til og fra planområdet og fordeling av turene på reisemidler er anslått basert på følgende grunnlag:

- Måling av trafikkmengder i Sjøkrigsskoleveien (biltrafikk inkl. gods- og varetransport)
- Måling av gang- og sykkeltrafikken i nordre del av Sjøkrigsskoleveien (GoodVision) som viser tall for gående og syklende, inkl. gange til busstopp (kollektivreiser).
- Data fra turteller/port ved Sjøkrigsskolen (antall passerende kjøretøy og personer)

Det understrekes at tallene er grove og usikre, men de gir en indikasjon på dagens reiseaktivitet og reisemønster.

Tabell 1. Beregning av dagens turproduksjon til/fra Simonsviken Næringspark.

Simonsviken - turproduksjon 2025		
Reisemiddel	Andel	YDT (daglige personturer)
Bilfører	67 %	2 000
Bilpassasjer	13 %	380
Kollektiv	12 %	361
Sykkel	2 %	68
Gange	6 %	181
Sum	100 %	2 990

Samlet turproduksjon (personreiser + gods/varetransport) er estimert til ca. 3.000 daglige turer til/fra Simonsviken Næringspark.

Bilførerandelen er estimert til ca. 65 – 70%, som kan betraktes som et normalt reisemønster til/fra næringsområder.

6.5.3 Biltrafikk

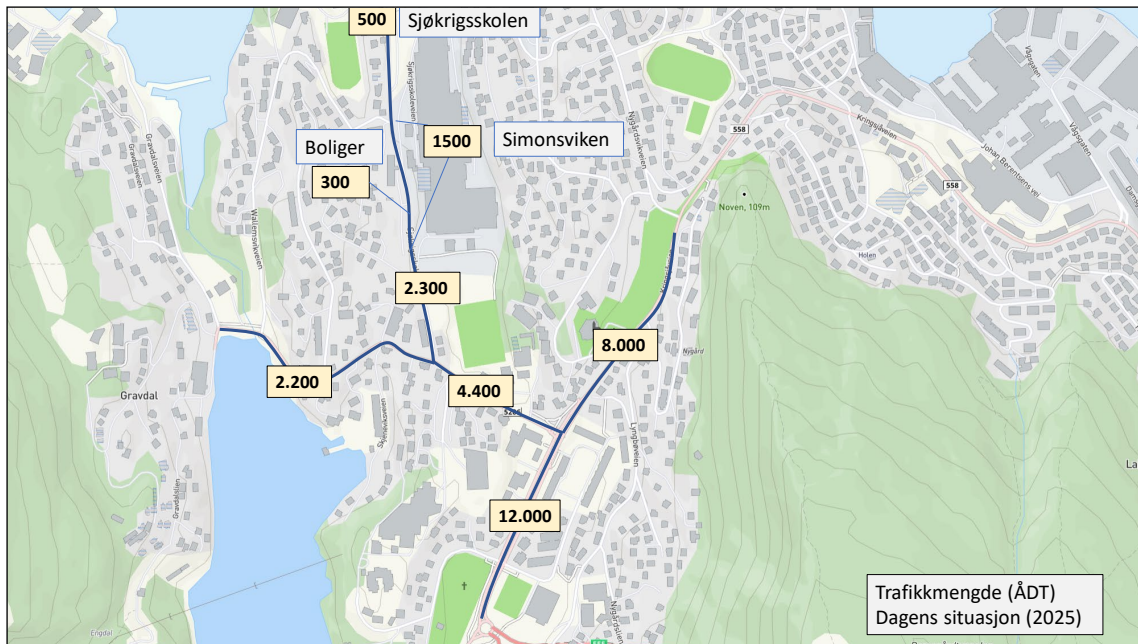
Trafikkmengden i den søndre enden av Sjøkrigsskoleveien, inn mot kryss med Gravidalsveien, er målt til ca. 3.000 YDT (hverdagstrafikk). ÅDT er beregnet til ca. 2.300 ÅDT.

Trafikken er ut fra radarmålingene beregnet å fordele seg som følger:

Tabell 2. Målte trafikkmengder i dagens situasjon.

Trafikkskapning i dag	YDT	ÅDT	Andel av ÅDT
Simonsviken	1999	1465	65 %
Sjøkrigsskolen	713	520	23 %
Boliger mm.	280	280	12 %
SUM	2992	2265	100 %

Samlet viser målingene følgende trafikkmengder i dagens situasjon (ÅDT):



Figur 10. Trafikkmengder (ÅDT) i dagens situasjon. Kilde: Radarmålinger i Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien, samt data fra Nasjonal veidatabank (Statens vegvesen).

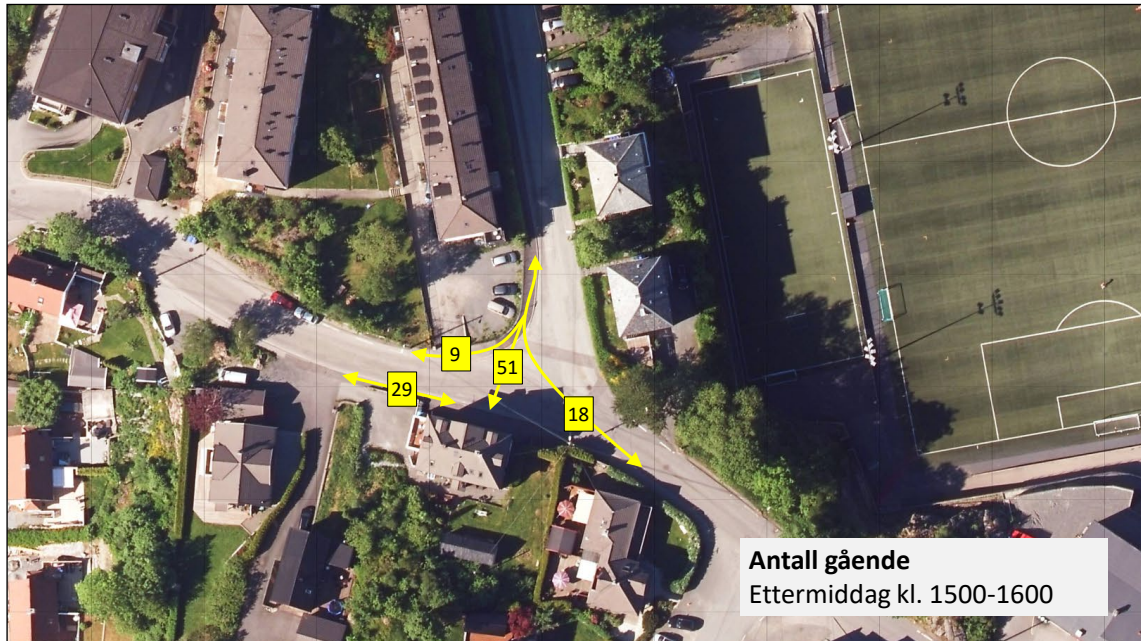
Målingene viser en ÅDT i Sjøkrigsskoleveien inn mot planområdet på ca. 2.300 kjøretøy/døgn. Ca. 1.500 ÅDT er trafikk som skal til/fra Simonsviken Næringspark.

Tungtrafikkandelen i Sjøkrigsskoleveien er målt til ca. 12-13%. Det betyr at det på en normal hverdag er ca. 350-400 kjøretøypasseringer (sum t/r) med større biler (lastebiler og vogntog).

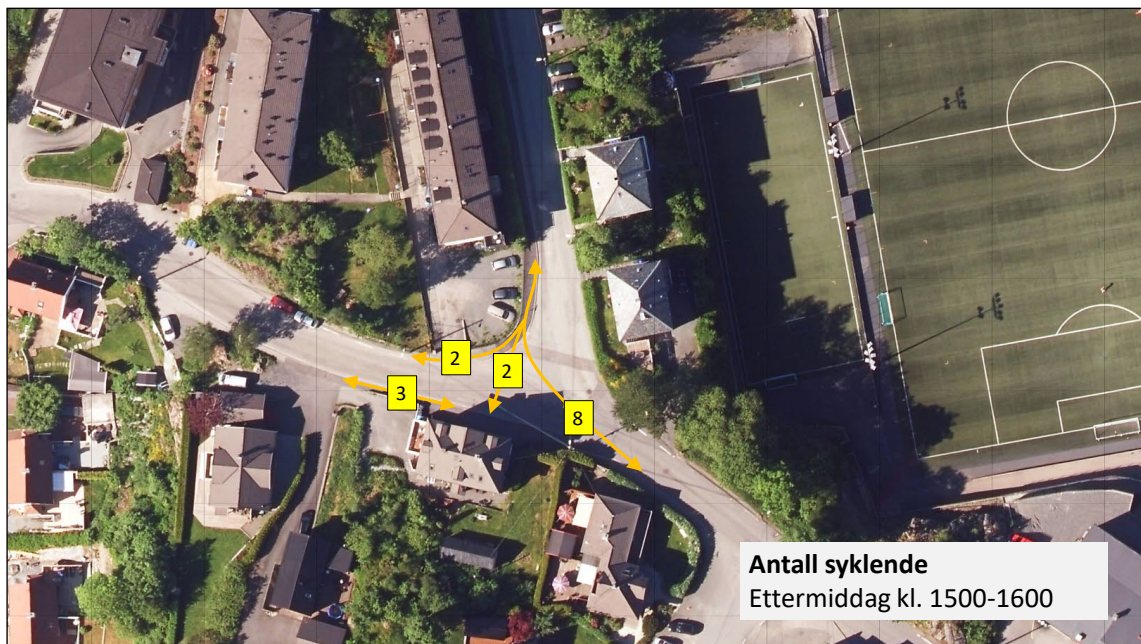
6.5.4 Sykkel og gange

Det er gjennomført flere trafikktegninger av gående og syklende i kryssområdet Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien gjennom videoanalyse med verktøyet GoodVision.

Målingene viser følgende trafikkmengde:



Figur 11. Gangtelling en hverdag juni 2022.

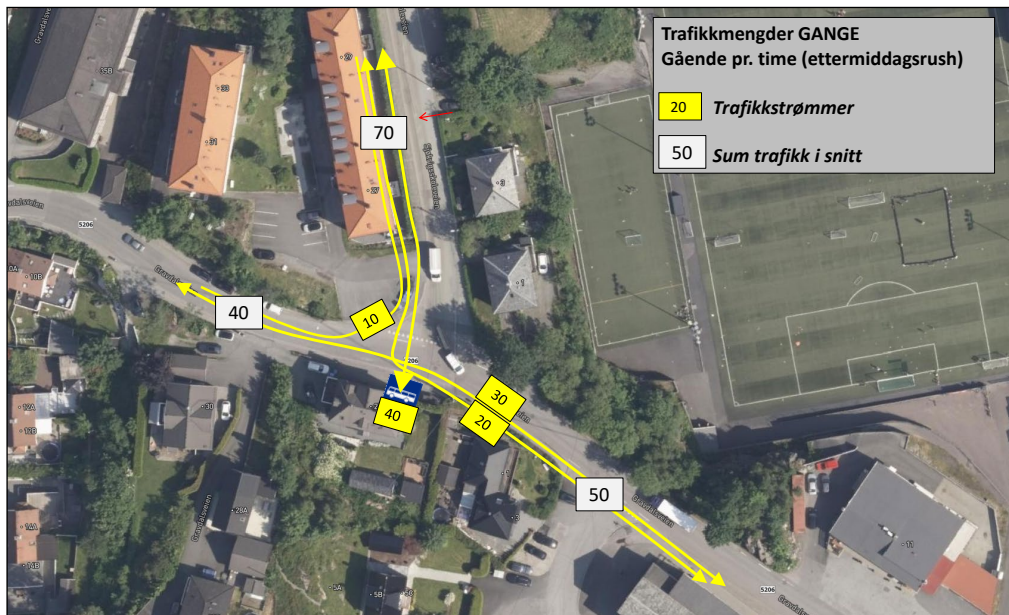


Figur 12. Sykkeltelling en hverdag i juni 2022.

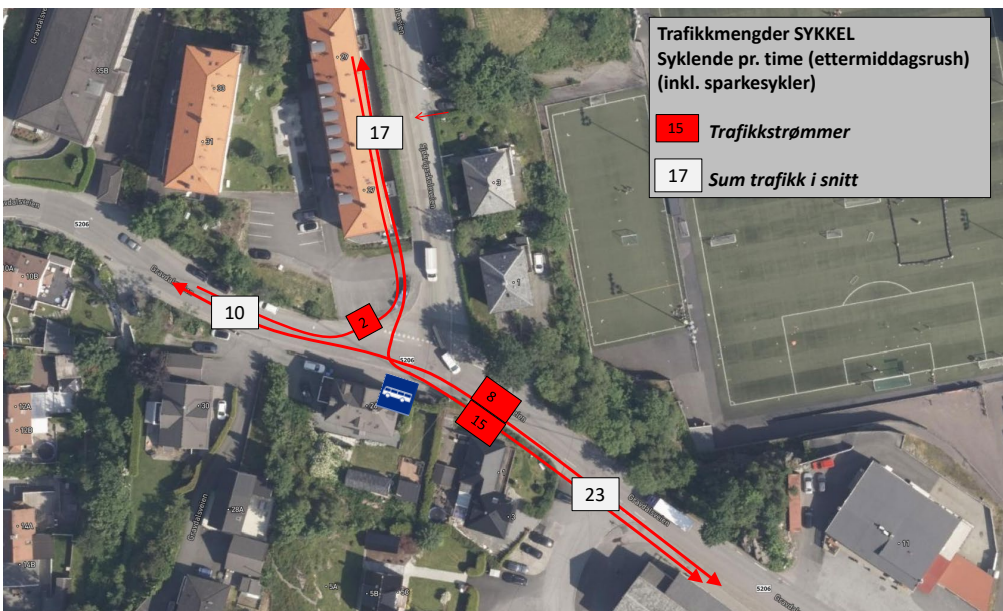
Tellingene ble gjennomført med video for å kartlegge gangmønster og adferd ved kryssing av Gravdalsveien, blant annet for vurderinger av trafikksikkerheten i krysset.

I tillegg er tellingene et grunnlag for beregning av turproduksjon og reisemiddelfordeling i mobilitetsplanen.

Det er foretatt nye tellinger i 2024 som blant annet viser følgende trafikkmengder:



Figur 13. Trafikkmengder - gående. Trafikkmåling i ettermiddagsrushet kl. 15-16, 2024.



Figur 14. Trafikkmengder - syklende. Trafikkmåling i ettermiddagsrushet kl. 15-16, 2024.

Vurderingene omkring gangmønstre og trafikksikkerhet i krysområdet er nærmere beskrevet i mobilitetsplanen for reguleringsplanen for Simonsviken.

6.6 Trafikkavvikling og kapasitet

Når det gjelder krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien er Gravdalsveien gjennomgående forkjøringsvei og krysarm fra Sjøkrigsskoleveien er vikepliktsregulert.

Krysset har lav trafikkbelastning, og det er ikke problemstillinger knyttet til kapasitet fra sidevei i krysset. Kapasitetsberegning ved hjelp av trafikkmodellen SIDRA Intersection, viser en maksimal belastningsgrad på ca. 0,2 i krysset (venstresving fra sidevei). Praktisk

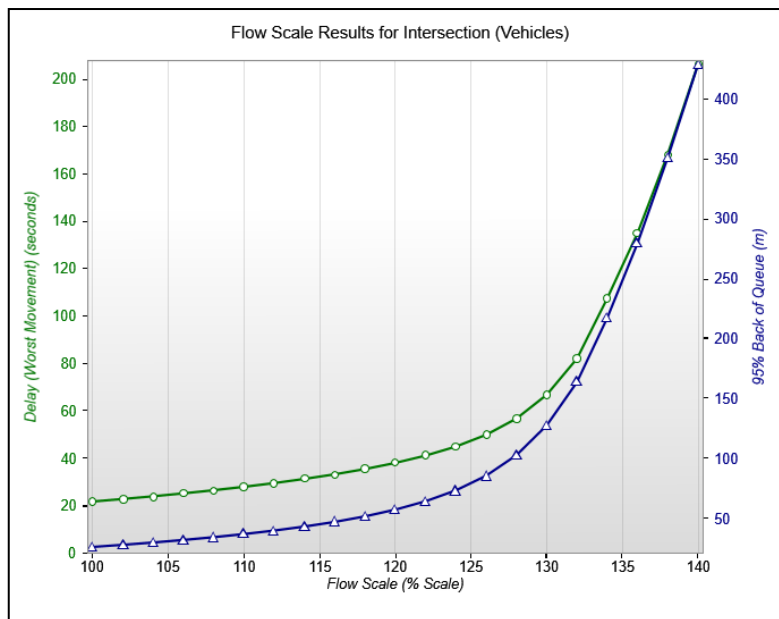
kapasitetsgrense inntreffer normalt med belastningsgrad på 0,85. Krysset har med dette god trafikkflyt og stor kapasitetsreserve.

Når det gjelder krysset Lyderhornsveien/Gravdalsveien, er det høyere trafikkbelastning, og kapasitet fra sidevei (som har betydning for kollektivfremkommeligheten) kan være en problemstilling. Det er derfor gjennomført en oppdatert trafikkteiling i 2025 som grunnlag for en kapasitetsanalyse av krysset for dagens situasjon.

Det er lagt til grunn kapasitetsberegninger for ettermiddagsrushet. Det er da trafikken ut fra sidevei (som er kapasitetsbegrensende for krysset) er størst, og eventuelle køer/forsinkelser fra sidevei (Gravdalsveien) kan potensielt gi forsinkelser for kollektivtrafikken. Det er også om ettermiddagen at trafikken fra planområdene påvirker trafikkavviklingen i krysset mest (høy andel utgående trafikk i form av arbeidsreiser og besøks-/kundereiser mm.).

Praktisk kapasitetsgrense inntreffer normalt ved belastningsgrad 0,85. Beregningene viser at krysset har tilstrekkelig kapasitet i dag. Høyeste belastningsgrad i dag er beregnet til ca. 0,5 og denne øker til ca. 0,6 med utbygging av planområdene. Trafikkavviklingen i dagens situasjon er tilfredsstillende, og forsinkelsene fra sidevei er normale for vikepliktsregulerte kryss. Snitt forsinkelser er under 30 sek. pr. kjøretøy i makstimen for venstresvingen ut fra sidevei som er den svingebevegelsen som har lavest kapasitet og de største forsinkelsene.

Kapasitetsreserven i krysset er i dag ca. 20% hvis vi legger til grunn en maksimalt, akseptabel forsinkelse på ca. 45 sek. pr. kjøretøy i snitt.



Figur 15. Kapasitetsreserve i krysset Lyderhornsveien/Gravdalsveien i dag. Beregnet økning i maksimal kølengde (blå linje) og forsinkelser for venstresving ut Gravdalsveien (grønn linje) ved økning i trafikknivået i forhold til dagens situasjon.

6.7 Mobilitet og trafikksikkerhet for myke trafikanter

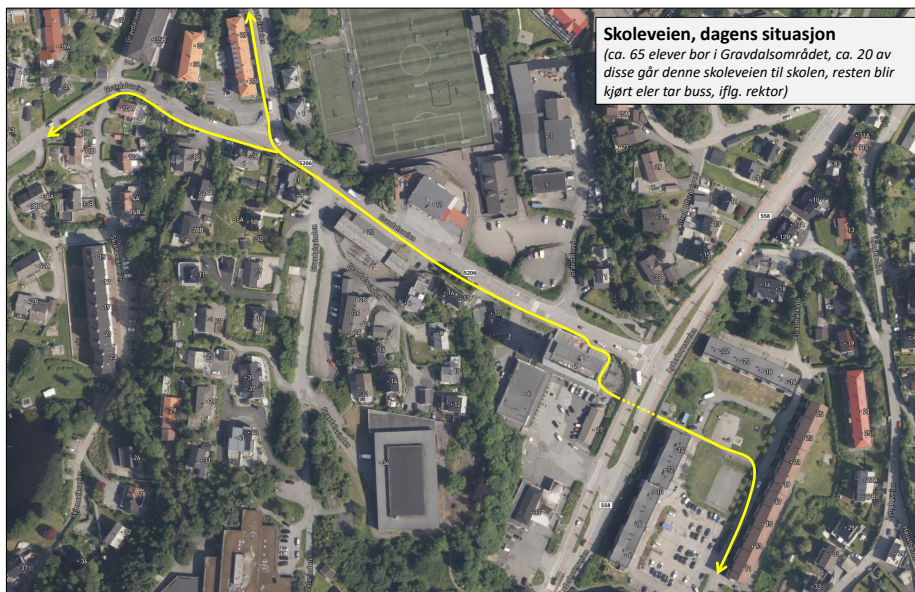
6.7.1 Problemstillinger

Både Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien har gjennomgående tilbud til myke trafikanter (fortau), men standarden er varierende og under standardkravet for nye gang/sykkelanlegg.

I tillegg er det problemstillinger knyttet til gang-/sykkelkryssing i kryssområdet Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien.

6.7.2 Skolevei

Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien fungerer som skolevei til Nygårdslien barneskole for beboere i området. Det har vært gjennomført felles befarings av skoleveien med rektor på skolen for å få innspill omkring dagens gangmønster og problemstillinger for elevenes trafikksikkerhet og trygghetsfølelse. En del av elevene blir kjørt til skolen i dag, mens noen går langs lokalveinettet til skolen (anslagsvis ca. 20 elever).



Figur 16. Illustrasjon av dagens skolevei til Nygårdslien skole og et anslag på gangtrafikken fra rektor under befarings av skoleveien.

Problemstillingene knyttet til mobilitet handler om at gangtilbudet i stor grad er smale fortau som gir begrenset plass/fremkommelighet, og noen kan oppleve utrygghetsfølelse.

Når det gjelder trafikksikkerhet, er problemstillingene i hovedsak knyttet til forholdene for myke trafikanter i kryssområdet Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien. Her er det ikke gangfelt, og de gående må krysse veien basert på å vike for kjørende trafikk. Fartsgrensen er i dag 50 km/t.

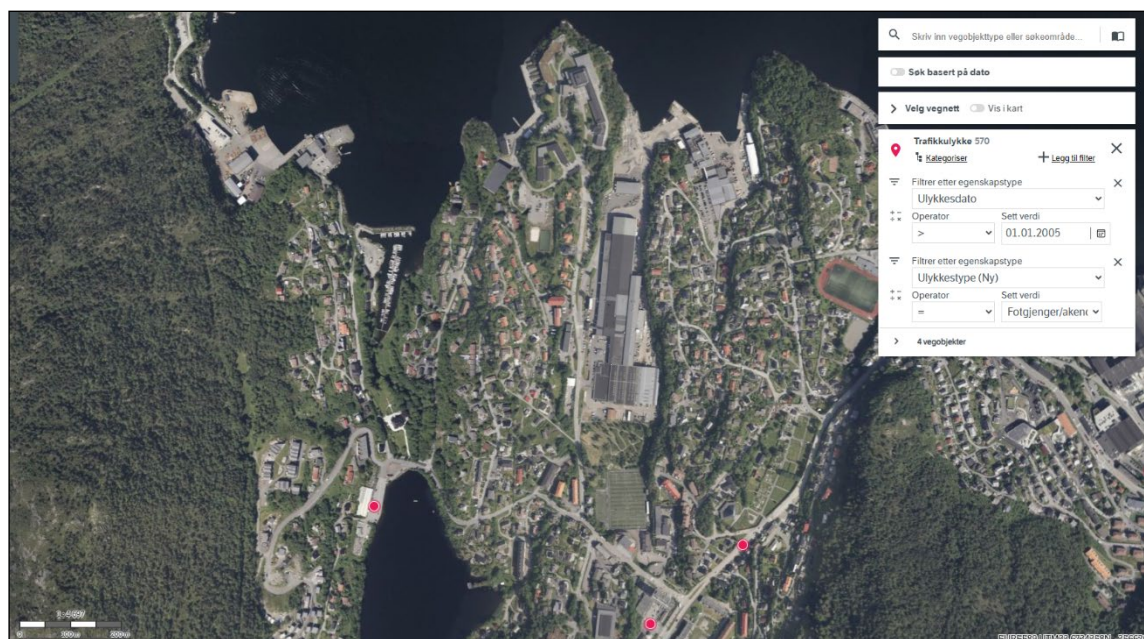
6.7.3 Ulykkesdata

Det er ikke inntruffet trafikulykker med personskade langs Sjøkrigsskoleveien de siste 20 årene. I Gravdalsveien viser ulykkesstatistikken følgende antall registrerte trafikulykker:



Figur 17. Antall registrerte trafikkulykker med personskade langs Gravdalsveien de siste 20 årene fordelt på ulykkeskategori. Kilde: Nasjonal veidatabank, Statens vegvesen.

Ulykkesstatistikken viser ingen registrerte fotgjengerulykker langs Sjøkrigsskoleveien og Gravdalsveien de siste 20 årene:



Figur 18. Antall fotgjengerulykker i Gravdals-området de siste 20 årene. Kilde: Nasjonal veidatabank, Statens vegvesen.

Oversikten viser 3 registrerte fotgjengerulykker i Gravdals-området de siste 20 årene, 1 i Gravdal og 2 langs Lyderhornsveien.

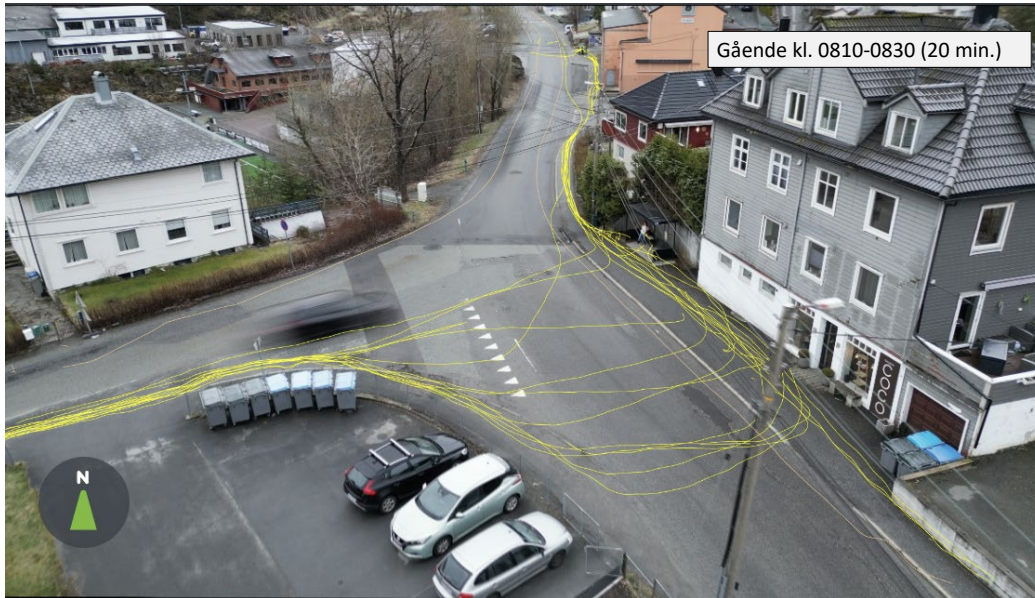
Ulykkesstatistikken indikerer lav ulykkesrisiko langs tilførselsveinet til planområdet, men trafikksikkerheten må også vurderes ut fra de trafikkmålingene og adferdsundersøkelsene som er utført, se neste delkapittel.

6.7.4 Risikovurdering

Det er gjort flere videoanalyser av gangmønsteret i krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien. Gangmønsteret er nærmere analysert i Mobilitetsplanen for Simonsviken.

Målingene viser at de myke trafikantene i stor grad krysser Gravdalsveien i området ved busstoppet. Siden det i dag ikke er regulert gangfelt, er det noe spredning av kryssingene, men det antas at et oppmerket gangfelt sentralt plassert i området der de fleste krysser i dag, ville medført at en stor andel av de myke trafikantene ville brukt gangfeltet.

Trafikkmålinger for to 20-minutters perioder i hhv. morgen- og ettermiddagsrushet, viser følgende krysningsmønster i dag:



Figur 19. Gangkryssinger i en 20 minutters periode, morgen 2024.



Figur 20. Gangkryssinger i en 20 minutters periode, ettermiddag 2024.

Oppsummert viser målingene følgende krysningsmønster:

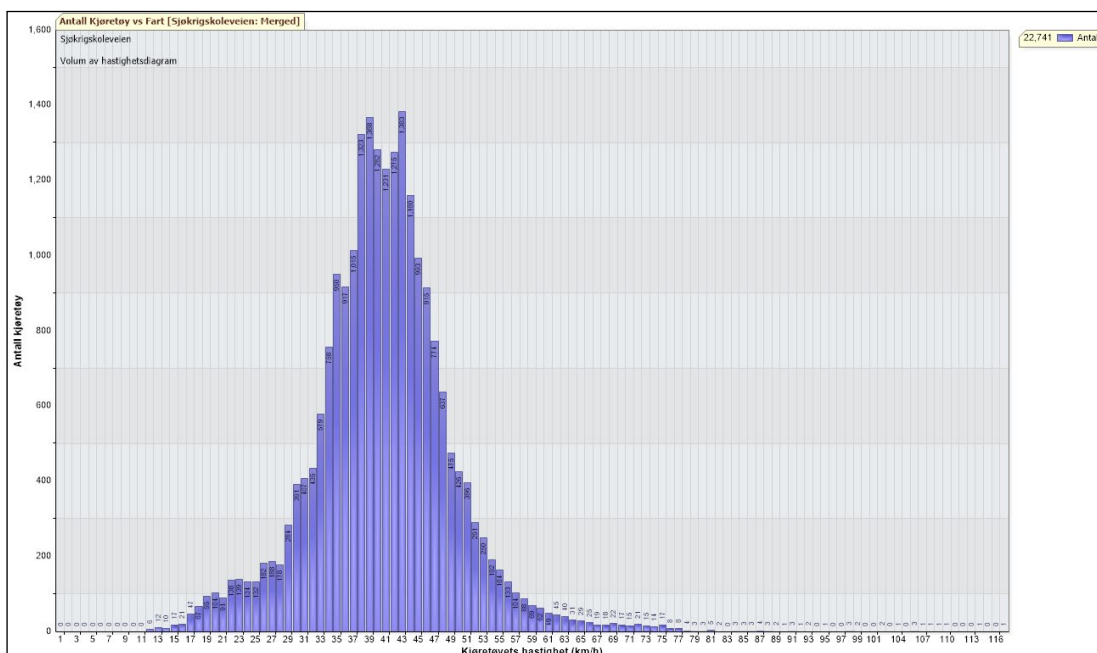


Figur 21. Trafikkmåling fra 2024 som viser dagens krysningsmønster for gående og syklende.

Trafikkmålingene viser at det er relativt stor trafikkmengde myke trafikanter som krysser veien. Antall kryssende er nesten 4 ganger større enn anbefalt grense for etablering av gangfelt over gater med 2.000 – 8.000 ÅDT (> 20 gående pr. time, Statens vegvesen, Håndbok V127, Kryssingssteder for gående).

Basert på videoanalyse av gangadferd og kjøreadferd i krysset, er vurderingen at forholdene for myke trafikanter i krysset er svært problematiske. Kjørende trafikk har forkjøringsrett, og gående må vente på ledig tidsluke i et relativt uoversiktlig kryssområde med en stor andel tunge kjøretøy (vogntog og lastebiler til/fra Sjøkrigsskoleveien og busser langs Gravdalsveien).

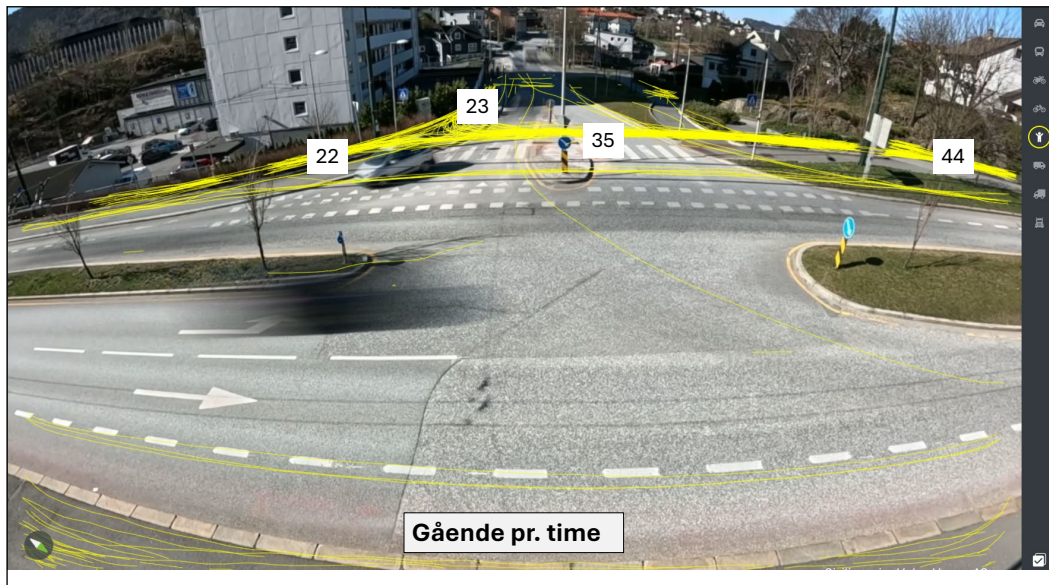
Radarmålingen i søndre del av Sjøkrigsskoleveien viser en gjennomsnittlig kjørehastighet på ca. 41 km/t, og en hastighetsfordeling som viser enkeltkjøretøy med svært høy hastighet:



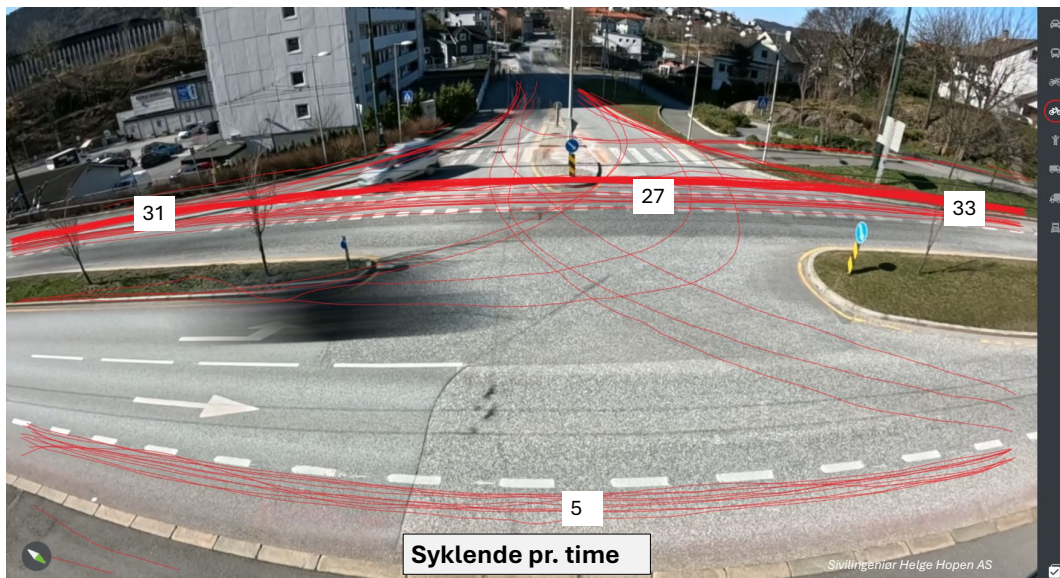
Figur 22. Målte kjørehastigheter i Sjøkrigsskoleveien like nord for kryss med Gravdalsveien.

Samlet vurdert er risikoen for trafikkuhell med myke trafikanter i kryssområdet vurdert som uakseptabel høy, og det anbefales gjennomført trafikksikringstiltak.

Når det gjelder krysset Lyderhornsveien/Gravdalsveien, viser trafikkmålingene at de myke trafikantene i stor grad benytter tilrettelagte krysningspunkter og sykkeltraséer. Det er ikke registrert «villkryssing» i kryssområdet.



Figur 23. Registrert timetrafikk for gående og gangmønsteret i krysset Lyderhornsveien/Gravdalsveien (ettermiddagsrush). Noen av de gule ganglinjene er sparkesykler.



Figur 24. Registrert timetrafikk for syklende i krysset Lyderhornsveien/Gravdalsveien (ettermiddagsrush).

Adferdsstudien tilsier at trafikksikkerheten for myke trafikanter er godt ivaretatt i kryssområdet. Ulykkesstatistikken underbygger dette; det er ikke registrert ulykker med fotgjengere involvert i krysset de 20 siste årene.

Ulykkesstatistikken forteller imidlertid ikke noe om sykkelulykker, og det gjøres oppmerksom på risikoen ved høyresving Lyderhornsveien mot Gravdalsveien samtidig med syklende rett frem i sykkelfeltet. Store kjøretøy vil her ha en blindsoner som kan hindre sikt mot syklende, og dette kan gi økt risiko for sykkelulykker. Eventuelle tiltak knyttet til å forbedre trafikksikkerheten for sykkel i krysset, må vurderes i sammenheng med planene for overordnet sykkelnett i Bergen og prinsipp for sykkelløsning langs Lyderhornsveien og Kringsjøveien, det vises her til arbeidet med Bergen kommune sin mobilitetsplan for Laksevåg.

6.8 Verdi for deltema Trafikk

Etterfølgende verdivurdering tar utgangspunkt i en beskrivelse av verdikriterier for deltemaet. Verditabellen under viser hvilke kriterier som er betydningsfulle i vurdering av trafikkavvikling for kjørende trafikk i planområdet, og hvilken betydning kriteriene har i KU-analysen.

Tabell 3. Verditabell for deltema Trafikkavvikling for kjørende trafikk

Verdikriterier	Uten betydning for KU	Noe	Middels	Stor	Svært stor
Fremkommelighet for kollektivtrafikken og næringstransporten				God fremkommelighet for næringstrafikken bidrar til å begrense kostnadene for næringsvirksomheter	God fremkommelighet for kollektivreisene er avgjørende for å begrense biltrafikk for arbeidsreiser til næringsområdet og å nå målsettinger om nullvekst i biltrafikken
Fremkommelighet for annen biltrafikk		Generell fremkommelighet for biltrafikken er underordnet kollektiv- og næringstrafikken.			

Basert på verdikriteriene, er det gjort følgende verdivurdering for undertema Trafikkavvikling:

Tabell 4 Verditabell for undertema: Trafikkavvikling for kjørende trafikk

Deltema Trafikkavvikling for kjørende trafikk				
Verdivurdering				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
			▲	
<p>Lokalveinettet betjener en stor andel næringstransport og Gravidalsveien er en viktig kollektivakse. Dette betyr at det er av stor betydning at det er god fremkommelighet og trafikkflyt på veiforbindelsen til hovedveinettet, slik at kollektivtrafikken ikke forsinkes og transportkostnadene for næringslivet holdes lavest mulig. God trafikkflyt for næringstransport og kollektivtrafikken gir også god fremkommelighet for personbiltransporten: Dette kan gi konflikter med nullvekstmålet for personbiltransporten og bidrar derfor til å trekke verdisetningen noe ned. Deltemaet er samlet vurdert gitt Stor verdi.</p>				

Verditabellen under viser hvilke kriterier som er betydningsfulle i vurdering av undertema Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter, og hvilken betydning kriteriene har i KU-analysen.

Tabell 5. Verditabell for deltema Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter

Verdikriterier	Uten betydning for KU	Noe	Middels	Stor	Svært stor
Fremkommelighet		Begrenset gang/sykeltrafikk utenfor viktige gangakser og sentrale reisemål		Prioriterte gang- og sykkelakser med store behov for god kapasitet og fremkommelighet	Prioriterte gang- og sykkelakser med svært store behov for god kapasitet og fremkommelighet.
Trafikksikkerhet				Viktige gang-/sykelakser med store trafikkmengder og behov for trygge krysningspunkt med kjørende trafikk	Sårbare trafikantgrupper med svært store behov for trafikksikre gang/sykkelløsninger (skolevei etc.)

Basert på verdikriteriene, er det gjort følgende verdivurdering for undertema Trafikksikkerhet og mobilitet:

Tabell 6 Verditabell for undertema: Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter.

Deltema Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter				
Verdivurdering				
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
				▲
<p>God mobilitet og trafikksikkerhet for myke trafikanter på gatenettet i og rundt planområdet er svært avgjørende for å gjøre det trygt og effektivt å bevege seg som gående eller syklist. Trygge og attraktive gang- og sykkelforbindelser kan bidra til å begrense biltrafikken og gi insitamant til at trafikantene velger gange, sykkel eller kollektiv fremfor bil. I verdivurderingen er det lagt spesiell vekt på at lokalveinettet er skolevei for barn og der trafikksikkerhet og trygghetsfølelse er en avgjørende verdifaktor. Deltemaet er gitt Svært stor verdi.</p>				

7 PÅVIRKNING

7.1 Innledning

Påvirkning er et uttrykk for endringer for undertemaene (kjørende trafikk og myke trafikanter) som følge av tiltaket. Vurderingen av påvirkningsgrad skal begrunnes, slik at det fremgår hvilke kriterier som er vektlagt.

Vurdering av påvirkning gjøres for både Alternativ 0 og Alternativ Utbygging. Sammenligningsgrunnlaget er dagens trafikksituasjon.

7.2 Midlertidige virkninger

Midlertidig påvirkning knyttet til anleggsfasen omtales vanligvis i KU, men inkluderes ikke i vurdering av påvirkningen, med mindre de vurderes å gi varige virkninger. Dette er særlig aktuelt i de tilfeller midlertidig situasjon forventes å være langvarig.

For utviklingen Simonsviken, reguleres det for eksisterende bruk, mindre arealutvidelser og mindre veiltak. Det er derfor ikke forventet midlertidig bygge- og anleggsarbeid som vil ha vesentlig innvirkning på fagtema trafikk.

7.3 Varige virkninger

Tabell 7. Påvirkningstabell for fagtema Trafikkavvikling for kjørende trafikk

Verdikriterier	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Fremkommelighet for kollektivtrafikken og næringstransporten	Bedre kapasitet og trafikkflyt på lokalveinettet og i kryss med hovedveinettet		Redusert trafikkflyt og mindre økning i forsinkelser		Stor kapasitetsreduksjon, omfattende økning av køer og forsinkelser, økt sårbarhet i trafikksystemet
Fremkommelighet for annen biltrafikk	Bedre kapasitet og trafikkflyt på lokalveinettet og i kryss med hovedveinettet		Redusert trafikkflyt og mindre økning i forsinkelser		Stor kapasitetsreduksjon, omfattende økning av køer og forsinkelser, økt sårbarhet i trafikksystemet

Basert på påvirkningstabellen, er påvirkning for deltemaet vurdert som følger:

Tabell 8. Påvirkning av tiltaket for deltema Trafikkavvikling for kjørende trafikk.

Deltema Trafikkavvikling for kjørende trafikk					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
Alternativ 0				▲	
Alternativ Utbygging				▲	
<p>Forventet endring i trafikkmengder på veinettet som følge av reguleringsplanen (+400 ÅDT) er svært begrenset og vil ikke påvirke trafikkavviklingen for noen av trafikantgruppene i merkbar grad. Felles trafikkanalyse for Sjøkrigsskoleveien og Simonsviken viser at trafikkavviklingen i kryss med hovedveinettet vil være akseptabel etter utbyggingen av planområdene. Krysset har god kapasitetsreserve og normale forsinkelser i dag. Trafikkøkningen som følge av reguleringsplanene utgjør ca. 5% trafikkøkning i krysset, og dette gir bare marginale utslag på belastningsgrad og forsinkelser. Kollektivfremkommeligheten i krysset er god, og påvirkes kun marginalt som følge av trafikkøkningen som reguleringsplanene medfører (+ 1 sekund økt forsinkelse pr. kjøretøy). Reguleringsplanen inneholder tiltak som gir noe forbedringer i fremkommelighet for næringstransporten (kryssutbedring i hovedavkjørselen til næringsområdet). Planlagt busstopp ("timeglassløsning") i krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien vil prioritere bussene fremfor personbiltrafikken fra Gravdal. Dette vil kunne gi noe økte forsinkelser for personbiltrafikken pga. innsnevringen av veien, mens næringstrafikken berøres i liten grad. Samlet vurdert forventes tiltaket å gi en Ubetydelig endring for deltema Trafikkavvikling for kjørende trafikk.</p>					

Tabell 9. Påvirkningstabell for undertema Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter.

Verdikriterier	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Foringet	Sterkt forringet
Fremkommelighet	Mer plass til gående og syklende og egne traseer for hhv. gående og syklende				Mindre plass til myke trafikanter og flere konfliktpunkter med andre trafikantergrupper
Trafikksikkerhet	Færre konfliktpunkt og tryggere krysningpunkt mellom myke trafikanter og kjørende trafikk				Flere konfliktpunkt med andre trafikanter og økt risiko for kryssing/konflikt med kjørende trafikk.

Tabell 10. Påvirkning av tiltaket for deltema Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter.

Deltema Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
Alternativ 0				▲	
Alternativ Utbygging					▲
<p>Reguleringsplanen gir mer plass til myke trafikanter gjennom utvidelse av fortau som eventuelt også kan benyttes for sykkeltilrettelegging (gang/sykelvei eller sykkelvei med fortau). Det er lagt opp til å etablere et tryggere krysningpunkt over Gravidalsveien, og gjennom å bygge opp under et ensidig tilbud for myke trafikanter på sør/vest-siden av kjøreveien, begrenses krysningsbehovet over tungtrafikkaksen mot næringsområdet. Med etablering av "timeglass"-utformet bussholdeplass, forventes det redusert kjørefart gjennom krysset, noe som vil være et viktig bidrag til forbedret trafikksikkerhet. Eventuelle ytterligere tiltak for fartsreduksjon utenom planen/tiltaket (f.eks. redusert fartsgrense og fartsdempende tiltak) vil også kunne bidra til økt trafikksikkerhet.</p> <p>Samlet vurdert er tiltakets påvirkning for undertemaet vurdert som Forbedret.</p>					

7.4 Avbøtende tiltak

Problemstillingene med redusert trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter i området har vært kjent under hele prosessen med utforming av reguleringsplanen. Tiltak som kan defineres som avbøtende tiltak er derfor innlemmet i reguleringsplanen i forbindelse med planutformingen, og er dermed del av tiltaket/planen. Dette gjelder utbedringen av lokalveier/kryss/avkjørsler og forbedringstiltakene langs gang/sykelaksene.

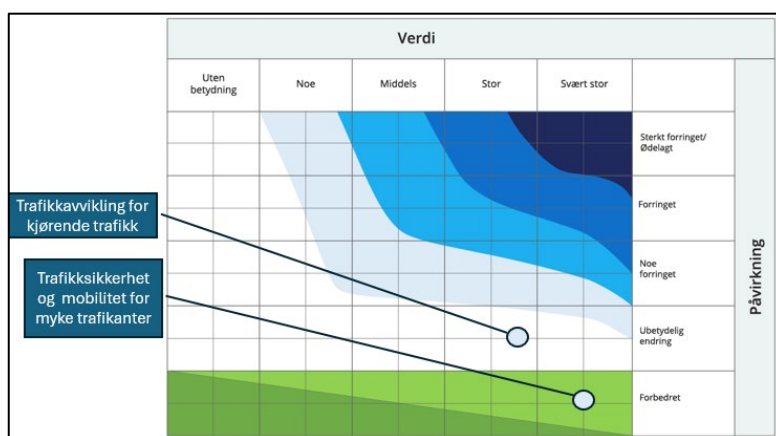
Når det gjelder øvrige, avbøtende tiltak, vil dette eksempelvis kunne være tiltak som forsterker ønsket effekt med redusert kjørefart for biltrafikken, eksempelvis redusert fartsgrense og fartsdempende tiltak. Dette er tiltak som ansvarlig veieier (Vestland fylkeskommune for fylkesveier og Bergen kommune for kommunale veier) har ansvar for.

8 KONSEKVENNS

8.1 Innledning

Ved å sammenstille verdivurderingen med vurderingen av tiltakets påvirkning i en såkalt konsekvensvifte, kommer konsekvensgraden frem. Konsekvensviften er konstruert slik at delområder/deltema med stor/ svært stor verdi kan få mest negativ konsekvensgrad. Konsekvensgrad fastsettes av den underliggende fargen i viften i det punktet der et delområdes verdi treffer vurdert påvirkning. Ved konsekvensgrad betydelig, alvorlig eller svært alvorlig konsekvens kan planen/tiltaket være i konflikt med nasjonale og/eller vesentlig regionale interesser, og dermed kunne være grunnlag for innsigelse.

8.2 Konsekvensgrad



Figur 25. Konsekvensvifte som viser konsekvensgrad for deltemaene for Alternativ Utbygging.

Tabell 11. Konsekvensgrad for deltema Trafikkavvikling.

Deltema Trafikkavvikling for kjørende trafikk							
Konsekvens							
Alternativ	Stor positiv	Litt positiv	Uendret	Liten negativ	Middels negativ	Stor negativ	Svært stor negativ
	++++/+++	++/+	0	-	--	---	----
Alternativ 0			▲				
Alternativ Utbygging			▲				
Begrunnelse: Trafikkavvikling er gitt stor verdi, men tiltakets påvirkning er vurdert til uendret. Dette innebærer en forventet uendret konsekvens for deltemaet.							

Tabell 12. Konsekvensgrad for deltema Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter.

Deltema Mobilitet							
Konsekvens							
Alternativ	Stor positiv	Litt positiv	Uendret	Liten negativ	Middels negativ	Stor negativ	Svært stor negativ
	++++/+++	++/+	0	-	--	---	----
Alternativ 0			▲				
Alternativ Utbygging		▲					
Begrunnelse: Mobilitet og trafikksikkerhet for myke trafikanter har svært stor verdi, og påvirkningen er vurdert til forbedret. Dette gir positiv konsekvens, men det er fortsatt utfordringer med at lokalveinetett er belastet med mye tungtrafikk, og på noe strekninger er det fortsatt begrenset plass til myke trafikanter. Det er ikke funnet plass til sammenhengende sykkelveinett som innebærer delstrekninger med blanding av gang- og sykkeltrafikken. Samlet vurdert forventes tiltaket/planen å gi Litt Positiv konsekvens (++)							

8.3 Sammenstilling konsekvens og rangering av alternativ

Tabell 8-13: Sammenstilling av konsekvens for fagtema trafikk.

Deltema	Alternativ 0	Alternativ Utbygging
Deltema Trafikkavvikling	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)
Deltema Trafikksikkerhet og mobilitet	Ubetydelig konsekvens (0)	Litt positiv (++)
Begrunnelser konsekvensgrad		Planen/tiltaket inneholder utbedringstiltak som oppretholder dagens kapasitet/fremkommelighet for kjørende trafikk, og gir forbedringer i trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter.

8.4 Usikkerhet

Beregningene av trafikkmengder, trafikkavvikling og vurderingene rundt trafikksikkerhet inneholder usikkerheter, men trafikkanalysene bygger på omfattende trafikkmålinger/tellinger som gir et godt faktagrunnlag for situasjonsbeskrivelsen, og erfaringskunnskap om trafikksikkerhetstiltak gir en trygghet for vurdering av planen/tiltakets konsekvenser.

Usikkerhetene med konsekvensvurderingene er på denne bakgrunn ikke vurdert som store, og konsekvensvurderingene gir med dette et rimelig sannsynlig bilde på forventede virkninger.

9 MÅLOPPNÅELSE OG ANBEFALING

9.1 Måloppnåelse

Planen/tiltakets virkninger er vurdert opp mot overordnede målsettinger knyttet til trafikk/samferdsel.

Når det gjelder overordnet målsetting om å begrense personbiltrafikken må det tas hensyn til at næringstrafikk er unntatt fra nullvekstmålet i byveksttalen for Bergensområdet.

Nullvekstmålet er imidlertid relevant for arbeids- og kundereisene til næringsområdet. Planen/tiltaket gir bedre mobilitet og trafikkikkerhet i gangaksene mellom planområdet og kollektivnettet, og gir med dette noe måloppnåelse i forhold til å begrense bilbruken for arbeidsreiser. Parkeringsdekningen pr. m² næringsareal går noe ned og bidrar på samme måten med et lite bidrag til god måloppnåelse.

Når det gjelder nullvisjonen om antall drepte og hardt skadde i trafikken, bidrar planen/tiltaket med utbedringstiltak på lokalveinettet som forventes å gi lavere risiko for at trafikkuhell skjer. Tiltakene som gir redusert kjørefart gir mindre alvorlighetsgrad dersom uhell inntreffer. Samlet vurdert gir planen/tiltaket god måloppnåelse i forhold til overordnet målsetting om å bedre trafikkikkerheten.

9.2 Anbefalinger

Konsekvensutredningen inneholder ingen sammenstilling av ulike utbyggingsalternativer, og har dermed ingen rangering eller anbefaling knyttet til utbyggingsalternativ.

10 KILDER

1. Felles trafikkanalyse for Simonsviken og Sjøkrigsskolen (24.6.2025)
2. Mobilitetsplan for Simonsviken Næringspark (24.6.2025)
3. Trafikkvurdering kryss Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien (3.7.2023)
4. Trafikkvurdering – bruksendring Envir (16.5.2023)
5. Opinion 14.3.2024, «Nasjonal reisevaneundersøkelse – reisevaner i de 7 største byregionene»
6. Miljødirektoratet 2023: «Konsekvensutredning av klima og miljø» Veileder M-1941. (<https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/overvaking-arealplanlegging/arealplanlegging/konsekvensutredninger/>)