

Sivilingeniør Helge Hopen AS

Reguleringsplan for Simonsviken næringspark, gnr.149 bnr.4 m.fl.



Mobilitetsplan

Bergen, 24.6.2025, revidert 30.1.2026

INNHOOLD

1	INNLEDNING	2
2	BAKGRUNN	3
2.1	PLANBESKRIVELSE	3
2.2	PROBLEMSTILLINGER FOR TRAFIKK OG MOBILITET	4
2.3	HENSIKT MED MOBILITETSPANEN	5
3	OVERORDNET MOBILITET	6
3.1	INNLEDNING	6
3.2	ABC-PRINSIPPET	6
3.3	BYVEKSTAVTALEN OG NULLVEKSTMÅLET	7
3.4	KOLLEKTIVTILGJENGELIGHET	7
3.5	SYKKELTILGJENGELIGHET	8
3.6	TURPRODUKSJON OG REISEMIDDELFORDELING	9
3.7	MÅLOPPNÅELSE	11
4	MOBILITETSLØSNINGER OG TILTAK	13
4.1	TRAFIKKMENGDER.....	13
4.2	MOBILITET OG TRAFIKKSIKKERHET FOR MYKE TRAFIKANTER.....	15
4.3	PLANLØSNINGER OG TILTAK.....	21
5	SAMLET VURDERING OG KONKLUSJON	30
5.1	MÅLOPPNÅELSE	30
5.2	MOBILITETSLØSNINGER OG TILTAK	30

1 INNLEDNING

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

Forslagsstiller er Simonsviken Næringspark AS.

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

Mobilitetsplanen bygger på kommuneplanen for Bergen og overordnet transportmål for Bergensområdet, herunder nullvekstmålet for personbiltransporten. Hovedformålet med en mobilitetsplan er å underbygge hvordan planen kan bidra til å begrense bilbruken. For Simonsviken Næringspark vil dette først og fremst handle om arbeidsreisene til virksomhetene i området.

Mobilitetsplanen har en overordnet del som viser hvordan planen kan bidra til å begrense bilbruken og støtte opp under betjening av arbeidsreisene med kollektivtransport, sykkel og gange. I denne delen er det gjort beregninger av forventet turproduksjon og reisemiddelfordeling.

Videre har mobilitetsplanen en beskrivelse av de praktiske trafikk- og mobilitetsløsningene for alle trafikanter og tilhørende funksjonalitet.

Som grunnlag for beskrivelse av mobilitetsløsninger og tiltak, er det utført en felles trafikkanalyse for reguleringsplanene for henholdsvis Simonsviken Næringspark og Sjøkrigsskolen. Denne trafikkanalysen er dokumentert i egen rapport, og inneholder bl.a. beregninger av fremtidige trafikkmengder til/fra planområdene, og konsekvenser for fremkommelighet, mobilitet, trafiksikkerhet mv. Hensikten med trafikkanalysen er å ha et faglig underlag for hvordan vei- og gatenettet skal utformes, samt avdekke eventuelle behov for tiltak og rekkefølgekrav.

Mobilitetsplanen er oppdatert 30.1.2026 med et nytt delkapittel 4.3.3 der det er gjort supplerende vurderinger av muligheter for trafiksikkerhets- og mobilitetstiltak i Sjøkrigsskoleveien.

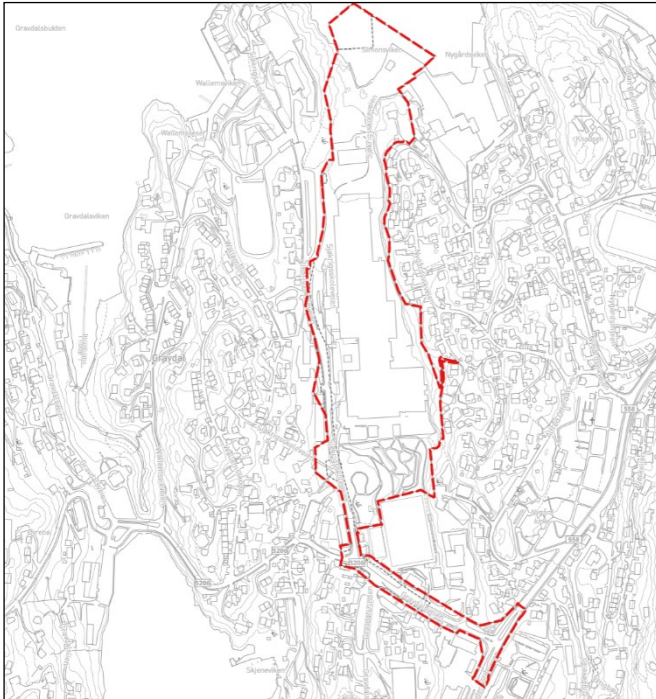
Bergen, 30.1.2026

2 BAKGRUNN

2.1 Planbeskrivelse

2.1.1 Planavgrensning

Planarbeidet omfatter hele Simonsviken Næringspark inklusiv tilførselsveinettet frem til kryss med Lyderhornsveien (Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien).



Figur 1. Foreløpig planavgrensning i henhold til planregisteret i Bergen kommune.

2.1.2 Arealformål/utbygging

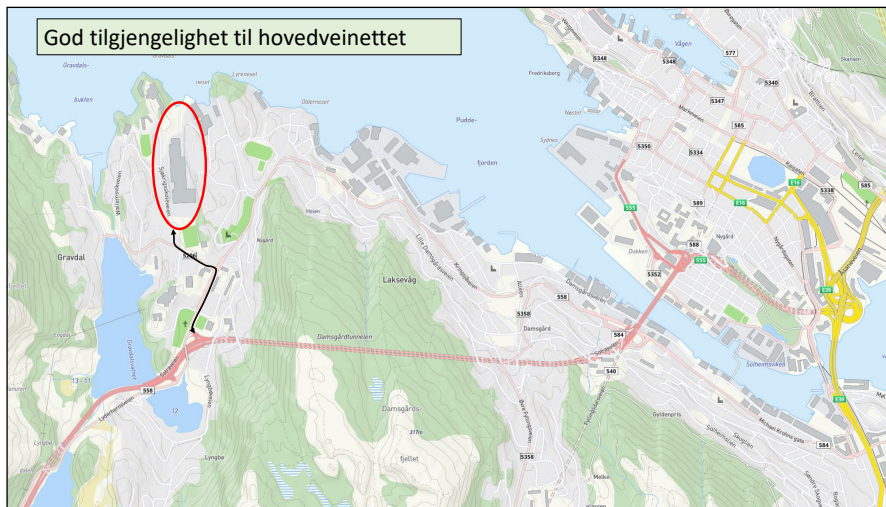
I dag er det i underkant av 53.000 m² næringsareal i næringsparken. Planen skal tilrettelegge for å ivareta og videreutvikle dagens næringsvirksomheter med en mindre utvidelse av eksisterende bygningsmasse (+ ca. 8.000 m²). I tillegg skal planen regulere ca. 3.000 m² nytt næringsareal/lagerbygg som behandles parallelt i egen byggesak.

2.1.3 Parkering

Når det gjelder parkering, er det i dag ca. 290 tilgjengelige parkeringsplasser til arbeids- og besøks/kundeparkering for Simonsviken Næringspark. Dette tilsvarer en parkeringsdekning på ca. 5,5 plasser pr. 1000 m² næringsareal.

I planforslaget legges det opp til en økning av næringsarealet med ca. 11.000 m², uten å øke antallet parkeringsplasser, dvs. opprettholde dagens ca. 290 plasser. Dette tilsvarer en parkeringsdekning på ca. 4,6 plasser pr. 1000 m² næringsareal etter utbygging av planområdet.

2.1.4 Tilkomst



Figur 2. Planområdet er lokalisert i kort avstand fra hovedveinettet med påkobling til Rv.555 ved Nygård.

Planområdet 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 at nytt Sotrasamband åpner i 2027 vil det være økt kapasitet og vesentlig bedre fremkommelighet i retning Sotra og Askøy, samt påkobling til ringvei vest mot søndre og vestre bydeler.

2.2 Problemstillinger for trafikk og mobilitet

2.2.1 Overordnet mobilitetsplan med mål om redusert bilbruk

For arbeidsreisene (personreisene) til/fra planområdet, er det en målsetting om at flest mulig benytter kollektivtrafikk, sykkel og gange til jobben. I mobilitetsplanen vurderes turproduksjon og reisemiddelfordeling, og på hvilken måte man kan tilrettelegge for at færrest mulig bruker bilen til/fra jobb.

2.2.2 Mobilitet og trafiksikkerhet for myke trafikanter

Planområdet har god tilgjengelighet til hovedveinettet, men tungtransporten kan gi utfordringer når det gjelder miljø og trafiksikkerhet gjennom belastning av de lokale tilkomstveiene fra Rv.555 til planområdet (Lyderhornsveien, Gravidalsveien og Sjøkrigsskoleveien). I mobilitetsplanen og i felles trafikkanalyse for Simonsviken og Sjøkrigsskolen, er det sett nærmere på hva planen innebærer mht. fremtidige trafikkmengder, og muligheter for eventuelle avbøtende tiltak for å bedre mobilitet og trafiksikkerhet for myke trafikanter i området.

Hovedfokus er å vurdere hvordan planen kan tilrettelegge for god mobilitet og trafiksikkerhet for myke trafikanter, samtidig som det opprettholdes god funksjonalitet for næringstransporten til/fra planområdet.

Når det gjelder problemstillinger knyttet til kapasitet og trafikkavvikling i krysset, henvises det til felles trafikkanalyse for Simonsviken Næringspark og Sjøkrigsskolen.



Figur 3. Mobilitet og trafikksikkerhet for myke trafikanter vil være en viktig del av mobilitetsplanen.

2.3 Hensikt med mobilitetsplanen

Mobilitetsplanen har to hoveddeler; Del 1, Overordnet mobilitetsplan (kap. 3) og Del 2, Mobilitetsløsninger og tiltak (kap. 4)

Overordnet del bygger på en målsetting om å begrense bilbruk ved å tilrettelegge for å løse transportbehovet i størst mulig grad med gange, sykkel og kollektiv. Her vil det bli regnet på reisebehov, turproduksjon og reisemiddelfordeling. Det vurderes forventet bilførerandel for personturene basert på reisevanedata, områdets tilgjengelighet, parkeringsdekning mv.

De konkrete vurderingene av trafikk- og mobilitetsløsninger i kap. 4 omhandler «hverdagsmobiliteten», dvs. løsninger for tilkomst til planområdet, samt mobilitet og trafikksikkerhet for myke trafikanter.



Figur 4. Mobilitetsplanen skal både synliggjøre hvordan målsettingen om lavest mulig bilbruk for personreiser (arbeidsreiser) kan oppnås, samtidig som fremkommelighet, funksjonalitet og trafikksikkerhet i forbindelse med vare- og godstransporten til Simonsviken skal ivaretas.

3 OVERORDNET MOBILITET

3.1 Innledning

Hovedformål med mobilitetsplanen for et tiltak / en plan er å vurdere hvordan biltrafikken til/fra planområdet kan begrenses. Her må det tas hensyn til at næringstransport er unntatt fra nullvekstmålet for personbiltrafikken, se kap. 3.3.

For Simonsviken Næringspark vil overordnet mobilitetsplan være avgrenset til vurdering av personbiltrafikken for arbeidsreiser til/fra planområdet. For mange av næringsvirksomhetene i området vil biltransport for kunde-/besøksreiser være praktisk nødvendig (handel med byggevarer etc.).

I det etterfølgende er det gjort noen enkle og grove estimat på turproduksjon og reisemiddelfordeling for å synliggjøre reiseomfang og potensiale for å oppnå redusert bilbruk for arbeidsreisene til/fra planområdet.

3.2 ABC-prinsippet

Mobilitetsplanen skal vurdere om reguleringsplanen er i tråd med målsettingene knyttet til det såkalte ABC-prinsippet. ABC-kategorisering har til hensikt å sikre at rett virksomhet legges på rett sted, slik at virksomhetens transportbehov løses på en mest mulig miljøvennlig og bærekraftig måte.

Bruk av ABC-prinsippet er nærmere beskrevet i «Veileder om bruk av ABC-prinsippet i kommunal planlegging», Asplan Viak 25.1.2024.

Målsetningen med ABC-metoden er å kunne minimere det samlede transportbehovet i en by eller region og øke tilgjengeligheten med alternative transportmidler til bil, samtidig som det legges til rette for et konkurransedyktig næringsliv og gode vilkår for trafikkavvikling. Prinsippet skal bidra til effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg og reduserte klimagassutslipp

- 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 skal reguleres til næring (industri/lager mm.). Planområdet har moderat arbeidsplasskonsentrasjon, en del kundetrafikk til vareutsalg/engros og relativt mye vare- og godstransport. Dette gir behov for god kollektivtilgjengelighet (særlig for arbeidsreiser), men også god tilgjengelighet for varetransport og besøks-/kundetrafikk med bil.

Planområdet er på denne bakgrunn egnet for lokalisering i typiske B-områder, noe som den aktuelle lokaliseringen på Gravdalsveien er definert som, jfr. Regional areal- og transportplan for bergensområdet 2017-28. Simonsviken har god kollektiv- og sykkeltilgjengelighet, samtidig som det er kort og direkte tilkomst fra hovedveinettet og ingen restriksjoner på biltrafikk som i A-områdene.

Lokalisering av planområdet er på denne bakgrunn vurdert å være i samsvar med ABC-prinsippet.

3.3 Byvekstavtalen og nullvekstmålet

Trafikkanalysen viser at utvikling av planområdene på sikt kan medføre en trafikkøkning i Gravdalsveien mot kryss med Lyderhornsveien på ca. 600 ÅDT (+ 400 ÅDT til//fra Simonsviken og + 200 ÅDT til/fra Sjøkrigsskolen). Dette representerer en trafikkøkning på ca. 5% i krysset.

Denne trafikkøkningen kan ikke sies å være i konflikt med Byvekstavtalen og nullvekstmålet for personbiltransporten. Dette begrunnes med følgende:

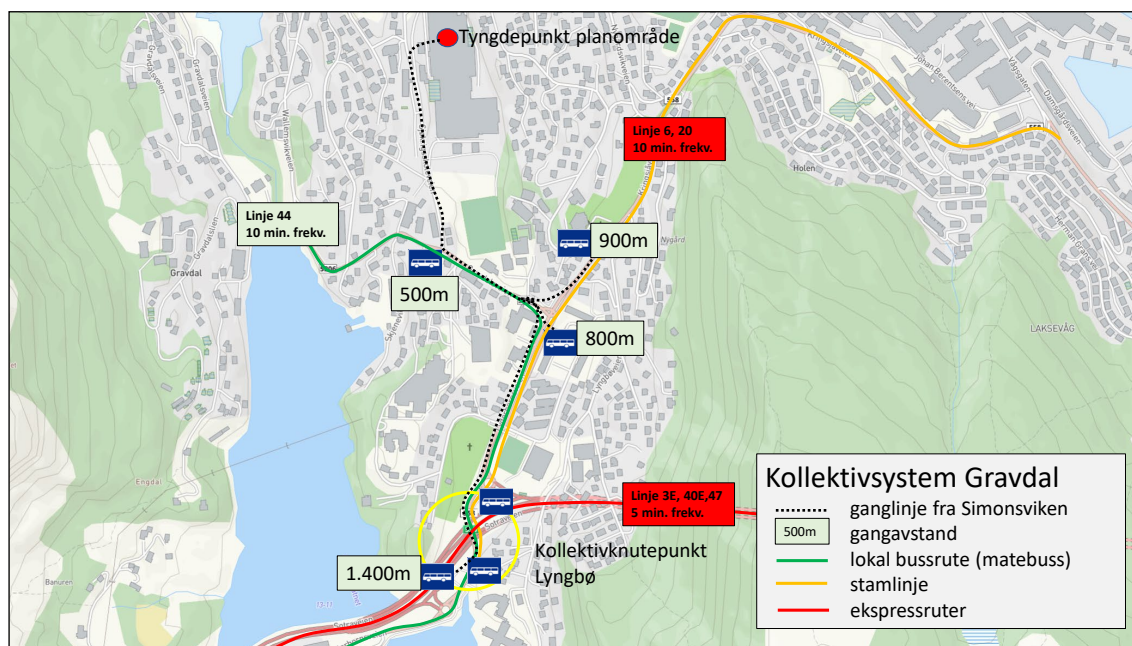
- Nullvekstmålet gjelder ikke trafikkskapning knyttet til enkeltprosjekter/enkeltplaner. Målet gjelder samlet personbiltrafikk i regionen, jfr. signet byvekstavgjørelse 24.9.2020 for Bergensområdet: «Nullvekstmålet er knyttet til samla kjøretøykilometer innanfor avtaleområdet». Enkeltplaner må vurderes i en større sammenheng, der man blant annet må vurdere hvilken trafikkskapning som ville blitt utløst av en alternativ lokalisering. Planområdene er lokalisert i Laksevåg bydel med et godt kollektivtilbud som gjør det mulig å begrense personbiltransporten for arbeidsreisene til/fra planområdene.
- Mye av trafikkøkningen som følge av utbyggingen i planområdene er knyttet til varetransport og offentlig/privat tjenesteyting som er unntatt fra nullvekstmålet: «For å tilretteleggja for eit godt tenestetilbod og gunstige rammevilkår for næringslivet vert fylgjande halde utanfor nullvekstmålet; gjennomgangstrafikk (reiser som har både start- og endepunkt utanfor avtaleområdet), transport knytt til offentleg og privat tenesteyting, varetransport og godstransport.»

Begge planområdene skal tilrettelegge for å ivareta og videreutvikle dagens virksomheter, henholdsvis næring/industri og forsvar/opplæring. For den største virksomheten i Simonsviken Næringspark (Envir) legges det opp til å oppnå bedre utnyttelse av kapasiteten på kjøretøyene som betjener planområdet, slik at belastningen på det offentlige veinettet reduseres. Envir er i gang med å utvikle virksomheten gjennom å etablere et nytt renseanlegg som gir økt kapasitet og bedre muligheter for en mer effektiv logistikk der en størst mulig andel av bilene som frakter inngående masser, også tar med seg vaskede, rene masser til gjenbruk, slik at færrest mulig biler kjører ut igjen tomme.

3.4 Kollektivtilgjengelighet

Simonsviken Næringspark ligger i en gangavstand på ca. 300 -700 meter til bussholdeplass i Gravdalsveien (ca. 500 meter fra tyngdepunktet i planområdet), der linje 44 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 ekspressbuss til Bergen sentrum med reisetid 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 5. 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

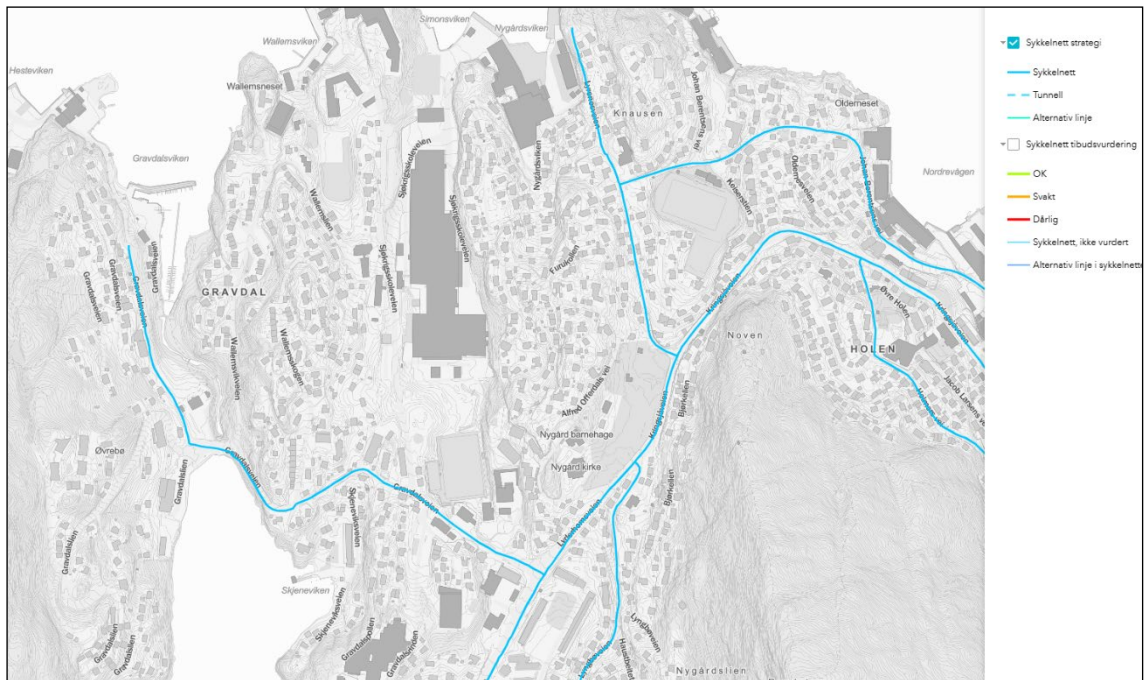
Figur 6. Definisjon av tilgang til kollektivtransport (PROSAM-rapport 218 / Urbanet Analyse).

Basert på områdets beliggenhet i forhold til de ulike kollektivalternativene, kan kollektivtilgjengeligheten samlet sett betegnes som svært god / god. Her er det hensyntatt ulemper med omstigning og fordelene med å kunne benytte flere ulike kollektivruter. Dette gir et godt grunnlag for å bygge opp under overordnede transportmål om å begrense personbiltransporten for arbeidsreisene til/fra planområdet.

3.5 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 2029-30:



Figur 7. 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 8. Dagens sykkeltilrettelegging i Lyderhornsveien (sykkelfelt), her i kryss med Gravdalsveien.

3.6 Turproduksjon og reisemiddelfordeling

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

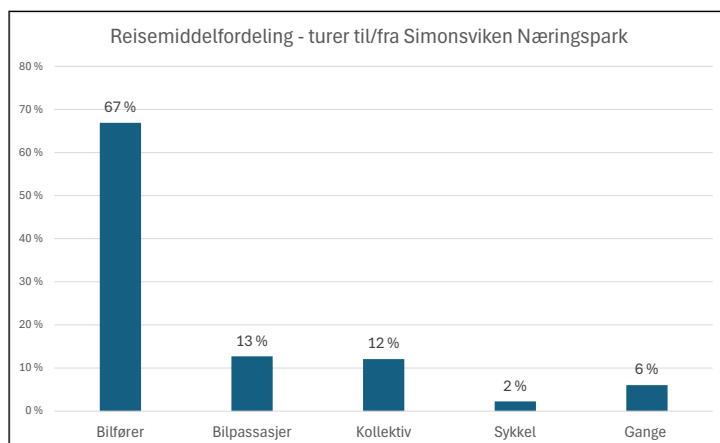
- Måling av trafikkmengder i Sjøkrigsskoleveien (biltrafikk inkl. gods- og varetransport) ved hjelp av radar, utført i hhv nordre og søndre del av Sjøkrigsskoleveien, samt i Gravdalsveien vest for Sjøkrigsskoleveien, det vises til felles trafikkanalyse.
- Måling av gang- og sykkeltrafikken i nordre del av Sjøkrigsskoleveien (GoodVision) som viser tall for gående og syklende, inkl. gange til busstopp (kollektivreiser).

Tellingene gir grunnlag for å estimere turproduksjonen som bilfører (inkl. bilfører for gods- og varetransporten), kollektivreisende og gange/sykkel fra hhv. Simonsviken Næringspark, Sjøkrigsskolen og boliger i området. Reisende som bilpassasjerer er skjønnsmessig vurdert.

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

Tabell 1. Estimert turproduksjon og reisemiddelfordeling til/fra planområdet. Bilførerturene er inkl. gods- og varetransport.

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



Figur 9. Estimert reisemiddelfordeling for alle turer til/fra Simonsviken Næringspark i dag.

Samlet turproduksjon (personreiser + gods/varetransport) er estimert til ca. 3.000 daglige turer til/fra Simonsviken Næringspark på hverdager (YDT). Bilførerandelen er estimert til ca. 67%. Dette kan betraktes som et normalt reisemønster til/fra næringsområder.

Det er målt en total trafikkmengde på 2.990 YDT i søndre enden av Sjøkrigsskoleveien (kilde: Felles trafikkanalyse for Simonsviken Næringspark og Sjøkrigsskoleveien). Tungtrafikkandelen er målt til 12,6%, dvs. ca. 377 tyngre kjøretøyer daglig. Radarmålingen ved Sjøkrigsskolen viste en daglig tungtrafikk på ca. 23 kjøretøy til/fra Sjøkrigsskolen. Tungtrafikk knyttet til boligområdene ansås å være marginal. Dette innebærer et estimat på ca. 350 store kjøretøy til/fra Simonsviken Næringspark på daglig basis.

Dette betyr en daglig persontrafikk med bil til/fra Simonsviken (eksl. vare- og godstransport) på ca. $2.000 - 350 = \text{ca. } 1.650$ kjøretøy pr. døgn, tilsvarende en bilførerandel på ca. $1.650/(2.990-350) = \text{ca. } 62\%$. Dette er primært arbeidsreiser og kunde-/besøksreiser. Kunde-/besøksreisene antas å ha høyere bilførerandel enn arbeidsreisene.

Ifølge planinitiativet, er det ca. 500 arbeidsplasser ved Simonsviken Næringspark i dag. Med et anslag på 90% daglig tilstedeværelse, tilsvarer dette ca. 900 daglige arbeidsreiser. Med et anslag på 50% bilførerandel for arbeidsreisene, tilsvare dette ca. 450 turer daglig med bil, tilsvarende en parkeringskapasitet på 225 parkeringsplasser.

Det er i dag ca. 290 parkeringsplasser totalt i næringsparken, men det foreligger ikke tall på hvor mange av disse som kan benyttes til arbeidsparkering.

Samlet vurdert synes det ikke urimelig at ca. 200-250 av de ca. 450 tilstedeværende arbeidstagerne har tilgjengelig parkering, enten gjennom bruk av de 290 tilgjengelige parkeringsplassene, eller ved annen parkering i området. Det legges derfor til grunn et estimat på ca. 50% bilførerandel for arbeidsreisene.

Når det gjelder kundetrafikken, er det mye byggevarer/storvarer som i praksis krever biltransport, men for arbeidsreisene til bedriftene i næringsparken kan det være potensiale for redusert bilbruk og økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Virkemidlene for å oppnå målsettingen om redusert bilbruk, kan være tiltak for å begrense parkeringstilgjengeligheten for arbeidsreiser, bedre mobilitet og trafiksikkerhet for gående og syklende i Sjøkrigsskoleveien og Gravdalsveien, samt ulike mobilitetstiltak i planområdet og internt i virksomhetene for å stimulere til økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange for arbeidsreisene.

Tiltak for å oppnå lavere bilførerandel for arbeidsreisene vurderes nærmere i kap. 4. Vurderingene tilsier et potensiale på å komme ned mot ca. 40% bilførerandel for arbeidsreisene.

3.7 Måloppnåelse

Planområdet skal tilrettelegges for videreføring av eksisterende næringsvirksomheter. Mye av transportbehovet for virksomhetene er unntatt fra nullvekstmålet, eksempelvis transport knyttet til varelevering/godshåndtering og tjenesteyting.

For kunde-/besøksreiser til industri/verksted og handelsvirksomheter (f.eks. plasskrevende varer), er det vanskelig å unngå en høy bilførerandel.

I vurdering av måloppnåelse knyttet til å begrense bilbruken er det mest relevant å vurdere arbeidsreisene for ansatte ved næringsparken. I denne kategorien er det reell konkurranse mellom bil og miljøvennlige transportmidler, og målsettingen er lavest mulig bilførerandel.

Med en samlet bilførerandel på ca. 62% for alle personreisene til/fra næringsparken, og en antatt vesentlig høyere bilførerandel for kunde-/besøksreisene enn arbeidsreisene til næringsparken, kan bilførerandelen for arbeidsreisene i dag estimeres til ca. 50%.

Med tiltak for å forbedre mobilitet og trygghetsfølelse for gange, sykkel og tilkomst til bussholdeplasser som beskrevet i etterfølgende kapittel 4, antas det potensiale for å redusere bilførerandelen for arbeidsreisene ned mot ca. 40%. Dette vurderes som en god måloppnåelse knyttet til å begrense bilbruken til/fra området for arbeidsreisene.

4 MOBILITETSLØSNINGER OG TILTAK

4.1 Trafikkmengder

4.1.1 Biltrafikk

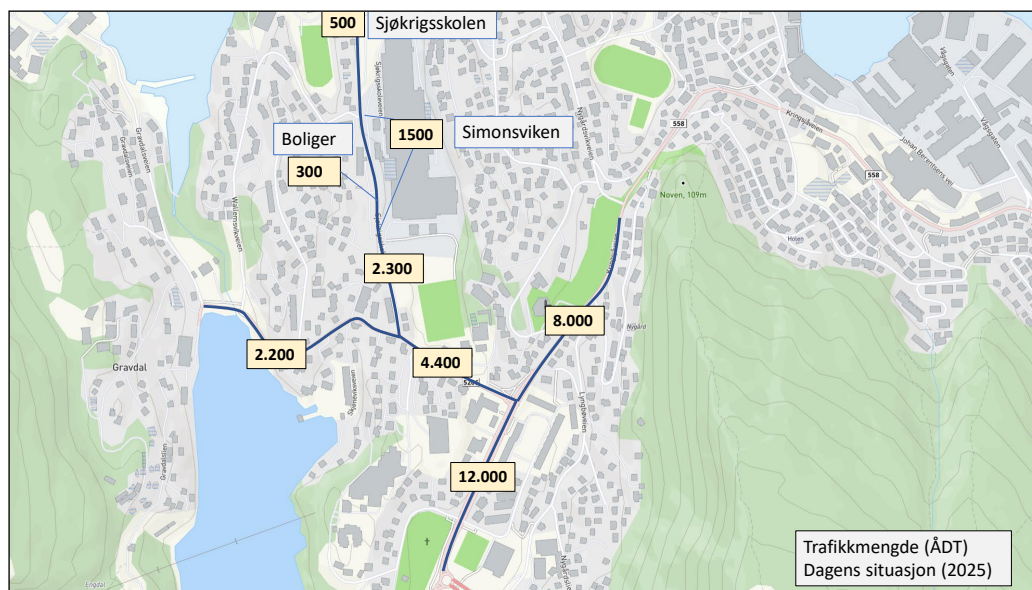
Trafikkmengden i den søndre enden av Sjøkrigsskoleveien, inn mot kryss med Gravdalsveien, er målt til ca. 3.000 YDT (hverdagstrafikk). ÅDT er beregnet til ca. 2.300 ÅDT. Det vises til «Felles trafikkanalyse for Simonsviken Næringspark og Sjøkrigsskolen».

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 planområdene på ca. 2.300 kjøretøy/døgn. Hverdagstrafikken (man-fre) er rundt 3.000 YDT (yrkesdøgntrafikk).

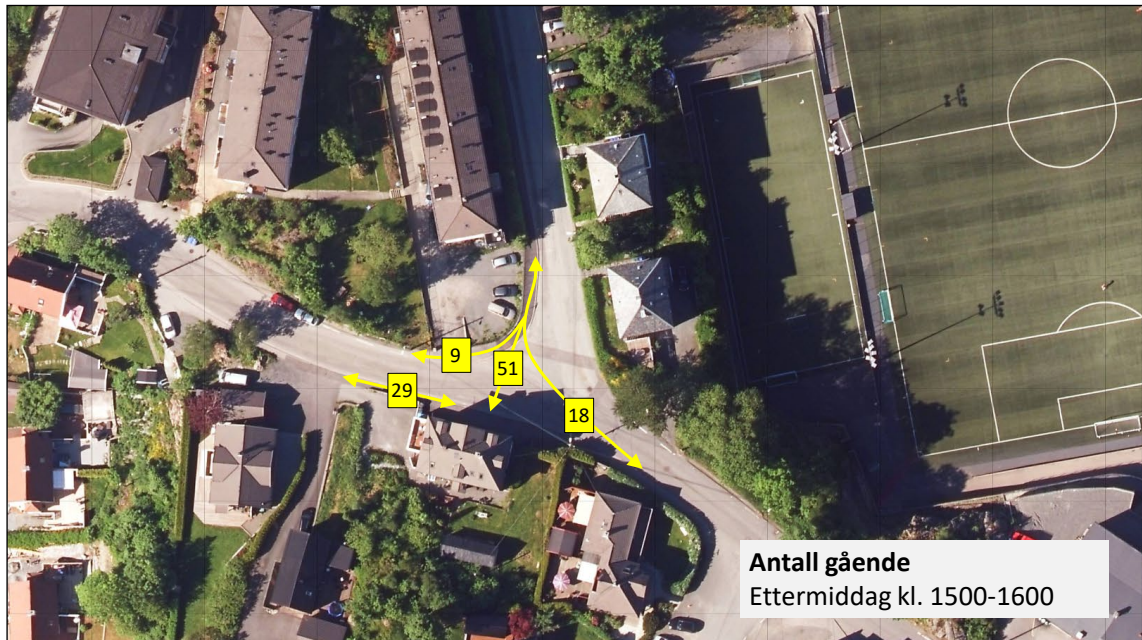
Tungtrafikkandelen i Sjøkrigsskoleveien er målt til ca. 12-13%. Det betyr at det på en normal hverdag er ca. 350-400 kjøretøypasseringer (sum t/r) med større biler (lastebiler og vogntog).

Framtidig trafikknivå forventes å øke til ca. 5.000 ÅDT i Gravdalsveien. Det er beregnet en nyskapt trafikkmengde på ca. 400 ÅDT fra Simonsviken Næringspark og ca. 200 ÅDT fra Sjøkrigsskolen, jfr. felles trafikkanalyse.

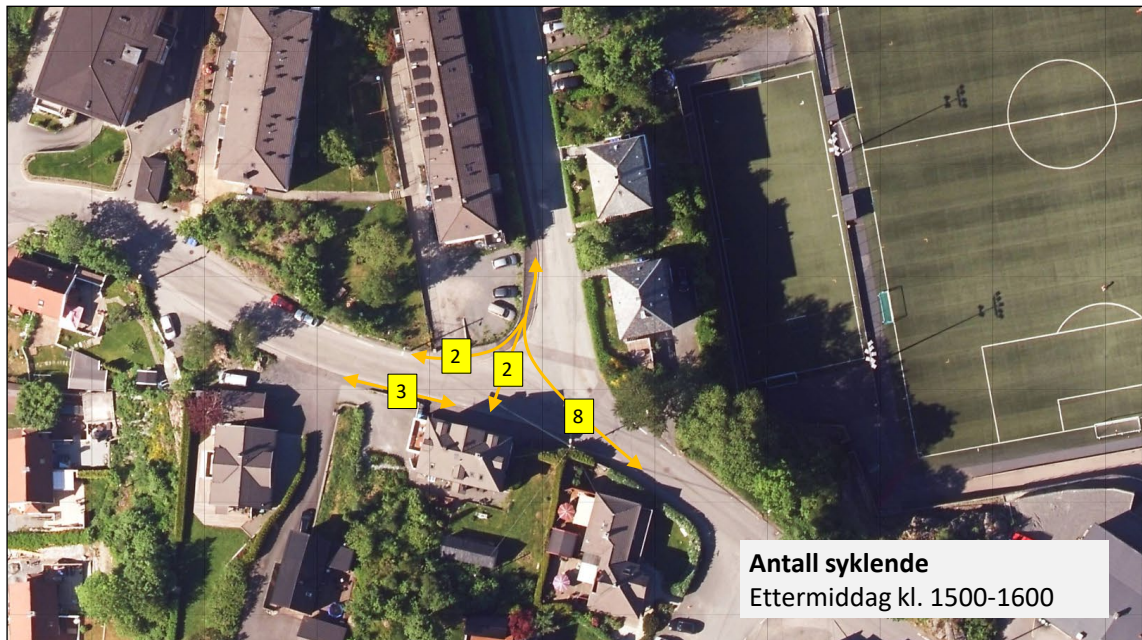
4.1.2 Sykkel og gange

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

Målingene viser følgende trafikkmengde:



Figur 11. Gangtelling en hverdag juni 2022.

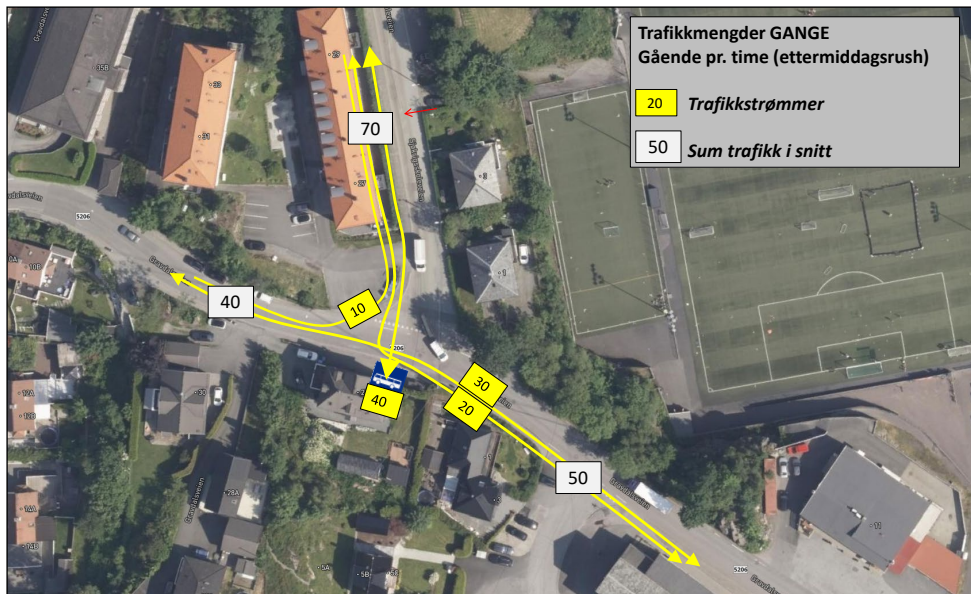


Figur 12. Sykkeltelling en hverdag i juni 2022.

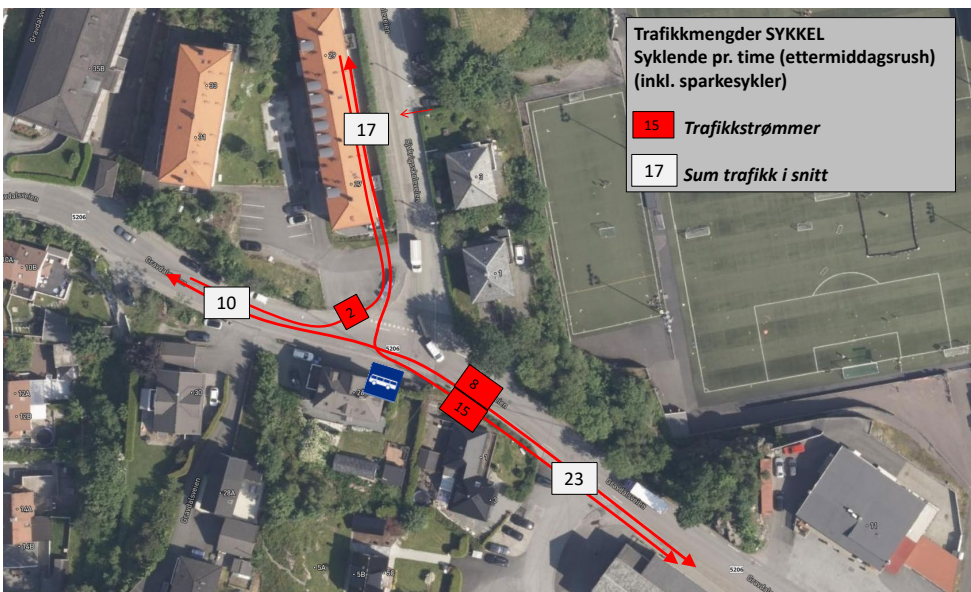
Tellingene ble gjennomført med video for å kartlegge gangmønster og adferd ved kryssing av Gravdalsveien, blant annet for vurderinger av trafikksikkerheten i krysset.

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.

4.2 Mobilitet og trafiksikkerhet for mange trafikanter

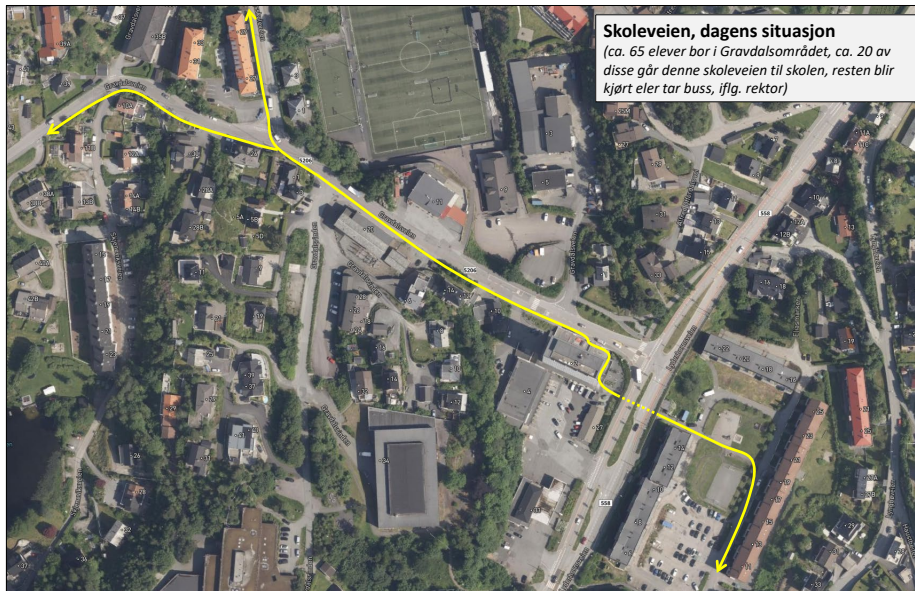
4.2.1 Problemstillinger

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

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

4.2.2 Skolevei

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



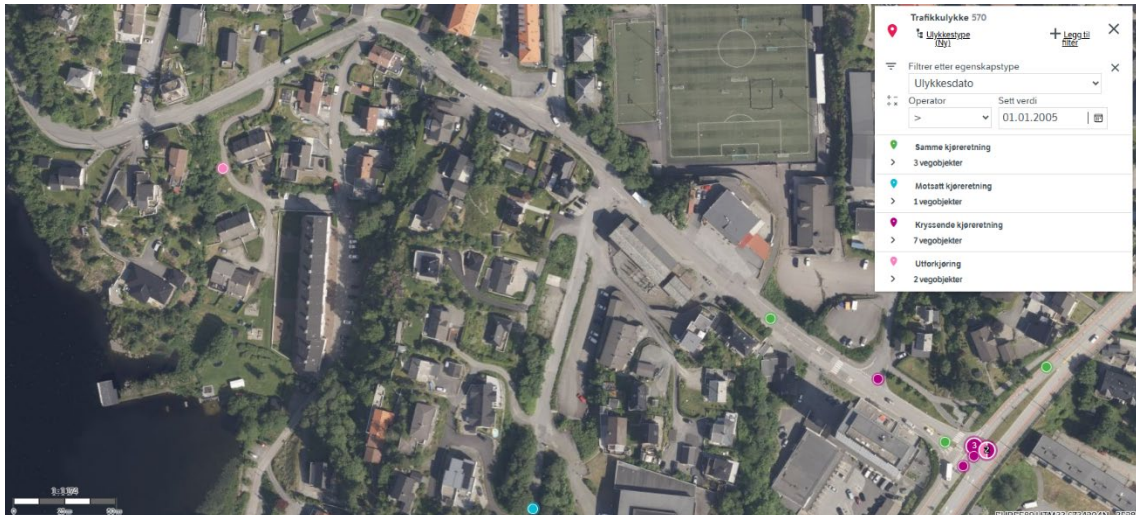
Figur 15. Illustrasjon av dagens skolevei til Nygårdslie skole og et anslag på gangtrafikken fra rektor under befarings av skoleveien.

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 trafiksikkerhet, er problemstillingene i hovedsak knyttet til forholdene for myke trafikanter i krysområdet 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.

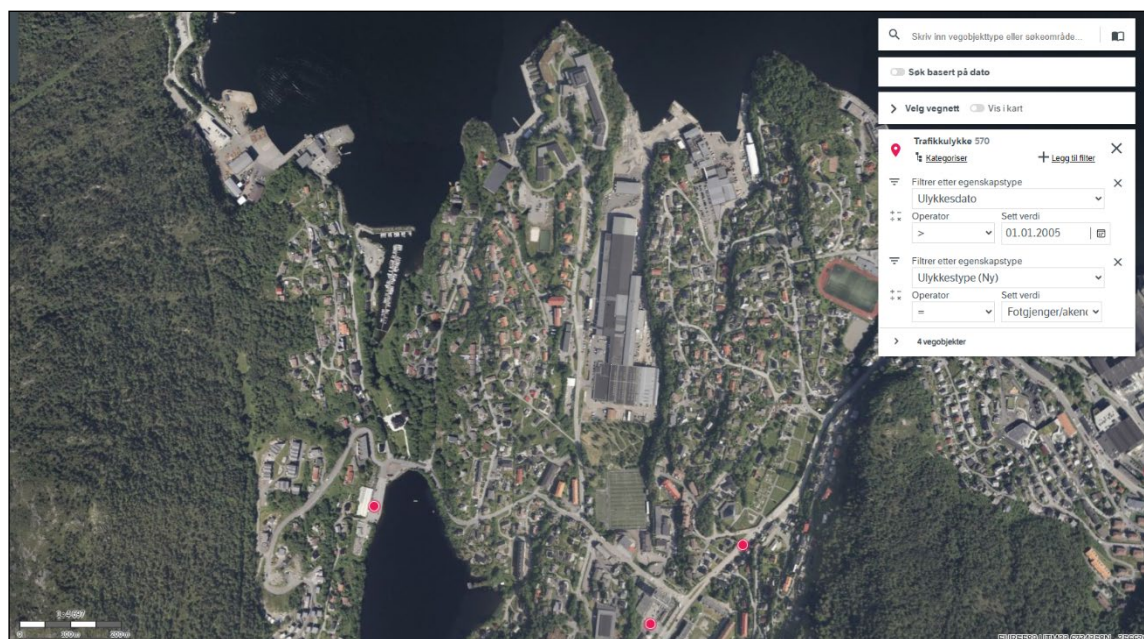
4.2.3 Ulykkesdata

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



Figur 16. Antall registrerte trafikkulykker med personskade langs Gravdalseveien de siste 20 årene fordelt på ulykkeskategori. Kilde: Nasjonal veidatabank, Statens vegvesen.

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



Figur 17. 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.

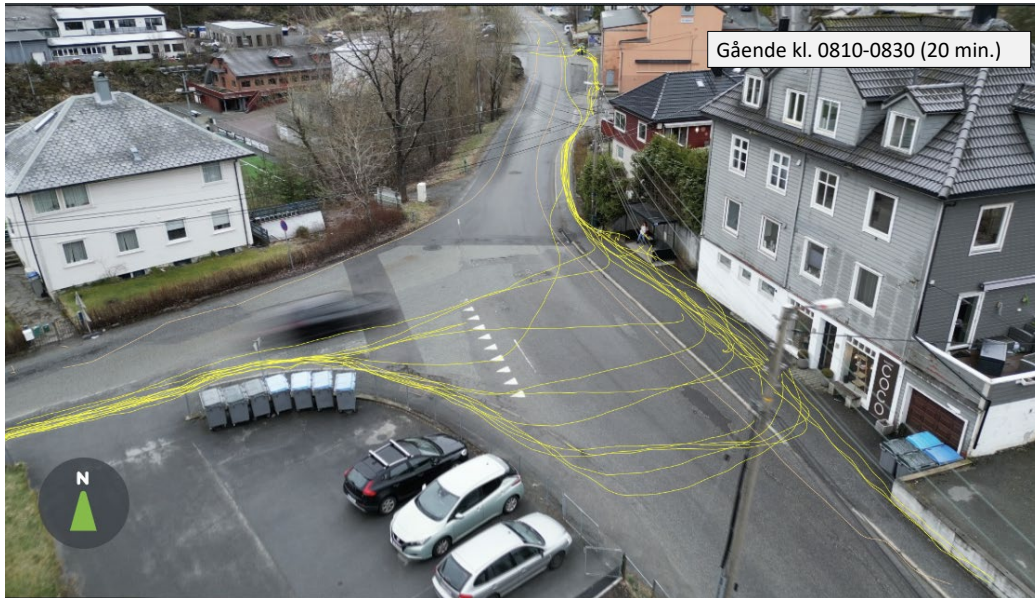
Ulykkesstatistikken indikerer lav ulykkesrisiko langs tilførselsveinet til planområdet, men trafikksikkerheten må også vurderes ut fra de trafikkmålingene og adferdsundersøkelsene som er utført, se neste delkapittel.

4.2.4 Risikovurdering

Det er gjort flere videoanalyser av gangmønsteret i krysset Gravdalseveien/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:

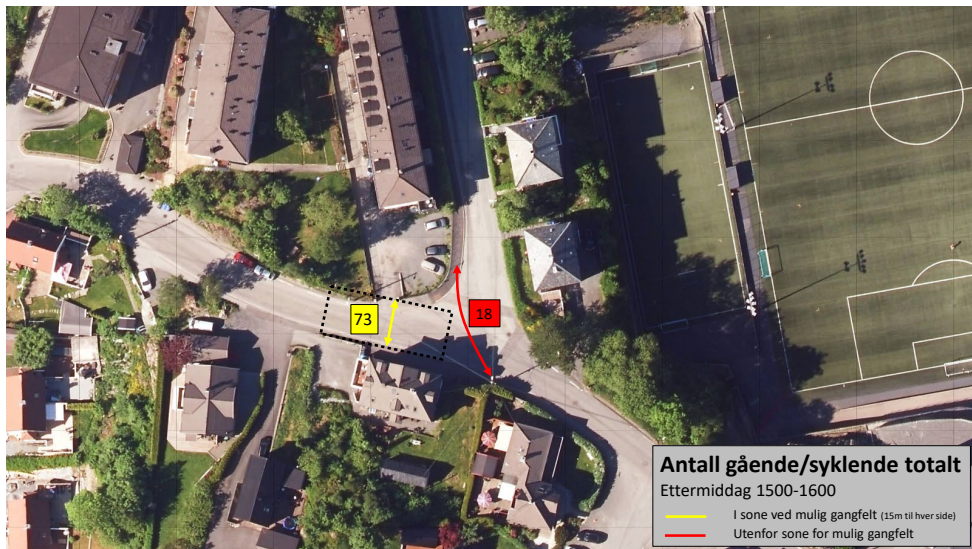


Figur 18. Gangkryssinger i en 20 minutters periode, morgen 2024.



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

Oppsummert viser målingene følgende krysningsmønster:

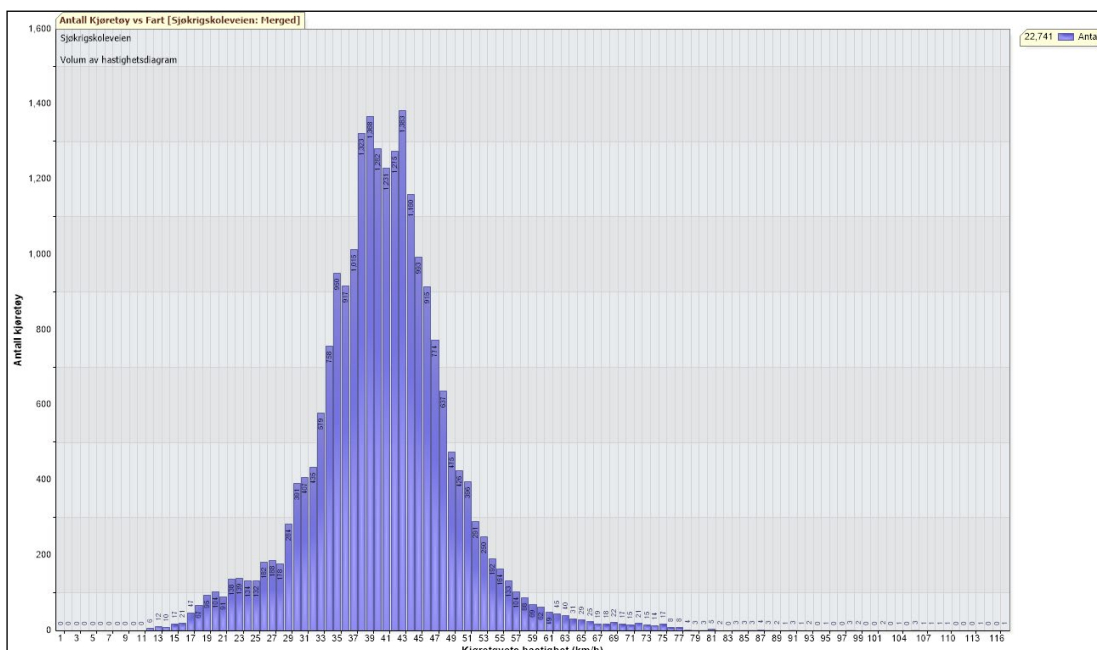


Figur 20. Trafikkmåling fra 2024 som viser dagens krysningsmønster for gående og syklende.

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).

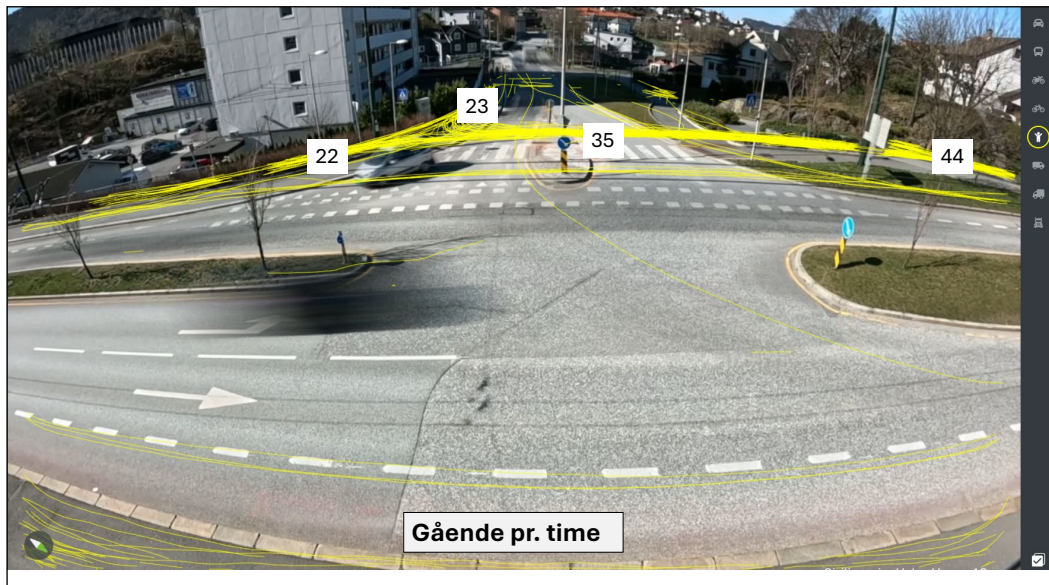
Radarmålingen i søndre del av Sjøkrigsskoleveien viser en gjennomsnittlig kjørehastighet på ca. 41 km/t, og en hastighetsfordeling som viser enkeltkjøretøy med svært høy hastighet:



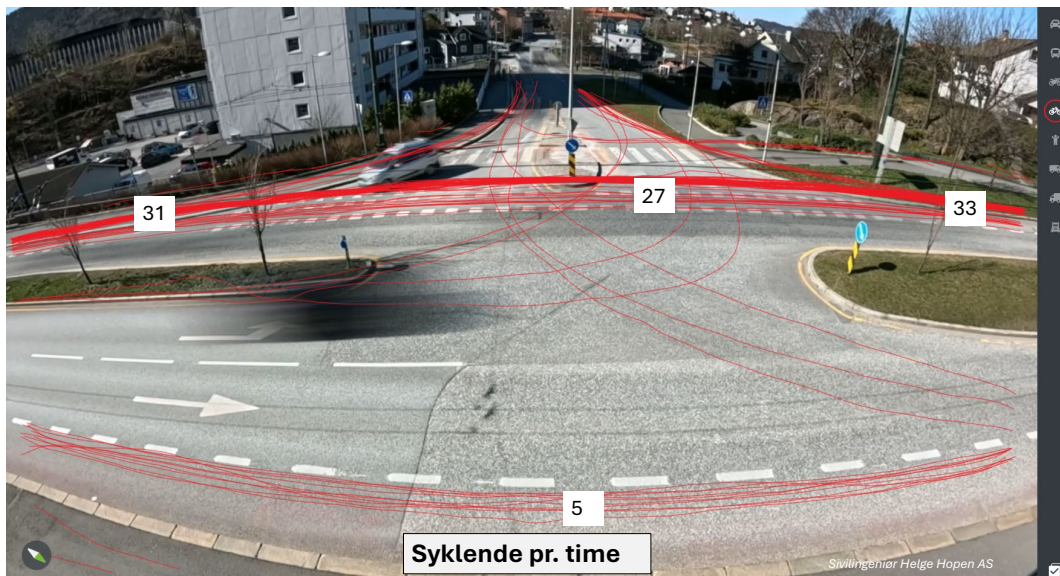
Figur 21. Målte kjørehastigheter i Sjøkrigsskoleveien like nord for kryss med Gravdalsveien.

Samlet vurdert er risikoen for trafikkuhell med myke trafikanter i kryssområdet vurdert som uakseptabel høy, og det anbefales gjennomført trafikksikringstiltak, se kap. 5.5.

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



Figur 22. Registrert timetrafikk for gående og gangmønsteret i krysset Lyderhornsveien/Gravdalsveien (ettermiddagsrush). Noen av de gule ganglinjene er sparkesykler.



Figur 23. 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.

4.3 Planløsninger og tiltak

4.3.1 Tiltaksområder

Reguleringsplanen medfører i seg selv ikke store endringer i antall myke trafikanter langs tilførselsveiene til planområdene. Reguleringsplanen gir heller ikke endringer i trafikkmengder som medfører at terskler overskrides og utløser behov for spesifikke tiltak. Utgangspunktet for vurdering av mobilitet og trafiksikkerhet for myke trafikanter er de aktuelle problemstillingene som allerede eksisterer i dagens situasjon.

Dette gjelder først og fremst følgende forhold:

1. Trafiksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter i krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien
2. Standard på gjennomgående gang/sykkeltilbud og konsekvensene av dette for mobilitet/fremkommelighet og trygghetsfølelse

Når det gjelder punkt 1, kryssområdet Sjøkrigsskoleveien/Gravdalsveien, viser målinger og adferdsstudier en kompleks og uoversiktlig trafikksituasjon. Dette er et trangt kryssområde med begrensninger i fremkommelighet for kjørende trafikk, og det er mange myke trafikanter som krysser veien uten at det er tilrettelagt med gangfelt.

Risikoen for trafikkuhell med myke trafikanter i kryssområdet er vurdert som uakseptabel høy, og det anbefales gjennomført trafiksikkeringstiltak – uavhengig av reguleringsplanene.



Figur 24. Det er mye gangkryssinger i krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien, uten at det er tilrettelagt for dette med f.eks. gangfelt.

Når det gjelder punkt 2, standarden på gang/sykkeltilbudet i dag, er denne under de krav som stilles til nye anlegg. Uavhengig av reguleringsplanene er det behov for større fortausbredder, og eventuelt egen tilrettelegging for sykkel.



Figur 25. Sjøkrigsskoleveien frem til Simonsviken har i dag sammenhengende fortau for myke trafikanter med bredde på ca. 2,0 meter.

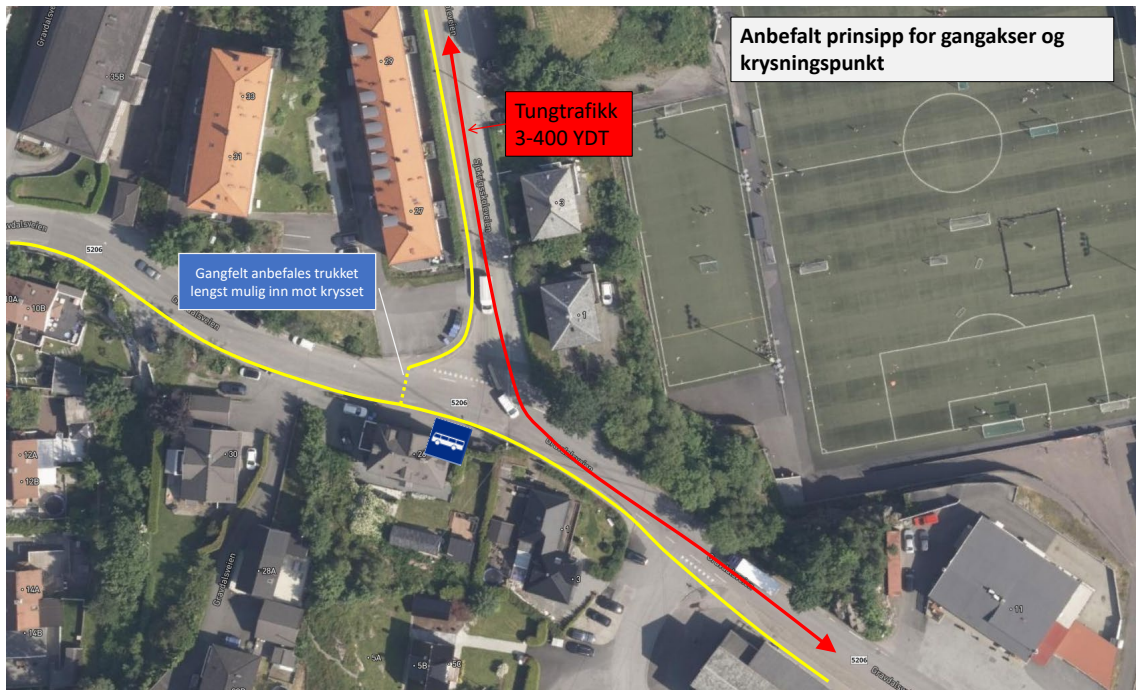


Figur 26. Langs Gravdalsveien er det i dag ensidig fortau med smal bredde (under 2,0 meter).

4.3.2 Trafikksikring av krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien

Basert på trafikktegninger og adferdstudie av gang- og sykkeltrafikken, anbefales det å tilrettelegg for gjennomgående gangakse i dagens korridor på sør/vestsiden av Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien, og etablering av et forbedret krysningspunkt over Gravdalsveien vest for Sjøkrigsskoleveien.

Trafikktegninger og kartlegging av gangmønsteret tilsier at det er grunnlag for et skiltet gangfelt i området ved eksisterende busstopp.



Figur 27. Anbefalt prinsipp for gangakser og krysningspunkt.

Det frarådes å etablere fortau langs Gravdalsveien på nord/øst siden av veien. Trafikkmålingene indikerer ikke at dette er et behov i dag (se fig. 15 og 16). Det anbefales å prioritere tilgjengelig veiareal til å lage en best mulig gangakse på sør/vest-siden av veien.

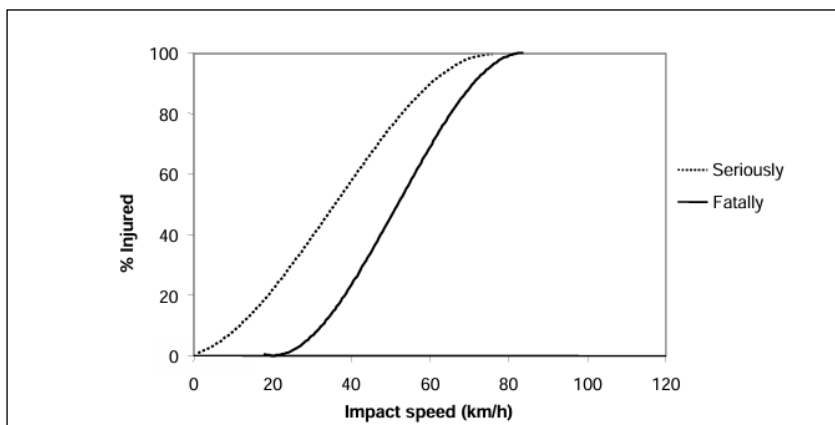
Et langsgående fortau langs nord/øst-siden av Gravdalsveien fra «kebab-kiosken» mot kryss med Sjøkrigsskoleveien vil kunne tiltrekke seg gangtrafikk fra områdene nord for Gravdalsveien i retning Lyderhornsveien (Lyngbø Idrettspark, boliger mm.) som skal i retning Gravdal eller planområdene. For å lede disse gående mot hhv. Gravdal og Sjøkrigsskoleveien, må fortauet avsluttes med gangfelt over Gravdalsveien. Det er usikkert om det er tilstrekkelig trafikkgrunnlag for å etablere et skiltet gangfelt her (minimum 20 kryssende i timen iht. Statens vegvesen, Håndbok V127).

Det vurderes også å være stor risiko for at fortauet kan utløse økt «villkryssing» i kryssområdet Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien, eksempelvis fra det nye fortauet og direkte mot fortauet langs Sjøkrigsskoleveien (for å unngå omvei via to kryssinger i Gravdalsveien). Økt «villkryssing» innebærer økt risiko for konflikt mellom myke trafikanter og tungtrafikkaksen mot planområdene.

Det legges opp til å regulere en ny kryssutforming i dialog med veimyndighetene. Formålet vil være å sikre et trygt krysningspunkt for gående over Gravdalsveien og samtidig ivareta nødvendig funksjonalitet og trafikkavvikling for alle trafikantergrupper.

Det anbefales å vurdere oppstramming av geometri i krysset og justering av kantstoppene for buss for å få plass til et skiltet gangfelt med gunstig plassering i forhold til gangstrømmene. Dette innebærer behov for å forlenge og utvide fortauet til/fra kantstoppene. Dette kan gi behov for arealutvidelse (inngrep i sideterreng) og/eller sanering av kantparkering.

Fartsnivå for kjørende trafikk er den mest avgjørende faktoren knyttet til ulykkesrisiko og alvorlighetsgrad dersom ulykker inntreffer. Etterfølgende figur illustrerer risiko for myke trafikanter ved påkjøring av kjøretøy med ulike hastighetsnivå.



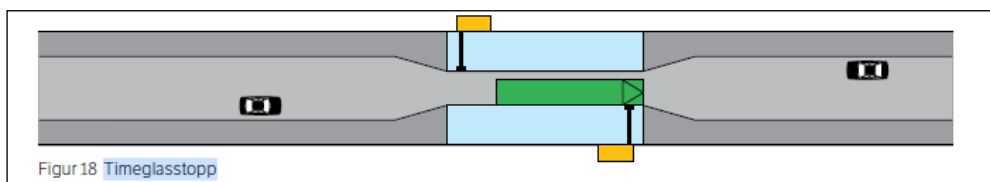
Figur 28. Andel skadet og alvorlighetsgrad ved kollisjon mellom kjøretøy og myke trafikanter, ved ulike fartsnivå for kjøretøyet. Kilde: TØI, rapport 889/2007 (ref.2).

I en analyse av ulykkesmønsteret ved fotgjengerulykker fra TØI i 2007 (ref.2), bekreftes sammenhengen med fartsnivå. Skader ved fotgjenger- og syklistulykker blir mer alvorlige når farten øker. Tiltak som kan bidra til lavest mulig kjørehastighet for biltrafikken er på denne bakgrunn ett av de viktigste forebyggende trafikksikkerhetstiltak vi har.

Det anbefales tiltak som kan redusere fartsnivået i både Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien. Dette kan være å redusere fartsgrensen fra dagens 50 km/t, til f.eks. 40 km/t eller 30 km/t.

I tillegg anbefales vurdering av fysiske tiltak for å sikre et fartsnivå i tråd med fartsgrensen, f.eks. fartshumper, opphøyd gangfelt e.l.

I tillegg kan justert plassering av kantstopp for busstrafikken bidra til redusert fart, eksempelvis gjennom et såkalt «timeglasstopp».



Figur 29. Prinsipp for utforming av kantstopp for buss som "timeglasstopp". Kilde: Statens vegvesen, Håndbok V123.

4.3.3 Trafikksikkerhets- og mobilitetstiltak i Sjøkrigsskoleveien

I forbindelse med informasjonsmøtet om reguleringsplanen for naboer 14.10.2025, kom det fram at en del beboere var bekymret for trafikksikkerheten i forbindelse med gangkryssing over Sjøkrigsskoleveien mot snarvei til fotballbanen og parkområdet.

På denne bakgrunn ble det foretatt en supplerende trafikkmåling med verktøyet GoodVision for å kartlegge bevegelsesmønsteret i det aktuelle området. Trafikkmålingen ble utført 23.10.2025 fra ca. kl. 1230 til 1830 (ca. 6 timer).

Resultater fra målingen:



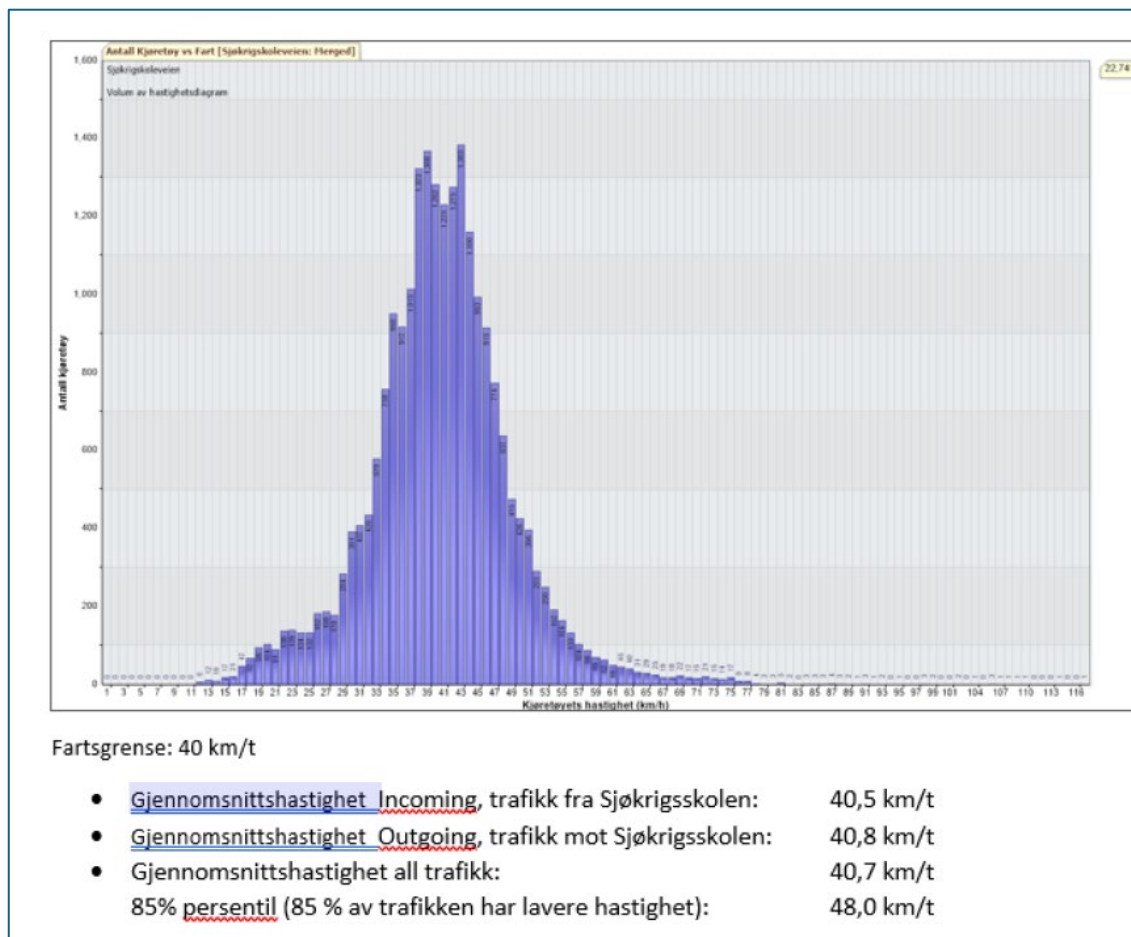
Figur 30. Antall gangkryssinger over Sjøkrigsskoleveien ved parken (v/ avkjørsel til Pv.41940, Sjøkrigsskoleveien)



Figur 31. Antall kryssinger over Sjøkrigsskoleveien ved snarvei til fotballbanen.

Målingene viser totalt 21 kryssinger ved parken og 7 kryssinger ved snarveien til fotballbanen i måleperioden på opp under 6 timer.

Det er utført en radarmåling av fartsnivået i Sjøkrigsskoleveien mellom de to krysningspunktene i dette området (ref. Felles trafikkanalyse for Simonsviken og Sjøkrigsskoleveien av 24.6.2025, Vedlegg 1). Fartsmålingen viser en snitthastighet her på 40,7 km/t, og en 85%-percentil på 48 km/t.:



Figur 32. Utklipp fra fartsmåling i Sjøkrigsskoleveien (Kilde: Felles trafikkanalyse for Simonsviken og Sjøkrigsskoleveien av 24.6.2025, Vedlegg 1).

Med dette fartsnivået vil kryssing av Sjøkrigsskoleveien i dette området være forbundet med risiko, særlig med tanke på at trafikkmengde og tungtrafikkandel er høy. Det er målt opp mot ca. 400 passeringer av tunge kjøretøy på vanlige hverdager. YDT (yrkesdøgntrafikken) er ca. 3.000 kjt/døgn. Det er positivt at det ser ut som kryssingene mot snarvei til fotballbanen som oftest skjer etter arbeidstid når det er mindre tungtrafikk, men det er fremdeles vesentlig risiko i forbindelse med kryssingen.

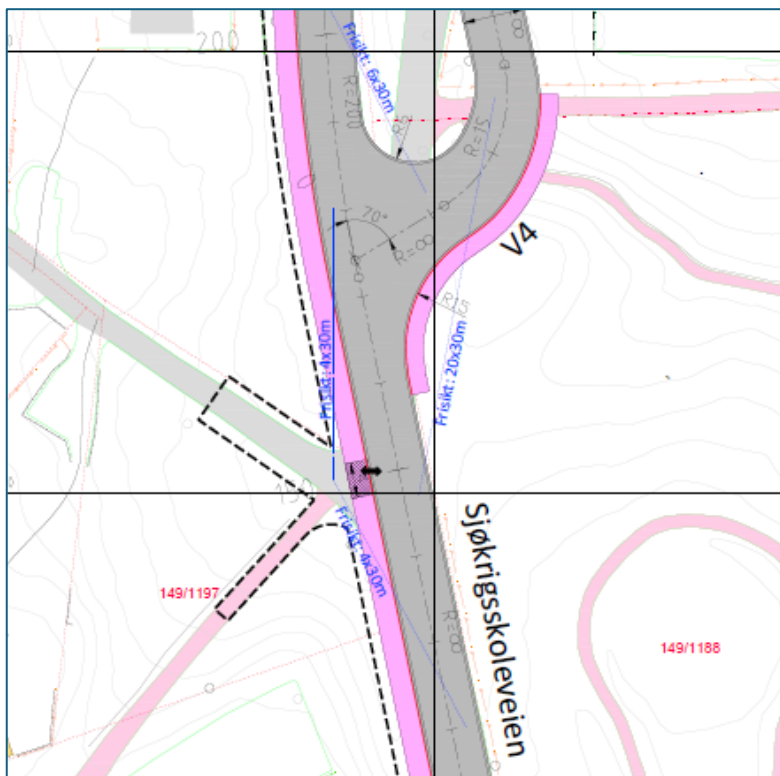
Det er vurdert hvilke eventuelle avbøtende tiltak som kan iverksettes for å redusere ulykkesrisikoen og alvorlighetsgraden dersom uhell inntreffer.

Det er ikke tilstrekkelig trafikkgrunnlag for å etablere et skiltet gangfelt i noen av krysningspunktene, slik at kryssing vil skje i tilrettelagte krysningspunkt eller andre steder. Kjøretøytrafikken har prioritet og de mye trafikantene må vente på ledig tidsluke for å krysse.

Det er ikke vurdert som hensiktsmessig å etablere fortau langs østsiden av Sjøkrigsskoleveien, eventuelt i forlengelse av et nytt fortau langs nordsiden av Gravdalsveien som fylkeskommunen tidligere har nevnt som et aktuelt tiltak. Et slikt fortau forventes å trekke en større mengde gangtrafikk over på østsiden av Sjøkrigsskoleveien, og med dette øke krysningsbehovet over Sjøkrigsskoleveien der et eventuelt nytt fortau avsluttes ved avkjørselen rett nord for næringsparken.

Det mest effektive tiltaket for å redusere ulykkesrisiko og alvorlighetsgrad dersom ulykker inntreffer, er å få ned fartsnivået på biltrafikken. Vestland fylkeskommune innførte 30 km/t som fartsgrense i Gravdalsveien høsten 2025, og det vil være naturlig at denne fartsgrensen også etableres i Sjøkrigsskoleveien, inkl. fartsdempende tiltak etter behov. Behovet for fartsreduksjon understøttes av radarmålingen fra 2022 som viste et relativt høyt fartsnivå og mye tungtrafikk. Regulering av fartsgrense og eventuell etablering av fartsdempende tiltak besluttes og utføres av Bergen kommune på bakgrunn av skiltplan og skiltvedtak, uavhengig av reguleringsplanen. Grønneviken AS har på vegne av næringsaktører og naboer i området henvendt seg til Bergen kommune med ønske å få gjennomført dette tiltaket som strakstiltak.

Utenom fartsregulering og eventuelt fartsdempende tiltak, anbefales det å etablere fortau som leder gående fra gangstiene i parkområdet til et tilrettelagt krysningspunkt i Sjøkrigsskoleveien for å separere gående bedre fra næringstrafikken i området ved avkjørselen til Simonsviken:



Figur 33. Illustrasjon av anbefalt tiltak som leder gående fra gangstiene i parkområdet til et tilrettelagt krysningspunkt over Sjøkrigsskoleveien. Tegning: Haugen VVA.

Dette tiltaket kan betraktes som et mobilitetstiltak for gangtrafikk. Det forventes ikke at tiltaket vil medvirke til at flere gående krysser Sjøkrigsskoleveien, men tiltaket forventes å gi bedre tilrettelegging og trygghetsfølelse for de som uansett vil gå i dette området.

4.3.4 Gjennomgående gang/sykkel-tilbud

Det er ønskelig å gi mer plass til myke trafikanter langs Sjøkrigsskoleveien og Gravdalsveien.

Det er i utgangspunktet begrenset med plass, og mer plass til gående og syklende vil kreve arealinngrep ut over dagens veilinjer.

I utgangspunktet er det ønskelig å oppfylle minimumskravet til fortausbredde ved nye veianlegg i Bergen kommune, dvs. 2,5 meter. Dersom det er mulig med større arealutvidelse, kan det etableres enda bredere fortau, eller eventuelt sykkeltilrettelegging.

Gravdalsveien er del av definert sykkelveinett i Sykkelstrategien for Bergen 2020-2030, men det er ikke etablert fysisk sykkeltilrettelegging på strekningen i dag.

Dersom det er plass til sykkeltilrettelegging, er dimensjoneringsgrunnlaget for sykkelanlegg beregnet ut fra gjennomførte trafikkmålinger, med følgende gjennomsnittstall:

Tabell 3. Trafikkmengder gående og syklende i makstimen, framtidig situasjon. For Sjøkrigsskoleveien er det lagt til grunn snitt av utførte trafikkmålinger + 20% framtidig vekst. For Gravdalsveien er det vist et grovt anslag for framtidig sykkeltrafikk.

Vei/gate	Gående	Syklende
Sjøkrigsskoleveien	88	7
Grunnlag Gravdalsveien	108	15-25

I henhold til Statens vegvesen sin sykkelveileder N-V122 tilsier dette gang/sykkelvei på 3,0 meter langs Sjøkrigsskoleveien og sykkelvei med fortau langs Gravdalsveien (2,5 + 1,5 meter).

Syklende per time	Gående per time			
	< 15	15-100	100-200	> 200
< 15	Gang- og sykkelveg = 2,5	Gang- og sykkelveg = 3,0		
15-300	Gang- og sykkelveg = 3,0	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5		Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,0
300-1500	Sykkelveg = 3,0 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,0 Fortau = 2,0		
> 1500	Sykkelveg = 4,0 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4,0 Fortau = 2,0		Sykkelveg = 4,0 Fortau = 2,5

Figur 34. Utsnitt fra Statens vegvesen sin sykkelveileder N-V122.

Det understrekes at utformingskravene er veiledende, og at man i vurdering av løsninger for myke trafikanter i reguleringsplanen gjør en helhetsvurdering av behov opp mot konsekvenser for arealinngrep etc.

Sykkeltilrettelegging kan bidra positivt for trafiksikkerheten ved å trekke noe av sykkeltrafikken bort fra gjennomgående adkomstvei med høy tungtrafikkandel. På den annen side kan sykkeltilrettelegging sammen med gangtrafikken skape konflikter mellom gående og syklende.

Det vesentlige er å gi mer plass til myke trafikanter, så vil nærmere detaljvurderinger og dialog med veimyndighetene bidra til å avklare om dette skal være utvidet fortau eller tilrettelegging for både gange og sykkel.

4.3.5 Andre mobilitetsstiltak

Det er viktig å ha funksjonelle og trafikksikre gangforbindelser internt i planområdet. Mulighetene for å etablere snarveier til/fra nærliggende områder som kan gi bedre mobilitet for gjennomgående gang- og sykkeltrafikk må vurderes. Det anbefales å se nærmere på dette i forbindelse med utforming av planforslaget.

Videre anbefales det at reguleringsplanen tilrettelegger for økt sykkeltrafikk gjennom å regulere sykkelparkeringsplasser og ev. andre fasiliteter for sykkelbrukere.

Reguleringsplanen legger opp til redusert parkeringsdekning, fra ca. 5,5 parkeringsplasser pr. 1.000 m² næringsareal i dag, til ca. 4,6 plasser pr. 1000 m² næringsareal etter utbygging av planområdet. Dette er et positivt bidra til å begrense bilbruken. Oppmerking av parkeringsplassene slik at en større andel av parkeringstilbudet er øremerket kunde- og besøkstrafikken, vil også være et bidrag til å redusere bilførerandelen for arbeidsreisene.

5 SAMLET VURDERING OG KONKLUSJON

5.1 Måloppnåelse

En vesentlig del av transportbehovet for næringsparken er unntatt fra nullvekstmålet, herunder transport knyttet til varelevering, godshåndtering og offentlig/privat tjenesteyting.

I vurdering av måloppnåelse knyttet til å begrense bilbruken er det mest relevant å vurdere arbeidsreisene for ansatte ved næringsparken. I denne kategorien er det reell konkurranse mellom bil og miljøvennlige transportmidler, og målsettingen er lavest mulig bilførerandel.

Med tiltak for å forbedre mobilitet og trygghetsfølelse for gange, sykkel og tilkomst til bussholdeplasser som beskrevet i etterfølgende avsnitt, antas det potensiale for å redusere bilførerandelen for arbeidsreisene fra dagens ca. 50%, ned mot ca. 40%. Dette vurderes som en god måloppnåelse knyttet til å begrense bilbruken til/fra området for arbeidsreiser.

5.2 Mobilitetsløsninger og tiltak

Det viktigste tiltaket for å bygge opp under miljøvennlige reisemiddelvalg for personreisene til/fra Simonsviken næringspark er å gjennomføre utbedringer av lokalveinettet som gir bedre trafiksikkerhet, trygghetsfølelse og mobilitet for mye trafikanter. Dette vil gjøre det mer attraktivt å velge kollektiv, sykkel eller gange for arbeidsreisene til/fra planområdet.

På denne bakgrunn anbefales det å regulere Gravidalsveien og Sjøkrigsskoleveien med et forbedret gang/sykkeltilbud og trafiksikringstiltak i krysset Gravidalsveien/Sjøkrigsskoleveien, og en vei-/gatestandard tilpasset Gravidalsveien og Sjøkrigsskoleveien sin transportfunksjon. Som rekkefølgekrav for utbygging av planområdene, anbefales det gjennomført tilstrekkelig trafiksikring av kryssområdet Gravidalsveien/Sjøkrigsskoleveien. Det vises her til beskrivelsene av anbefalte tiltak i «Felles trafikkanalyse for Simonsviken Næringspark og Sjøkrigsskolen».

Generelt anbefales at reguleringsplanen tilrettelegger for økt sykkeltrafikk gjennom å regulere sykkelparkeringsplasser og ev. andre fasiliteter for sykkelbrukere.

Planforslaget legger opp til en redusert parkeringsdekning, fra ca. 5,5 til 4,6 parkeringsplasser pr. 1000.m2 næringsareal. Dette er også positivt for å bygge opp under en økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange for arbeidsreisene til/fra planområdet. Oppmerking av parkeringsplassene slik at en større andel av parkeringstilbudet er øremerket kunde- og besøkstrafikken, vil også være et bidrag til å redusere bilførerandelen for arbeidsreisene.