

Sivilingeniør Helge Hopen AS

Reguleringsplan for Øvre Fantoftåsen, Gnr. 12, Bnr. 77 mfl.



Trafikk- og mobilitetsanalyse

10.mars 2022, revidert 26.9.2025

INNHold

1	INNLEDNING	2
2	BAKGRUNN	3
3	DAGENS TRAFIKKSITUASJON	5
3.1	TRAFIKKMENGDER.....	5
3.2	TRAFIKKSIKKERHET	5
4	FRAMTIDIGE TRAFIKKMENGDER	7
4.1	DAGENS TRAFIKKMENGDE	7
4.2	NYSKAPT TRAFIKK TIL PLANOMRÅDET	7
4.3	DIMENSJONERENDE TRAFIKKGRUNNLAG	8
5	KONSEKVENSER	9
5.1	TRAFIKKAVVIKLING	9
5.2	MOBILITET OG TRAFIKKSIKKERHET FOR MYKE TRAFIKANTER.....	11
5.3	AVBØTENDE TILTAK	13
6	OPPSUMMERING OG KONKLUSJON	17
6.1	TRAFIKKMENGDER.....	17
6.2	TRAFIKKAVVIKLING OG KAPASITET	17
6.3	TRAFIKKSIKKERHET OG MOBILITET	17
6.4	TILTAK	17

1 INNLEDNING

Det er startet opp arbeid med detaljregulering av Øvre Fantoftåsen, Gnr/bnr 12/77 m fl.

Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for utbygging av eiendommene til boligbebyggelse med tilhørende fellesanlegg.

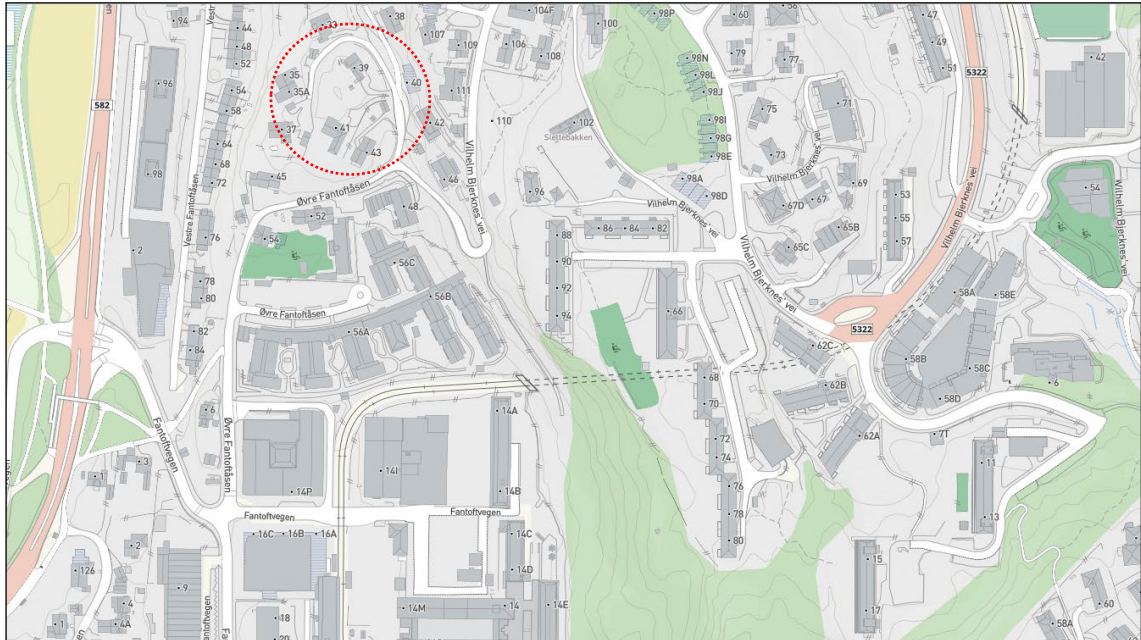
Sivilingeniør Helge Hopen AS ble i 2022 engasjert av forslagsstiller (Bybo AS) til å utarbeide en innledende trafikkanalyse som grunnlag for vurdering av tilkomst og gateutforming samt tiltak for å ivareta trafikksikkerheten. Innledende trafikkvurdering var basert på en utbygging på opp mot 134 boliger, og ble rapportert 10.3.2022.

Det planlegges nå et nedskalert prosjekt med 9 boenheter, og Sivilingeniør Helge Hopen AS er engasjert til å revidere trafikkanalysen. Det er blant annet ønskelig å få vurdert trafikale løsninger med mindre inngrep i natur og landskap på bakgrunn av at planområdet i KPA2018 er avsatt med hensynssone historisk veifar.

Bergen 26.9.2025

2 BAKGRUNN

Planområdet er i Øvre Fantoftåsen på Fantoft like ved bybanestoppet. Veitilkomst er via Storetveitvegen, Fantoftvegen og Øvre Fantoftåsen.



Figur 1. Oversiktskart.

Det er tidligere utarbeidet en mulighetsstudie som viste et plangrep med etablering av opp mot ca. 134 nye boliger. Innledende trafikkanalyse av 10.3.2022 var basert på dette plangrepet.

Det planlegges nå et nedskalert prosjekt med ca. 9 boliger.

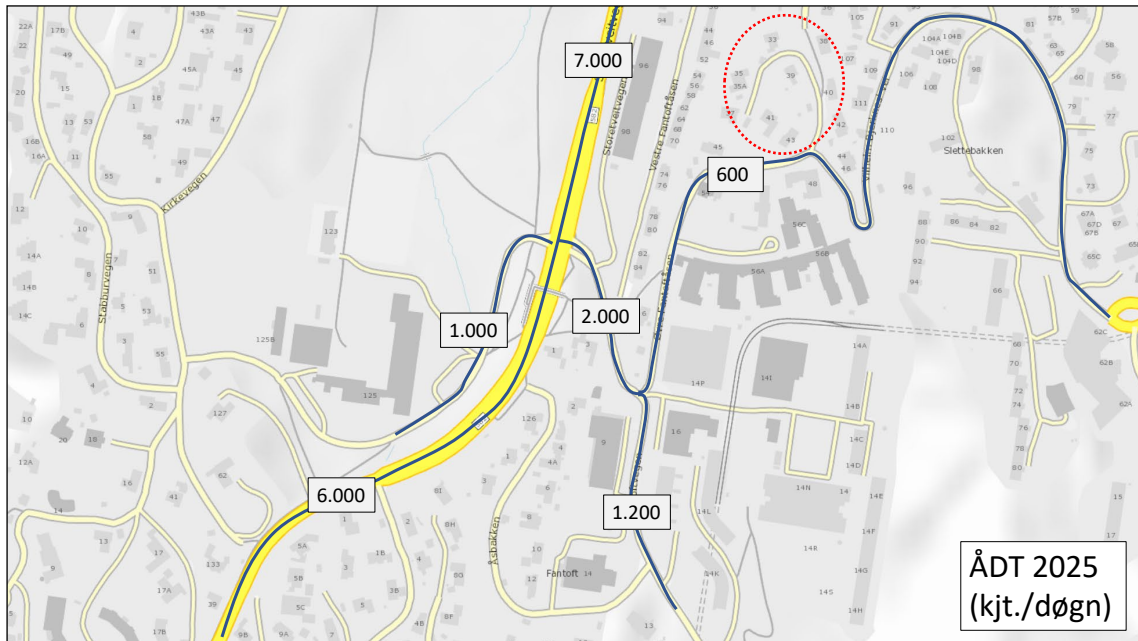


Figur 2. Foreløpig illustrasjon av planlagt utbygging (En til En Arkitekter AS).

3 DAGENS TRAFIKKSITUASJON

3.1 Trafikkmengder

Trafikkdata for dagens situasjon er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), samt krysstelling Storetveitvegen/Fantoftvegen utført av Statens vegvesen. I tillegg ble det i 2022 gjennomført en maskinell trafikktelling i Øvre Fantoftåsen med radar (se Vedlegg 1). Siden 2022 er det bygget ca. 18 nye rekkehus i området ved V. Bjerknes vei som kan ha gitt marginalt økt trafikk, men i hovedsak vurderes målingen som representativ for dagens situasjon (2025).



Figur 3. Trafikkmengder, dagens situasjon (ÅDT). Kilde: Statens vegvesen, Nasjonal vegdatabank, krysstelling og radarmåling i Øvre Fantoftåsen.

ÅDT i Øvre Fantoftåsen i snitt nord for avkjørsel til barnehagen er målt til ca. 550 ÅDT. Lokaltrafikken til boligene etter dette snittet kan estimeres til ca. 50 ÅDT. Det innebærer at gjennomgangstrafikken fra Slettebakken via Vilhelm Bjerknes vei kan anslås til ca. 500 ÅDT.

3.2 Trafikksikkerhet

Basert på registreringer av personskadeulykker i området de siste 20 årene er det ingen indikasjon på at det er spesielle ulykkespunkt eller utrygghetspunkt i området.



Figur 4. Registrerte ulykker de siste 20 årene med personskade fordelt på ulykkeskategori. (Kilde:NVDB).

Det har vært to ulykker (2018 og 2019) med fotgjenger involvert i lyskrysset ved Fv.582 Storetveitvegen, ellers ulykker mellom kjøretøy, der det bl.a. har vært 3 hendelser i krysningspunktet med bybanetraseen.

Samlet vurdert gir ulykkesstatistikken ikke grunnlag for å peke på spesielle behov for trafiksikringstiltak på tilførselsveinettet til planområdet. Lav fart for biltrafikken er den viktigste faktoren for å sikre god trafiksikkerhet i boligater. Radarmålingen viser en gjennomsnittsfart på 27 km/t i Øvre Fantoftåsen.

4 FRAMTIDIGE TRAFIKKMENGDER

4.1 Dagens trafikkmengde

Dagens trafikkmengde i Øvre Fantoftåsen er målt til ca. 550 ÅDT.

4.2 Nyskapt trafikk til planområdet

På grunnlag av oppdaterte reisevanedata for Bergen (2024) kan nyskapt trafikkmengde til/fra planområdet bergenes som følger:

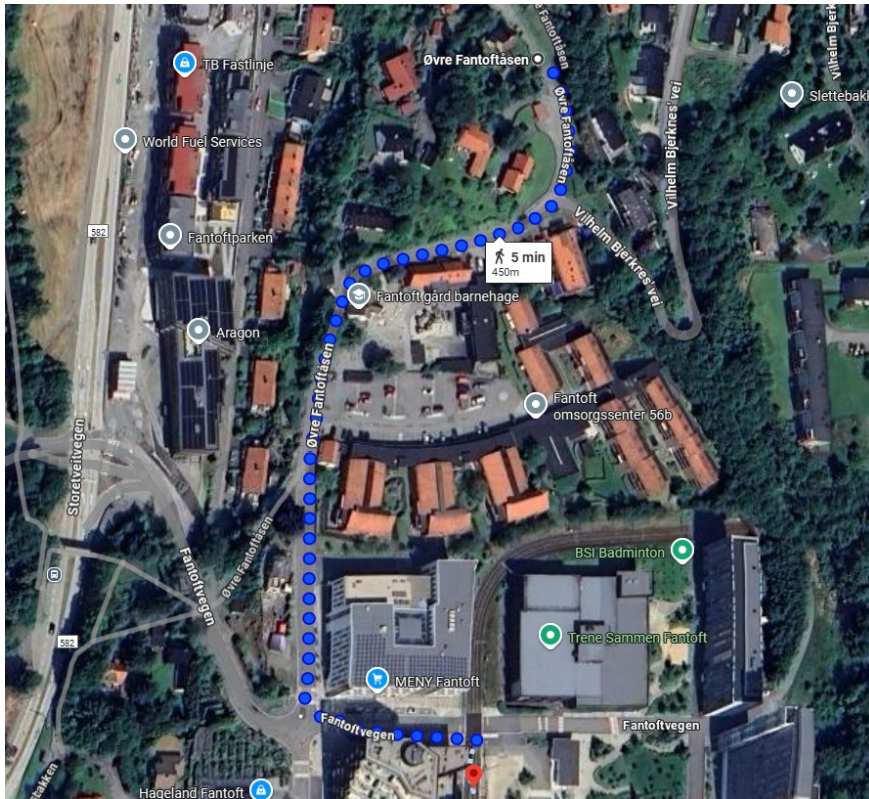
Antall boliger totalt	9
Antall reiser pr. pers pr. dag (RVU)	2,6
Personer pr. bolig	2,5
Egenreiser bolig pr. dag	6,5
Besøksreiser bolig pr. dag	0,7
Sum turer pr. bolig pr. dag	7,2
Sum personturer pr. dag	65
Bilførerandel	30 %
ÅDT	19
ÅDT pr. bolig	2,2

Kilde turproduksjon: Den Nasjonale reisevaneundersøkelsen, data fra de 8 største byregionene 2024 (Opinion 19.3.2024).

På dette grunnlag kan nyskapt trafikkmengde som følge av planen estimeres til ca. 20 ÅDT.

Bilførerandel er estimert på grunnlag av gjennomsnittstall for Bergen pr. 2024 (37%) og variasjoner innenfor bydeler, samt vurdering av kollektiv- og sykkeltilgjengelighet.

Planområdet har særdeles god kollektivtilgjengelighet med en gangavstand på ca. 450 meter til bybanestoppet på Fantoft, og dette gir et godt grunnlag for en lav bilførerandel:



Figur 5. Gangavstand fra planområdet til Bybanen. Kilde: Google.

Det er et overordnet mål om nullvekst i personbiltrafikken (Byvekstavtale for Bergensområdet 2019-2029). Fortetting rundt kollektivknutepunkt er en viktig del av strategien for å redusere samlet biltrafikk.

Med kort avstand til Bybanen er utbyggingen i tråd med overordnet byutviklingsstrategi, og bilførerandelen forventes vesentlig lavere enn gjennomsnittet for Bergen.

4.3 Dimensjonerende trafikkgrunnlag

Med dimensjonerende trafikkmengde i dag på 550 ÅDT, legges det til grunn en framtidig trafikkmengde på ca. 570 ÅDT etter utbygging av de 9 boenhetene i planområdet.

Dette trafikknivået legges til grunn for vurdering av trafikale tiltak og veiutbedring.

5 KONSEKVENSER

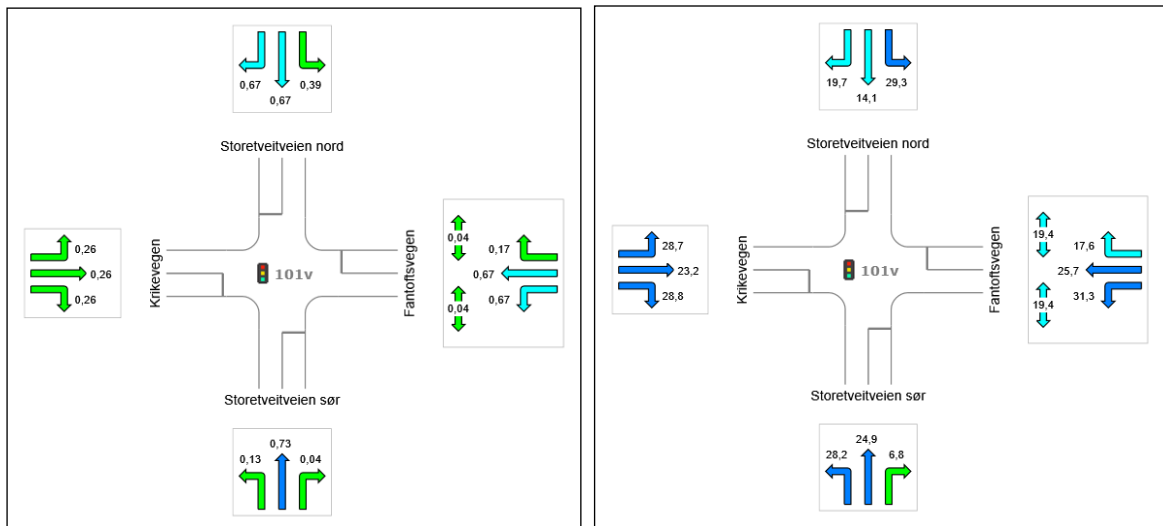
5.1 Trafikkavvikling

5.1.1 Lyskryss, Storetveitvegen

Det er i forbindelse med en annen plansak, gjennomført kapasitetsberegning av krysset Storetveitvegen/Fantoftvegen basert på krysstellinger utført av Statens vegvesen.

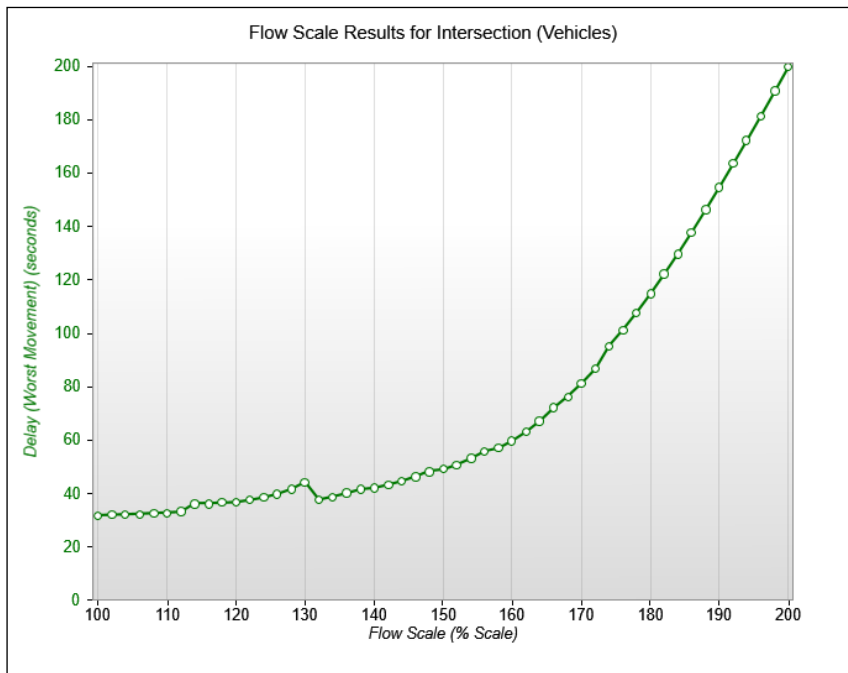
Kapasitetsberegningene viser tilfredsstillende trafikkavvikling med høyeste belastningsgrad på ca. 0,8, morgen. Forsinkelsene i krysset er normale forsinkelser knyttet til signalveksling. Sensitivitetsanalyse viser at krysset tåler en dobling av dagens trafikkmengde morgenrush før køer og forsinkelser øker markant.

Kapasitetsberegningen viser tilfredsstillende trafikkavvikling med høyeste belastningsgrad på ca. 0,7 ettermiddag. Forsinkelsene i krysset er normale forsinkelser knyttet til signalveksling:



Figur 6. Belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og forsinkelser (sek. pr. kjørt.), dagens situasjon (ettermiddag). Kryss Storetveitveien/Fantoftåsen.

Sensitivitetsanalyse viser at krysset tåler opp mot ca. 60% mer trafikk enn i dag før køer og forsinkelser øker markant:



Figur 7. Endring i forsinkelser for høyest belastet kryssarm i ettermiddagsrushet ved økt trafikkvekst sett i forhold til dagens trafikknivå.

Kapasitetsberegningene av dagen lyskryss i Storetveitveien viser at krysset har tilfredsstillende trafikkavvikling og stor reservekapasitet til å håndtere eventuell økt trafikk knyttet til andre planer/utbygginger.

Utbyggingen av Øvre Fantoftåsen gir bare marginale endringer i trafikkmengde i krysset (ca. 2kjt. i makstimen) og vil dermed ikke endre trafikksituasjonen i merkbar grad.

5.1.2 Øvre Fantoftåsen

Øvre Fantoftåsen fungerer i dag som en enfelts kjørevei, men med få tilrettelagte møteplasser. Dette kan gi noe lokale trafikkavviklingsproblemer når biler møtes, men dette er ikke et kapasitetsproblem som gir store køer og forsinkelser. Det er mer et trafiksikkerhetsproblem dersom veistandarden bidrar til å skape mange situasjoner med rygging i gaten.

Trafikkmengden i makstimen i dag er ca. 50 – 60 kjt./time. Utbygging av 9 nye boenheter vil bare gi marginal endring av trafikkmengden (+ ca. 2 kjt./time).

En enfelts kjørevei med god standard og flere møteplasser vil ha en avviklingskapasitet på ca. 200 – 350 kjt./time (ref. Blakstad, Trafikkteknikk 5. utgave 1993).

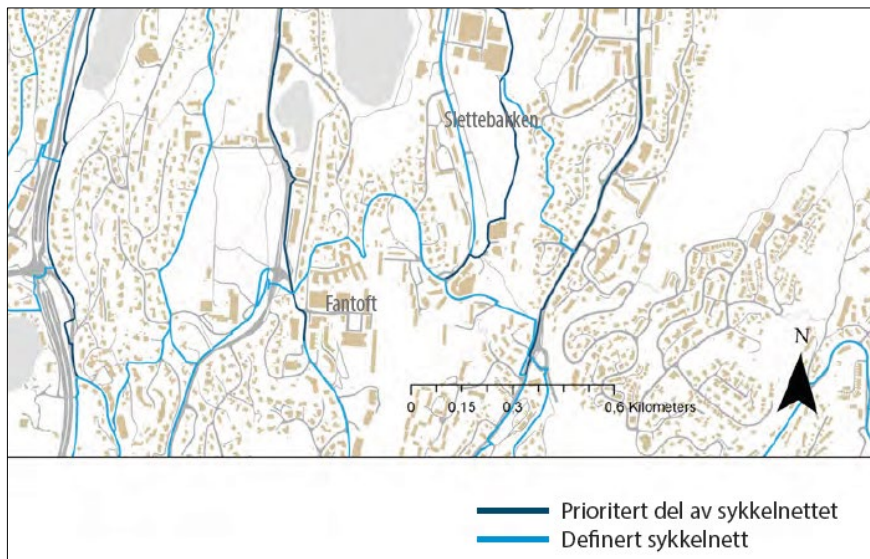
Kapasiteten i dagens situasjon er trolig i nedre sjikt pga. få møteplasser, men kryss og private avkjørsler fungerer som praktiske møteplasser, og veien har derfor tilstrekkelig kapasitet til å håndtere vesentlig mer trafikk enn den som er der i dag.

Veikapasitet og trafikkavvikling er således ikke en avgjørende faktor i vurdering av trafikale konsekvenser og behov for tiltak. Det er hensynet til mobilitet og trafiksikkerhet for myke trafikanter som er utslagsgivende for anbefaling av trafikkløsninger/tiltak, se etterfølgende kapittel.

5.2 Mobilitet og trafikksikkerhet for myke trafikanter

5.2.1 Tilrettelegging for sykkel

Øvre Fantoftåsen er del av definert sykkelnett i Bergen



Figur 8. Utsnitt fra Sykkelstrategi for Bergen 2019-30.

Ifølge Statens vegvesen sin sykkelveileder (HB V122) kan sykling i blandet trafikk være akseptabelt med trafikkmengder under 4.000 ÅDT. Utdrag fra veilederen:

«Ved små trafikkmengder, lav fart og liten andel tunge kjøretøy kan sykkeltrafikk og motorkjøretøyer benytte samme kjørefelt. Løsningen gir god sikkerhet for de syklende ved at de er synlige i gatebildet. En blanding av myke og harde trafikanter gir økt oppmerksomhet og har ofte en fartsdempende effekt. Løsningen gir også god fremkommelighet for syklisterne.»

Sykelhåndboken underbygger at sykkel i blandet trafikk i Øvre Fantoftåsen er en akseptabel løsning. Det er derfor ikke gjort nærmere vurderinger av sykkeltilrettelegging. Det er begrenset hvor mye fysiske inngrep i sideterreng langs Øvre Fantoftåsen som er akseptabelt av hensyn til natur, landskap og kulturminner. I den grad det er mulig med utvidelse av veien, bør arealene prioriteres til bedre tilrettelegging for gående fremfor egne sykkelanlegg.

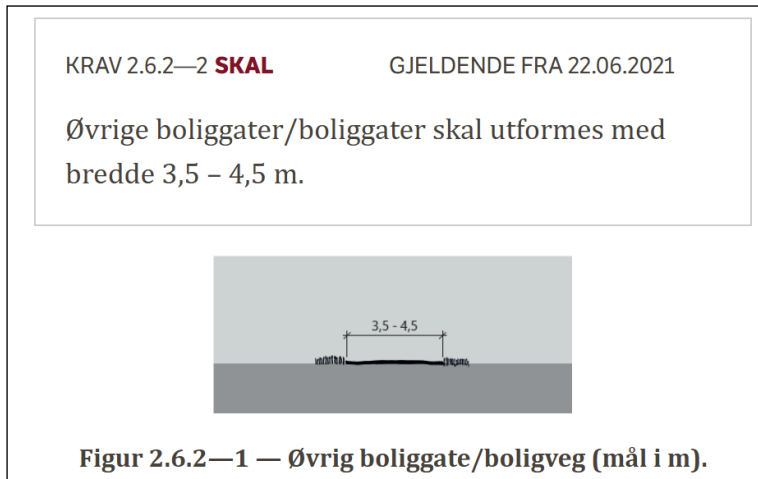
5.2.2 Tilrettelegging for gående

I dag er veien smal og det er ikke tilrettelagt fortau for gående. Det er gjennomført en fotgjengertelling kl. 1500 -1600 en hverdag, og denne viste 52 gående/syklende gjennom Øvre Fantoftåsen.

I foreløpig trafikkanalyse av 10.3.2022 var det forutsatt opp mot 134 nye boliger, og en utbygging av sammenhengende fortau langs Øvre Fantoftåsen ble vurdert som en naturlig følgekonsekvens.

Med en nedskalert utbygging på 9 boenheter, vil trafikksituasjonen ikke endre seg vesentlig fra i dag. Det betyr at behovet for mobilitetstiltak kan vurderes med utgangspunkt i dagens trafikksituasjon og trafikkmengder.

Øvre Fantoftåsen kan defineres som en boliggate med blandet trafikk (uten fortau) der trafikantgruppene må ta hensyn til hverandre. Gaten kan klassifiseres i henhold til Statens vegvesen sin gatenormal i N100 for Øvrige boliggate/boligveger:



Figur 9. Klassifisering av Øvre Fantoftåsen i henhold til N100.

Boliggate med blandet trafikk med de aktuelle trafikkmengdene vurderes som en akseptabel løsning for trafikksikkerhet, forutsatt tilrettelegging for lav kjørefart. Mobilitet og trygghetsfølelse for myke trafikanter kan forbedres gjennom en mindre utvidelse på deler av veien som gir bedre plass når kjøretøy passerer.

Bygging av sammenhengende fortau kan betraktes som et mobilitetstiltak som gir mer plass og bedre trygghetsfølelse for myke trafikanter. Det er ikke faglig grunnlag for å slå fast at fortau nødvendigvis gir trafikksikkerhetsmessig gevinst. Bredere gateløp med eget tilbud for gående kan gi økt kjørefart for biltrafikken, og i mange boliggate der det er bygget fortau, går mange trafikanter likevel i kjørebane.

Nytten av et fortau med tanke på mobilitet og trygghetsfølelse må avveies mot kostnader og konsekvenser av fysiske inngrep i terreng/landskap. Den delen av Øvre Fantoftåsen som går igjennom planområdet, er i KPA2018 avsatt med hensynssone «historisk vegfar». Denne vegen er også del av den stavangerske postvegen som gjør at den er av nasjonal interesse. Skal det gjøres utbedringer er det viktig at disse tiltakene ikke forringer vegen, hverken ift kulturminneverdier eller lesbarheten til vegen. Bli vegen vesentlig utvidet, f.eks. med et 2,5 meter bredt fortau, vil dette kunne komme i konflikt med lesbarheten til vegen, og den karakteren vegen har og har hatt lagt tilbake i tid.

Samlet vurdert anbefales det på denne bakgrunn å søke etter enklere løsninger som kan bidra til forbedret mobilitet og trygghetsfølelse for myke trafikanter. En løsning med sammenhengende fortau er ikke vurdert som aktuell, og i etterfølgende avsnitt sees det nærmere på alternative tiltak med mindre fysiske inngrep i terreng/landskap.

5.3 Avbøtende tiltak

For å ivareta mobilitet og trafiksikkerhet for myke trafikanter i Øvre Fantoftåsen, er det vurdert to ulike tiltak.

Tiltak 1: Mindre utvidelse av Øvre Fantoftåsen

Veibredden skal i henhold til N100 være minimum 3,5 meter, men dette minimumsnivået gir liten praktisk plass til myke trafikanter når større kjøretøy passerer. Dette gjelder særlig på strekningen ved barnehagen der det er mur/gjerde på den ene siden av veien, dvs. ingen steder å flytte seg når biler kommer. Gatebredden på denne strekningen er i dag ca. 4,0 meter, men varierer noe langs strekningen.



Figur 10. Illustrasjon av dagens trafiksituasjon.

Av hensyn til myke trafikanter vil det være en fordel med en mindre utvidelse av veien innenfor kravene i kategorien Øvrige bolig-gater i N100, særlig på delstrekningen med mur/gjerde mot barnehagen. Det vil også være en fordel med utvidelse som innebærer etablering av en ny møteplass på strekningen der det i dag ikke er møteplass.

Det anbefales på denne bakgrunn en mindre utvidelse av veibredden på midtpartiet av strekningen langs barnehagen, dvs. der det er gjerde på motsatt side.



Figur 11. Skisseforslag til mindre veiutvidelse og etablering av møteplass i Øvre Fantoftåsen.

Veien foreslås utvidet med ca. 0,5 meter på en strekning på ca. 25- 30 meter, pluss en ytterligere utvidelse med 1,5 meter (til ca. 5,5 meter) på midtpartiet (ca. 10 meter) slik at denne delen kan fungere som møteplass for kjørende trafikk.

Utvidelsen vil gi én ytterligere møteplass for kjørende, ut over eksisterende kryss og avkjørsler i begge ender av rettstrekningen som i dag fungerer som praktiske møteplasser. Dette vil redusere behov for rygging ved møting, noe som er positivt for trafiksikkerheten.

Utvidelsen vil samtidig gi mer plass til myke trafikanter, og dermed en større buffersone når kjøretøy passerer.

Det er også vist et forslag til vegetasjonsrydding/terrengtilpasning i svingen innenfor eksisterende veiareal/veieiendom, slik at den praktiske møteplassen i svingen blir litt større og mer funksjonell. Dette er et tiltak som kan vurderes uavhengig av reguleringsplanen.

Det anbefales i tillegg at Bergen kommunen vurderer behovet for forsterket fartsdempning som følge av utvidelsen.

Tiltak 2: Trafikkregulering i Vilhelm Bjercknes vei

Gjennomkjøringsmuligheten i Vilhelm Bjercknes vei mot Slettebakken fungerer som en ventil i trafikksystemet. Den positive effekten av denne forbindelsen er at lokaltrafikk mellom Slettebakken og målpunkter i søndre bydel blir kortere og kjørende trafikk i denne aksen belaster dermed en mindre del av veisystemet i bydelen. Kryss og veisystem rundt bybanestoppet ved Sletten senter avlastes.

Trafikkmålingene indikerer at gjennomgangstrafikken fra Vilhelm Bjercknes vei utgjør ca. 500 ÅDT i Øvre Fantoftåsen.

Ulempen med gjennomkjøringsmuligheten er den økte trafikkbelastningen på ca. 500 ÅDT for mobilitet og trygghetsfølelse for mange trafikanter som påføres det historiske veifaret og Øvre Fantoftåsen.



Figur 12. Gjennomgående vei (Vilhelm Bjerknes vei) til Slettebakken fungerer som en snarvei/ventil for lokaltrafikken og trafikkmengden er ca. 500 ÅDT. Gjennomkjøringen medfører ulemper for mobilitet og trafiksikkerhet/trygghetsfølelse for mange trafikanter på strekningen.

Iverksetting av stengningstiltak eller trafikkregulering som begrenser gjennomkjøringsmuligheten vil være positivt for mobilitet og trygghetsfølelse i Øvre Fantoftåsen, men må vurderes i en helhetlig sammenheng, der også ulempene med stengning/restriksjoner må hensyntas.

I likhet med mange andre områder i Bergen, antas kommunen å vurdere fordelene med å skjerme boligkater (og i dette tilfellet også et historisk veifar med kulturminneverdi) som større enn de trafikale/funksjonelle ulempene for beboere som må kjøre litt lengre avstander til/fra boligen sin (inkl. ulempene dette medfører for veinettet som belastes).

Reguleringsplanen for Øvre Fantoftåsen vil ikke være avhengig av eventuelle tiltak i form av stengning eller begrensning i gjennomgangstrafikken fra Vilhelm Bjerknes veg. Reguleringsplanen tilfører bare en marginal trafikkøkning i Øvre Fantoftåsen, og det er lagt opp til avbøtende tiltak i form av en mindre veiutvidelse og etablering av møteplass (Tiltak 1) som kompenserer for ulempene med marginalt økt trafikk. Tiltak 1 vil gi forbedringer for fremkommelighet og mobilitet for mange trafikanter sammenlignet med dagens situasjon.

Stengning/restriksjoner når det gjelder gjennomgangstrafikk via Vilhelm Bjerknes vei vil være positivt for trafikksituasjonen i Øvre Fantoftåsen, men vurderes ikke som nødvendig for å kunne gjennomføre reguleringsplanen med avbøtende tiltak som beskrevet i Tiltak 1.

Det er imidlertid viktig at reguleringsplanen for Øvre Fantoftåsen ikke legger hindringer for en framtidig stengning/trafikkregulering av Vilhelm Bjerknes vei, og eventuelt legger fysisk til

rette for dette i planforslaget (eksempelvis i form av å sette av plass til en snuhammer i nedre del av Vilhelm Bjerknes vei).

Når det gjelder stengningsløsning/trafikkregulering kan det være flere alternativer. Tabellen under synliggjør fordeler og ulemper med ulike løsninger:

Alternativ løsning	Fordeler	Ulemper
Fysisk stengning i nedre del (unntatt for nødetaer)	<ul style="list-style-type: none"> Sikrer at gjennomgangstrafikken blir fjernet, og gir med dette store fordeler for miljø/trafiksikkerhet langs hele det historiske veifaret og i Øvre Fantoftåsen 	<ul style="list-style-type: none"> Litt lenge kjørevei for beboere langs V. Bjerknes vei i retning sør Nødvendig med trafiksikker snumulighet (snuhammer e.l.) som kan medfører fysiske inngrep i det historiske veifaret.
Stengning med skilting, f.eks. skilt 306.1 Forbudt for motorvogn med underskilt: Kjøring til eiendommer tillatt.	<ul style="list-style-type: none"> Eiendommene langs V. Bjerknes vei opprettholder dagens tilgjengelighet (kan bruke tilkomsten via Øvre Fantoftåsen) 	<ul style="list-style-type: none"> Gjennomgangstrafikk opprettholdes til/fra boligene langs V. Bjerknes vei. Risiko for redusert respekt for skilting og potensielt ulovlig kjøring. Vanskelig for politiet å overvåke skiltforbudet. Trafiksikker snumulighet må etableres der skiltene står.
Enveisregulering	<ul style="list-style-type: none"> Mer vanlig skiltform som er lettere å overvåke 	<ul style="list-style-type: none"> Gir trolig bare en mindre trafikkreduksjon. Redusert tilgjengelighet for beboerne langs Vilhelm Bjerknes vei. Alle «tvinges» til å kjøre via Øvre Fantoftåsen den ene veien.

Samlet vurdert er det flere problemstillinger med selve løsningen som må vektlegges når man avveier fordeler og ulemper med stengning/trafikkrestriksjoner.

Enveisregulering vurderes som en løsning med svært mange ulemper og usikkerhet om hvor stor trafikkavlastning som oppnås.

Fysisk stengning i nedre del synes samlet vurdert å være den løsningen som har minst ulemper, men det kan være utfordringer med å finne en praktisk løsning for snuhammer i nedre del.

Vurderingen av alternative løsninger spilles med dette inn til Bergen kommune for videre oppfølging og vurdering av mulige løsninger, uavhengig av reguleringsplanen. Det antas at eventuelle behov for å sette av areal til snuhammer e.l. spilles tilbake fra kommunen, slik at dette ev. kan implementeres i reguleringsplanen.

6 OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

6.1 Trafikkmengder

Dagens trafikkmengde i Øvre Fantoftåsen er målt til ca. 550 ÅDT.

Utbyggingen i henhold til reguleringsplanen (9 nye boenheter) er beregnet å øke trafikkmengden med ca. 20 ÅDT, dvs. en marginal endring på ca. + 4% trafikkmengde i Øvre Fantoftåsen.

6.2 Trafikkavvikling og kapasitet

Kapasitetsberegningene av dagen lyskryss i Storetveitveien viser at krysset har tilfredsstillende trafikkavvikling og stor reservekapasitet til å håndtere eventuell økt trafikk knyttet til andre planer/utbygginger. Utbyggingen av Øvre Fantoftåsen vil bare gi marginale endringer i trafikkmengde i krysset, og dermed ikke endre trafikksituasjonen i merkbar grad.

Øvre Fantoftåsen har tilstrekkelig veikapasitet til å avvikle framtidig trafikkmengde.

6.3 Trafikksikkerhet og mobilitet

Med en nedskalert utbygging på 9 boenheter, vil trafikksituasjonen ikke endre seg vesentlig fra i dag. Det betyr at behovet for mobilitetstiltak kan vurderes med utgangspunkt i dagens trafikksituasjon og trafikkmengder.

Boliggate med blandet trafikk med de aktuelle trafikkmengdene vurderes som en akseptabel løsning for trafikksikkerhet, forutsatt tilrettelegging for lav kjørefart. Mobilitet og trygghetsfølelse for myke trafikanter kan forbedres gjennom en mindre utvidelse på deler av veien som gir bedre plass når kjøretøy passerer. Omfattende veiutvidelse for bedre tilrettelegging for syklende og gående er ikke vurdert som en aktuell løsning av hensyn til natur og kulturlandskapet langs veien.

6.4 Tiltak

Tiltak 1: Mindre utvidelse av Øvre Fantoftåsen

Det anbefales en mindre utvidelse av veibredden på midtpartiet av strekningen langs barnehagen, dvs. der det er gjerde på motsatt side.



Figur 13. Skisseforslag til mindre veitvidelse og etablering av møteplass i Øvre Fantoftåsen.

Veien foreslås utvidet med ca. 0,5 meter på en strekning på ca. 25- 30 meter, pluss en ytterligere utvidelse med 1,5 meter (til ca. 5,5 meter) på midtpartiet (ca. 10 meter) slik at denne delen kan fungere som møteplass for kjørende trafikk.

Utvidelsen vil gi én ytterligere møteplass for kjørende, ut over eksisterende kryss og avkjørsler i begge ender av rettstrekningen som i dag fungerer som praktiske møteplasser. Dette vil redusere behov for rygging ved møting, noe som er positivt for trafiksikkerheten. Utvidelsen vil samtidig gi mer plass til myke trafikanter, og dermed en større buffersone når kjøretøy passerer.

Det er også vist et forslag til vegetasjonsrydding/terrengtilpasning i svingen innenfor eksisterende veiareal/veieiendom, slik at den praktiske møteplassen i svingen blir litt større og mer funksjonell. Dette er et tiltak som kan vurderes uavhengig av reguleringsplanen.

Det anbefales i tillegg at Bergen kommunen vurderer behovet for forsterket fartsdempning som følge av utvidelsen.

Andre tiltak

Stengning/restriksjoner når det gjelder gjennomgangstrafikk via Vilhelm Bjerknes vei vil være positivt for trafiksituasjonen i Øvre Fantoftåsen, men vurderes ikke som nødvendig for å kunne gjennomføre reguleringsplanen med avbøtende tiltak som beskrevet i Tiltak 1.

Det er imidlertid viktig at reguleringsplanen for Øvre Fantoftåsen ikke legger hindringer for en framtidig stengning/trafikkregulering av Vilhelm Bjerknes vei, og eventuelt legger fysisk til rette for dette i planforslaget (eksempelvis i form av å sette av plass til en snuhammer i nedre del av Vilhelm Bjerknes vei).

I trafikkanalysen er det gjort en vurdering av alternative løsninger for stengning/trafikkrestriksjoner i Vilhelm Bjerknes vei. Dette spilles inn til Bergen kommune for videre oppfølging og vurdering av mulige løsninger, uavhengig av reguleringsplanen. Det antas at eventuelle behov for å sette av areal i planen til snuhammer e.l. spilles tilbake fra kommunen slik at dette kan implementeres i reguleringsplanen.

Vedlegg 1. Rapport fra Øvre Fantoftåsen radarmåling februar 2022

Måleperiode: Fra torsdag 17/2 kl. 19 til fredag 25/2 kl. 22

Merknader:

Målestedet er smal enfelts veg nær en uoversiktlig kurve. Avkjørsel like før radaren brukes som møteplass. Dersom to biler møtes kan det oppstå situasjoner med rygging og lave hastigheter som ikke nødvendigvis blir fanget opp av radaren. Men antas at dette ikke er hyppige situasjoner.

Været har vært vekslende, men ikke noe som antas å ha påvirket målingene vesentlig.

Plassering og retning:

Radaren ble plassert på en skiltstolpe ca. 20 m etter avkjørsel til omsorgssenter.

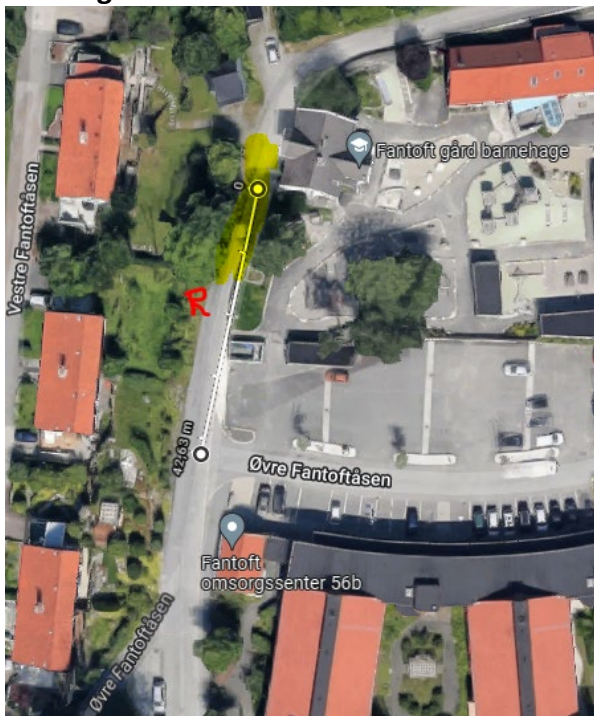
Radaren pekte i retning mot Fantoft gård barnehage slik at målestrekningen (vist med gult) ligger ca. 40-50 m fra avkjørselen.

Incoming, mot radaren, er trafikk mot Fantoftvegen

Outgoing, fra radaren, er trafikk fra Fantoftvegen

Fartsgrense: Sone 30

Bilde og kart:



Resultat fartsnivå:

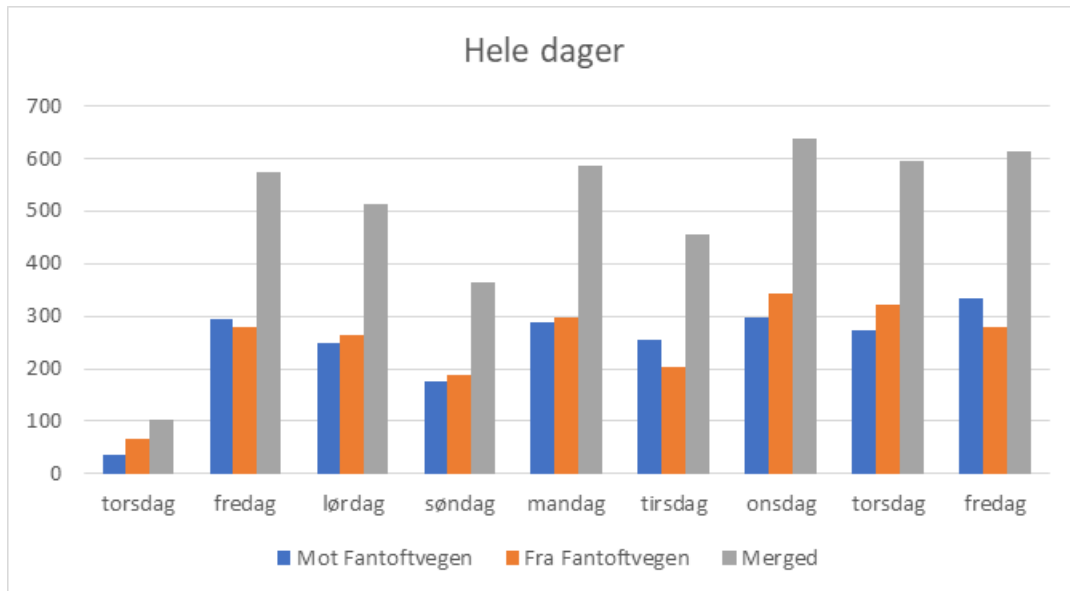
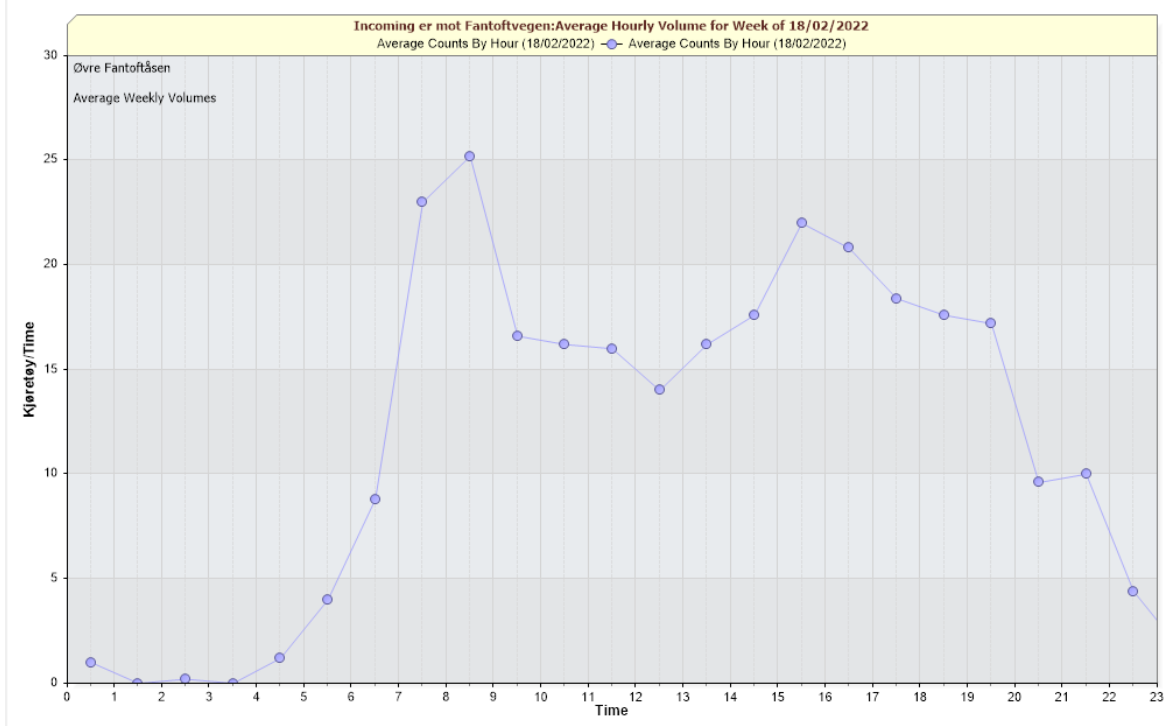
Gjennomsnittshastighet	27 km/t
85% fraktil	31 km/t

Trafikkmengder:

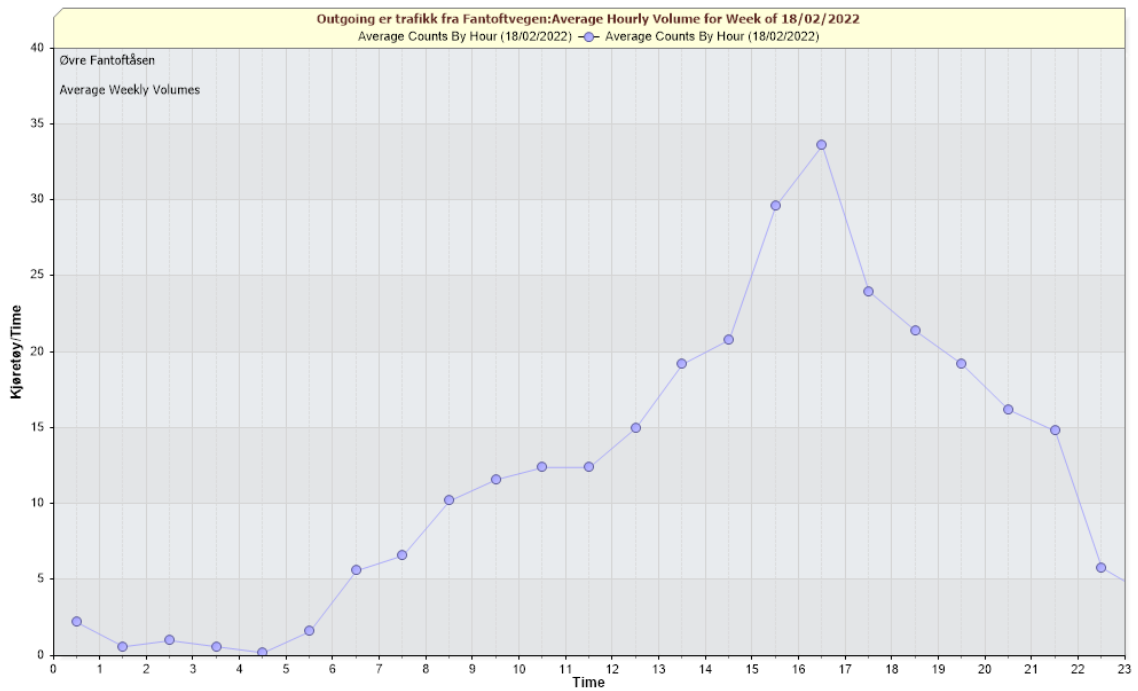
Beregnet ÅDT:	550
Tungtrafikkandel:	2,9%

Trafikkfordeling i forhold til størrelse:

	Antall målt	Andel i %
Små kjøretøy (sykkel, moped, motorsykkel)	126	2,8
Middels (vanlige biler)	4189	94,2
Store	130	2,9

**Fordeling over døgnet:****Retning mot Fantoftvegen:**

Retning fra Fantoftvegen:



Fordeling av hastigheter:

