

Rapport

Trafikkvurdering og mobilitetsanalyse – Haugatun sykehjem

OPPDRAAGSGIVER

Bergen kommune

EMNE

Trafikk- og mobilitetsanalyse

DATO / REVISJON: 25.juni 2026 / 01

DOKUMENTKODE: 10272335-01-RIT-RAP-001



Multiconsult



Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt i den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult med mindre annet følger av norsk lov. Multiconsult påtar seg intet ansvar for bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn det som er godkjent skriftlig av Multiconsult. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter med mindre annet følger av norsk lov.



Rapport

OPPDRAAG	D0750 Haugatun sykehjem	DOKUMENTKODE	10272335-01-RIT-RAP-001
EMNE	Trafikkvurdering og mobilitetsanalyse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Bergen kommune	OPPDRAAGSLEDER	Tirill Sandstø
KONTAKTPERSON	Torhild A. Kvingedal	UTARBEIDET AV	Åshild Hinna
		ANSVARLIG ENHET	10233032 Samferdsel Vest

SAMMENDRAG

I Vadmyrveien 77, i Bergen kommune, skal Haugatun bydelshus og barnehage erstattes med nytt sykehjem. Tomten er lang og smal og det er viktig å få til gode vegløsninger for varelevering, renovasjon, ambulanse, bårebil og parkering. Langs tomten går skolevegen, fortau, for elever ved Loddefjord barneskole, dette må krysses av blant annet vareleveringsbiler for å komme til sykehjemmet. Det er i rapporten sett på hvordan vegløsningene på tomten kan løses på en best mulig måte. Det er i arbeidet vurdert flere ulike vegløsninger for området foran sykehjemmet, der det er landet på to som mest fordelaktige. Disse to er beskrevet fordeler og ulemper med, med tanke på trafikk sikkerhet, i denne rapporten. For å sikre økt spillerom i pris- og designkonkurransen, i neste fase i prosjektet, er det ikke landet på en av de to løsningene, men åpnet for begge i reguleringsplanen.

Det går en gangtrasé fra Haugatun nordover forbi parkeringsområdet og Loddefjord kirke til/fra boligområdet i Frieda Fasmers veg og kollektivholdeplass langs Fv555 Sotraveien. Traséen mangler i dag adskilt gangtrasé for de gående. For å sikre universell utforming bør det etableres gangkryssing over Vadmyrveien i tilknytning til denne gangtraséen, fra kryssingen til forbi parkeringsplassene bør det etableres fortau, slik at myke trafikanter har et separat tilbud forbi trafikk til parkeringene.

Haugatun har god kollektivdekning, med holdeplassen «Vadmyra» like vest for sykehjemmet. Tilkomst til kollektivholdeplass fra sykehjemmet er universelt utformet, med unntak av et kortere strekk vest i KV Vadmyrveien, fra snuplass til bussen til før avkjørsel til parkeringsområde, her er om lag 25 meter med 10 % stigning. Siden Haugatun ligger på toppen av terrenget er det vanskelig å få til lavere stigning her.

I rapporten er trafikkmengden for Haugatun bydelshus og barnehage estimert i dagens situasjon, og trafikkmengde for nye Haugatun sykehjem i fremtidig situasjon er beregnet. På grunn av blant annet færre parkeringsplasser i ny situasjon er det forventet en nedgang i trafikken fra 365 kjt/døgn til 225 kjt/døgn. Fremtidig estimert ÅDT på KV Vadmyrveien blir redusert fra dagens ÅDT=1000, til ÅDT_{fremtidig}=860. Belastningen på FV 5202 Vadmyrveien som følge av trafikk fra nye Haugatun sykehjem reduseres tilsvarende.

Mobilitetsanalysen skal legge til rette for at flest mulig av de som skal til Haugatun sykehjem, ansatte og besøkende, velger å reise til og fra området på en bærekraftig måte, det vil si reisemåter som skaper så lavt miljøfotavtrykk som mulig. For å få til dette, må det tilrettelegges for at flest mulig kan, og vil, velge å reise til sykehjemmet med gange, sykkel eller kollektiv. Økt bruk av aktive transportformer (sykkel og gange) innebærer også potensiale for redusert sykefravær blant de ansatte. I rapporten foreslås ulike tiltak for å øke andelen bærekraftige reiser.

01	25.06.2026	Dokument opprettet	Åshild Hinna	Kjetil Tepstad	Tirill Sandstø
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV



INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Innledning.....	5
1.1	Om prosjektet	5
1.2	Formål og kommunen sine mobilitetsmål	5
2	Dagens situasjon.....	5
2.1	Lokalisering.....	5
2.2	Planområdet og målpunkt	6
2.3	ABC-kategori.....	6
2.4	Vegnett, fartsgrense, ÅDT og trafikkulykker	7
2.5	Parkering og trafikkmengde i dagens situasjon for Haugatun	12
2.6	Kollektiv	14
2.7	Syklende	15
2.8	Gående	18
2.8.1	Rekkevidde for gående og syklende.....	21
2.9	Vurdering av konfliktpunkt i dagens situasjon.....	23
3	Trafikkmengder og parkering – fremtidig situasjon	24
3.1	Fremtidig ÅDT og antall parkeringsplasser i ny situasjon.....	24
3.2	Estimering av timetrafikk i maks-timen	26
4	Anbefalinger i fremtidig situasjon	28
4.1	Myke trafikanter	28
4.1.1	Gangkryssing over Vadmyrveien.....	29
4.1.2	Fortau	31
4.2	Vegløsning for varelevering/renovasjon, HC-parkering, ambulanse, bårebil, taxi og av- og påstigning	32
4.2.1	Alternativ 1 – separat inn- og utkjørsel	33
4.2.2	Alternativ 2 – felles inn- og utkjørsel	34
4.3	Mobilitetstiltak for å øke andelen bærekraftige reiser	37
5	Konklusjon.....	38
6	Referanser	39



1 Innledning

1.1 Om prosjektet

Byrådet vedtok 25.01.24 å utrede nytt sykehjem innenfor kommunal eiendom Vadmyrveien 77 og 79 på Haugatun. Antall sykehjemsplasser er ikke endelig avklart, men planlegges til ca. 100-150 plasser. I denne rapporten legges det til grunn 150 plasser med produksjonskjøkken, selv om dette ikke er endelig besluttet.

For ytterligere detaljer om prosjektet se planbeskrivelsen for sykehjemmet.

1.2 Formål og kommunen sine mobilitetsmål

I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for nytt sykehjem på Haugatun er det i denne rapporten sett på trafikk og mobilitet med særskilt fokus på myke trafikanter, gående og syklende. Formålet med rapporten er å legge til rette for at flest mulig av reisene til og fra Haugatun, både for ansatte og besøkende, blir utført på en bærekraftig måte (kollektiv, gange og sykkel), samt å sikre trygg og hensiktsmessig varelevering, parkering og tilkomst for alle trafikantergrupper.

I henhold til Bergen kommunes sine kravspesifikasjon skal det redegjøres for kollektivtilbud og tilbud til gående og syklende. Eksisterende situasjon skal vurderes og omtales, og tiltak skal foreslås der dette er relevant. Det skal og redegjøres for samsvar med ABC-prinsipper, rett virksomhet på rett sted.

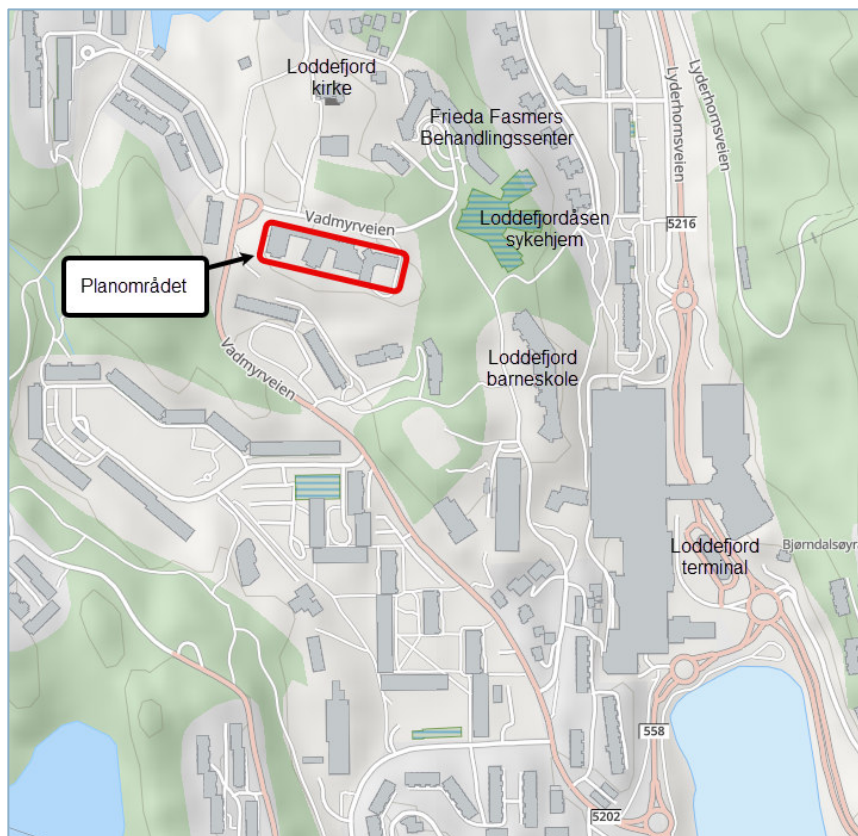
2 Dagens situasjon

2.1 Lokalisering

Planområdet for Haugatun sykehjem ligger i Loddefjord bydel, 10 km vest for Bergen sentrum. Haugatun ligger langs blindvegen Vadmyrveien, se Figur 2-1 og Figur 2-2.



Figur 2-1 Planområdet for Haugatun sykehjem ligger om lag 10km vest for Bergen sentrum.



Figur 2-2 Haugatun sykehjem ligger innerst i Vadmyrveien sammen med Loddefjordåsen behandlingssenter (under bygging) og Frieda Fasners behandlingssenter. Loddefjord barneskole ligger øst for sykehjemmet, noe lavere i terrenget.

2.2 Planområdet og målpunkt

2.3 ABC-kategori

For å vurdere hvor god tilgjengelighet et område har med ulike transportmidler, kan ABC-kategorisering benyttes. Metoden kan benyttes for å sikre at ulike planområders transportbehov møtes på en bærekraftig måte. De ulike kategoriene i ABC-metoden kategoriseres på følgende måte [1]:

A-områder: Områder med svært god tilgjengelighet for kollektivtrafikk, syklist og gående.

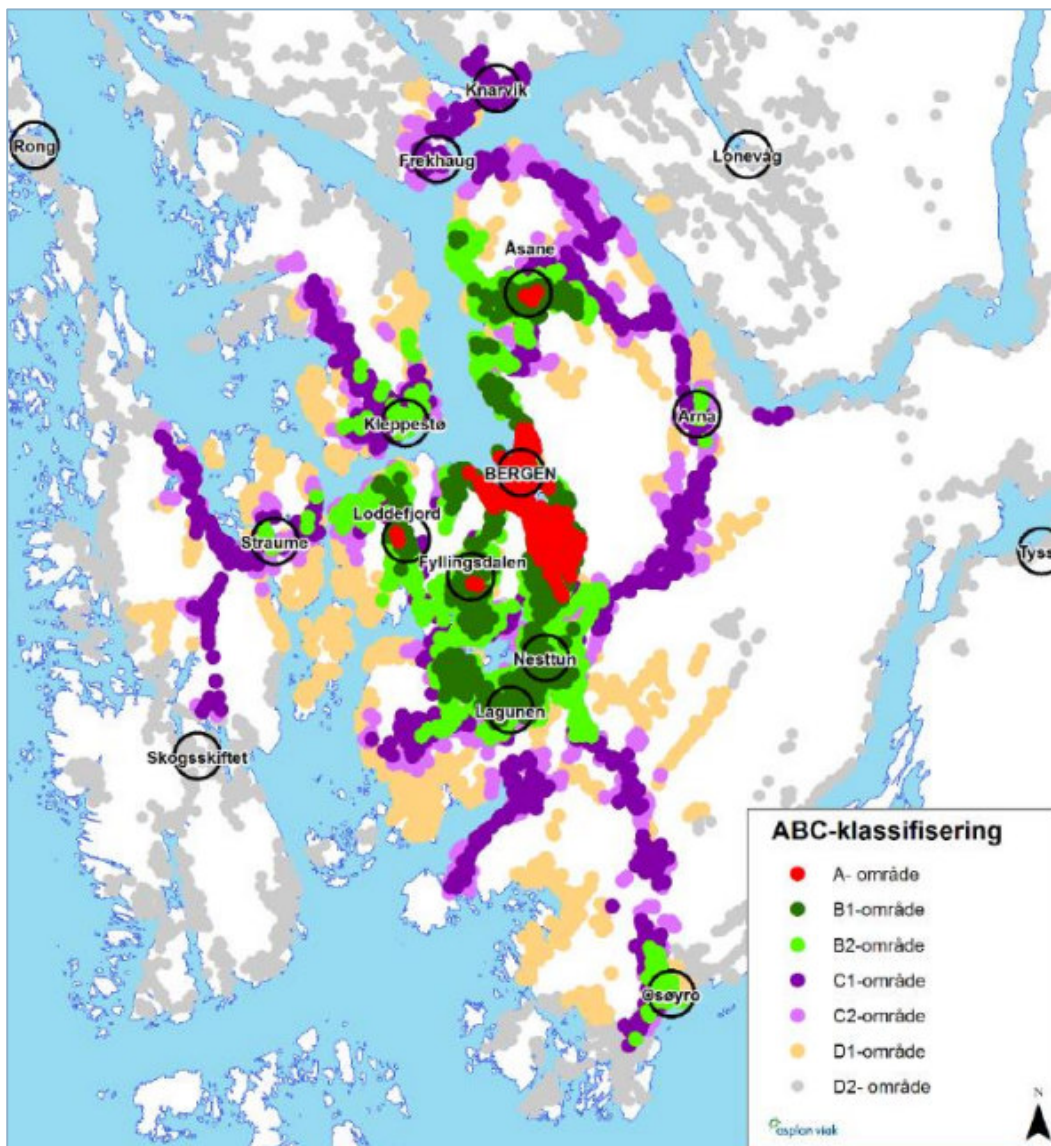
B1-områder: Middels god tilgjengelighet for kollektivtrafikk, syklist og fotgjengere.

B2-områder: Tilsvarende som for B1, men litt lavere tilgjengelighetsnivå for de samme transportformene.

C1-områder: God tilgjengelighet for bil og tungtrafikk (inntil 1 km fra overordnet vei).

C2-områder: God tilgjengelighet for bil og tungtrafikk (inntil 2 km fra overordnet vei)

D-områder: er områder med lav tilgjengelighet for både bil, kollektivtrafikk, syklist og gående.



Figur 2-3 ABC-klassifisering basert på tilgjengelighet for kollektivreisende, syklist og gående i Bergensområdet. Haugatun sykehjem ligger nordvest for sentrumsområdet Loddefjord, sort sirkel på Figur 2-3. Området Haugatun er kategorisert til mørkegrønt, B1, «Middels god tilgjengelighet for kollektivtrafikk, syklist og fotgjengere». ABC-kategorisering angir en samlet vurdering for de tre transportformene, for Haugatun vurderes kollektiv tilgjengelighet til å være svært god, se avsnitt 2.6. Tilgjengelighet for syklist og fotgjengere vurderes til middels god, se avsnitt 2.7 og 2.8. Samlet klassifiseres området som B1.

Sykehjem er en B-virksomhet: det har middels tetthet av ansatte. Plassering av sykehjemmet i dette B1-området er dermed i tråd med ABC-prinsippet.

2.4 Vegnett, fartsgrense, ÅDT og trafikkulykker

Vegeier og fartsgrense for de ulike delene av Vadmyrveien er vist i Figur 2-4.



Figur 2-4 Vegeier og fartsgrense for de ulike delene av Vadmyrveien. NB! Fartsgrense 30-sone i kommunal del av veg blir snart vedtatt, og er derfor lagt til grunn i denne planen.

Fartsgrensen på FV Vadmyrveien er 30 km/t, fra Fv558 Haakonvernveien. Vadmyrveien er fylkeskommunal frem til kollektivholdeplassen «Vadmyra» i nordenden av fylkesvegen.

KV Vadmyrveien

Vestover fra kollektivholdeplassen, forbi Haugatun, er Vadmyrveien kommunal. På grunn av økt aktivitet i området og på grunn av at det er 30 km/t i resten av Vadmyrveien pågår det nå et arbeid, som snart er ferdigstilt/vedtatt, der også den kommunale delen av Vadmyrveien blir omgjort til 30 km/t. Det er derfor lagt til grunn 30-sone i KV Vadmyrveien i denne reguleringsplanen for Haugatun.

Den kommunale delen av Vadmyrveien er nylig utbedret i forbindelse med utbyggingen av Loddefjordåsen behandlingssenter. Vegen har fått jevn bredde på 6,5m og fortau på 2,5m, mot tidligere bredde på 5,5-6m og fortau på 1,7-2,0m, se Figur 2-5.

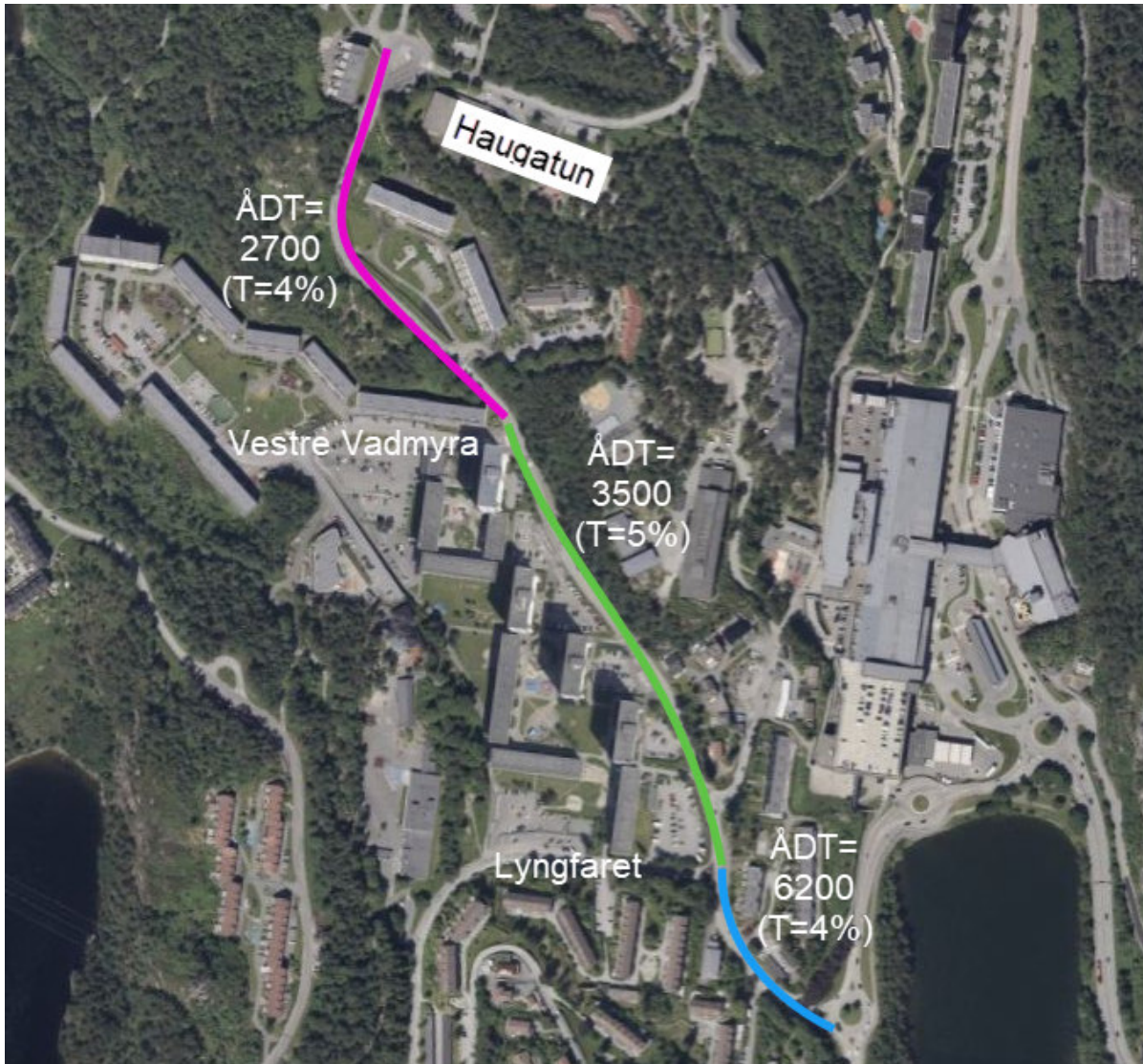


Figur 2-5 KV Vadmyrveien før og etter utvidelse, (kilde google.no/maps / foto fra befaring 12. mars 26).

Trafikkmengden i den kommunale delen av Vadmyrveien er estimert til $\text{ÅDT}=1000$ i detaljreguleringsplanen for Frieda Fasners Minne /Loddefjordåsen sykehjem [2]. Dette estimatet inkluderer beregnet fremtidig ÅDT fra nye Loddefjordåsen sykehjem. Estimaten er for dagens bruk av Haugatun bydelshus og Haugatun barnehage.

FV 5202 Vadmyrveien

Ifølge vegkart er trafikken i fylkesvegdelene av Vadmyrveien estimert til trafikkmengde $\text{ÅDT}=2700$ i nordlig del, og $\text{ÅDT}=3500$ fra Vestre Vadmyra sørover, $\text{ÅDT}=6200$ lengst sør. Figur 2-6.



Figur 2-6 Trafikkmengde (2025) langs FV 5202 Vadmyrveien, kilde: kommunekart.com.

Trafikkmengden i Vadmyrveien, nord for Lyngfaret, har gått ned med mellom 10-20 % de siste fem årene [3]. Holdeplassen «Vadmyra» ble opprustet og fikk økt kapasitet i 2021, se Figur 2-7, samme år ble linje 3 Vadmyra – Støbotn etablert og kapasitet på kollektiv økt. Dette kan trolig være en av årsakene til at trafikkmengden har gått ned på strekningen.



Utforming Vadmyra holdeplass 2022



Utforming Vadmyra holdeplass 2020

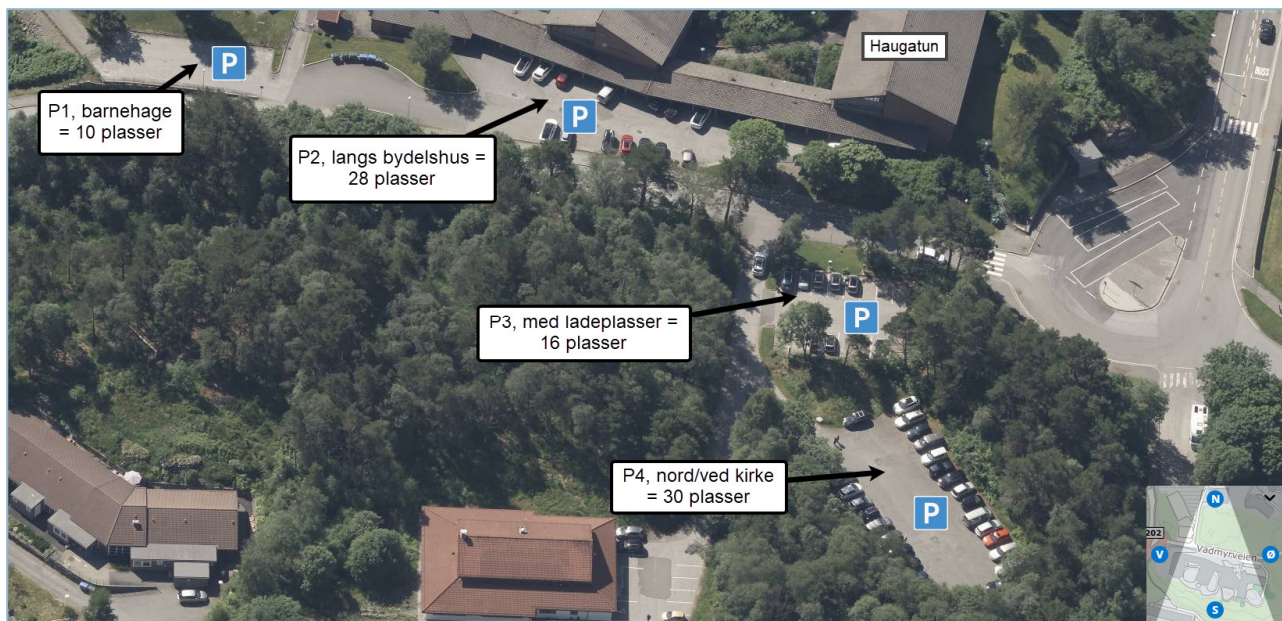
Figur 2-7 Holdeplass "Vadmyra" før og etter utbedring i 2021 [4], kilde: [google.no/maps](https://www.google.no/maps).

Trafikkulykker

Ifølge Nasjonal vegdatabank, NVDB, har det ikke skjedd noen politirapporterte ulykker langs Vadmyrveien den siste 10-årsperioden, 2015-2025 [5].

2.5 Parkering og trafikkmengde i dagens situasjon for Haugatun

I dette avsnittet er antall parkeringsplasser i dagens situasjon kartlagt og trafikkmengden i dagens situasjon er estimert i form av ÅDT og trafikk i makstimen.



Figur 2-8 Dagens fire parkeringsområder, kalt P1-P4, ved Haugatun bydelshus og antall plasser, kilde: kart.1881.no.

Det er i dag 84 parkeringsplasser tilknyttet Haugatun bydelshus og Haugatun barnehage.

Dagens trafikkmengde fra Haugatun er estimert på bakgrunn av opplysninger fra nåværende byggforvalter i EBE og tidligere byggforvalter for Haugatun. Byggene har tidligere vært fullt utnyttet med flere kommunale tjenester samlokalisert, herunder helsestasjon, barnevern, hjemmesykepleie, administrasjon og barnehage. Noen av disse tjenestene er ikke lenger i drift, og «dagens trafikk» er derfor estimat basert på da det var full drift i bygget.

Følgende forutsetninger er gjort ved estimering av «dagens trafikk» til Haugatun:

- **Barnehagen:** pr 2025/26: 57 barn og 17 ansatte [6].
Det antas at 40 % av barna blir kjørt til barnehagen, 30% av barna som blir kjørt har søsken i samme barnehage = samkjøring. 40 % av de ansatte kjører til/fra jobb [7].
- **Helsestasjon og barnevern:** Barnevernet og helsestasjonen hadde mange kontorer, helsestasjonen består av helsesykepleiere, jordmødre og lege. Besøk til disse kontorene, inkludert ventetid antas i snitt å vare 1,5 time. Byggforvalter opplyser at parkeringene ved Haugatun (P2) var fulle på dagtid, og at det derfor ble etablert to parkeringer til på nordsiden av vegen (P3 og P4). Med bakgrunn i bruken og opplysninger om at parkeringen har vært full på dagtid, antas det at for de 28 p-plassene ved bydelshuset (P2) kommer det en ny bil pr 1,5 time mellom klokka 08-15 hverdager, unntatt lunsj 11-12.
- **Hjemmesykepleien:** Hjemmesykepleien holdt til i bygget, og det antas at disse kjører ut morgen, tilbake for lunsj midt på dagen og ut igjen på ny runde etter lunsj, før de kjører tilbake med bilen før arbeidslutten. Disse bilene benyttet p-område med ladeplasser nord for Vadmyrveien, P3, 16-plasser.
- **Ansattparkering for hjemmesykepleie, helsestasjon og barnevernet:** Antar at ansatte som kjører til jobb har parkert på nordsiden av vegen, antar at totalt 20 av de 30 parkeringene nord



for vegen, P4, er benyttet til ansattparkering. De resterende ti parkeringene har hyppigere utskiftning, antar to parkeringer daglig i snitt, blant annet knytt til kirken, bydelshus osv. Trafikk til kirken forsvinner til nordsiden av Loddefjord kirke i fremtidig situasjon.

- **Bydelshus:** Haugatun har også blitt brukt til ulike kulturarrangement på kveldstid. Det antas at i snitt 20 biler pr arrangement, og at det har vært arrangement 3 kvelder pr uke.
- **Renovasjon/varelevering:** Det antas renovasjonsenting 1 gang pr uke for restavfall, 1 gang pr 14 dag for matavfall, 1 gang pr mnd for papir og plast. Samt varelevering tre ganger uke og post 4 ganger pr uke.

Basert på forutsetningene estimeres dagens trafikkmengde fra Haugatun i tabellen under.

Estimering av dagens trafikkmengde for Haugatun bydelshus						
	Antall reisende (barnehagebarn, ansatte)	Andel som kommer med bil	Antall p- plasser	Antall turer pr p-plass	Trafikkmengde ÅDT (tur ganger to)	
Barnehage levering/henting, P1	57	0,4	10		39	Antar at 40% av barna blir kjørt til barnehagen (23 stk). Antar at 30% av barna har søsken i bhg, dvs flere barn i samme bil (korrigert for samkjøring, 19,4 biler).
Barnehage ansatte, P4	17	0,4			14	Antar at 40% av de ansatte kjører til jobb i bhg.
Trafikk til parkering ved bydelshus, sør for veg, P2			28	4	160	Antar at kommer ny bil pr 1,5t på parkeringsplassene ved bydelshuset sør for vadmyrvegen mlm kl 08-15, unnatt lunsj 11-12.
Trafikk til parkeringsområde nord for veg, med ladere, P3			16	4	91	Antar at disse plassene er brukt av hjemmetjenesten, og at bilene kjører ut og kommer tilbake til lunsj, før de har kjørt ut på neste runde, og tilbake før arbeidsdagens slutt. Mens hjemmetjenesten har vært ute på runde antas det at p- plassene har blitt benyttet en gang pr plass av andre besøkende (til helsestasjon etc)
Parkeringsområde nord for veg, ved kirke, P4			30		57	Antar at 20 p-plasser er benyttet hele dagen av samme bil, resten har utskifting to ganger daglig, ifb med kirke, besøk på bydelshuset ol.
Besøk til bydelshus på kveldstid, P2	20				6	Antar det i snitt kommer 20 biler til kveldsarrangementer på Haugatun bydelshus tre kvelder pr uke.
Renovasjon					0,6	Renovasjon: tar utgangspunkt i standard henteoppsett. Restavfall 1 gang pr uke, matavfall hver 14.dag, papp/plast hver 4.uke
Varelevering bhg/helsestasjon					2	Antar det kommer tre biler med varelevering samt postlevering 4 ganger, pr uke.
Sum ÅDT					367	

Dagens trafikkmengde fra Haugatun estimeres til 365 kjøretøy pr døgn.

Estimering av timetrafikk i maks-timen til/fra Haugatun:

For barnehagen antas det at 75 % av barna som blir kjørt kommer i makstimen. For de resterende parkeringsplassene, 74 p-plasser, antas det at det kommer biler til 70 % av parkeringsplassene. Det kjører en bil fra 30 % av disse parkeringsplassene.

$38 \text{ turer til/fra bhg} \times 0,75 = 29 \text{ turer til/fra barnehagen i maks-timen om morgenen.}$

$74 \text{ biler} \times 60 \% = 44 \text{ biler kjører til området i maks-timen om morgenen.}$

$74 \text{ biler} \times 30 \% = 22 \text{ biler kjører fra området i maks-timen om morgenen.}$

I tillegg antas det at det kommer en bil med varelevering/renovasjon i makstimen, det vil si 1 bil inn og en bil kjører ut.

Summert maks-time morgen:

$29+44+22+1+1 = 97 \text{ biler}$ kjører til eller fra området i maks-time morgen.

For barnehagen antas det at 75 % av barna som blir kjørt blir hentet i makstimen ettermiddag. På ettermiddagen antas det at det kjører biler til 40 % av de resterende parkeringsplassene. Det kjører en bil fra 70 % av parkeringsplassene.



$38 \text{ turer til/fra bhg} * 0,75 = 29 \text{ turer til/fra barnehagen i maks-timen om ettermiddagen.}$

$74 \text{ biler} * 40 \% = 30 \text{ biler kjører til området i maks-timen om ettermiddagen.}$

$74 \text{ biler} * 60 \% = 44 \text{ biler kjører fra området i maks-timen om ettermiddagen.}$

I tillegg antas at 10 % av varelevering skjer i maks-time om ettermiddagen, det vil si 1 bil med varelevering kommer og 1 bil med varelevering kjører innenfor maks-time ettermiddag.

Summert maks-time ettermiddag:

$29+30+44+1+1 = 105 \text{ biler}$ kjører til eller fra området i maks-time ettermiddag.

Dagens timetrafikk i maks-time estimeres til 97 biler for makstime morgen og 105 biler for makstime ettermiddag.

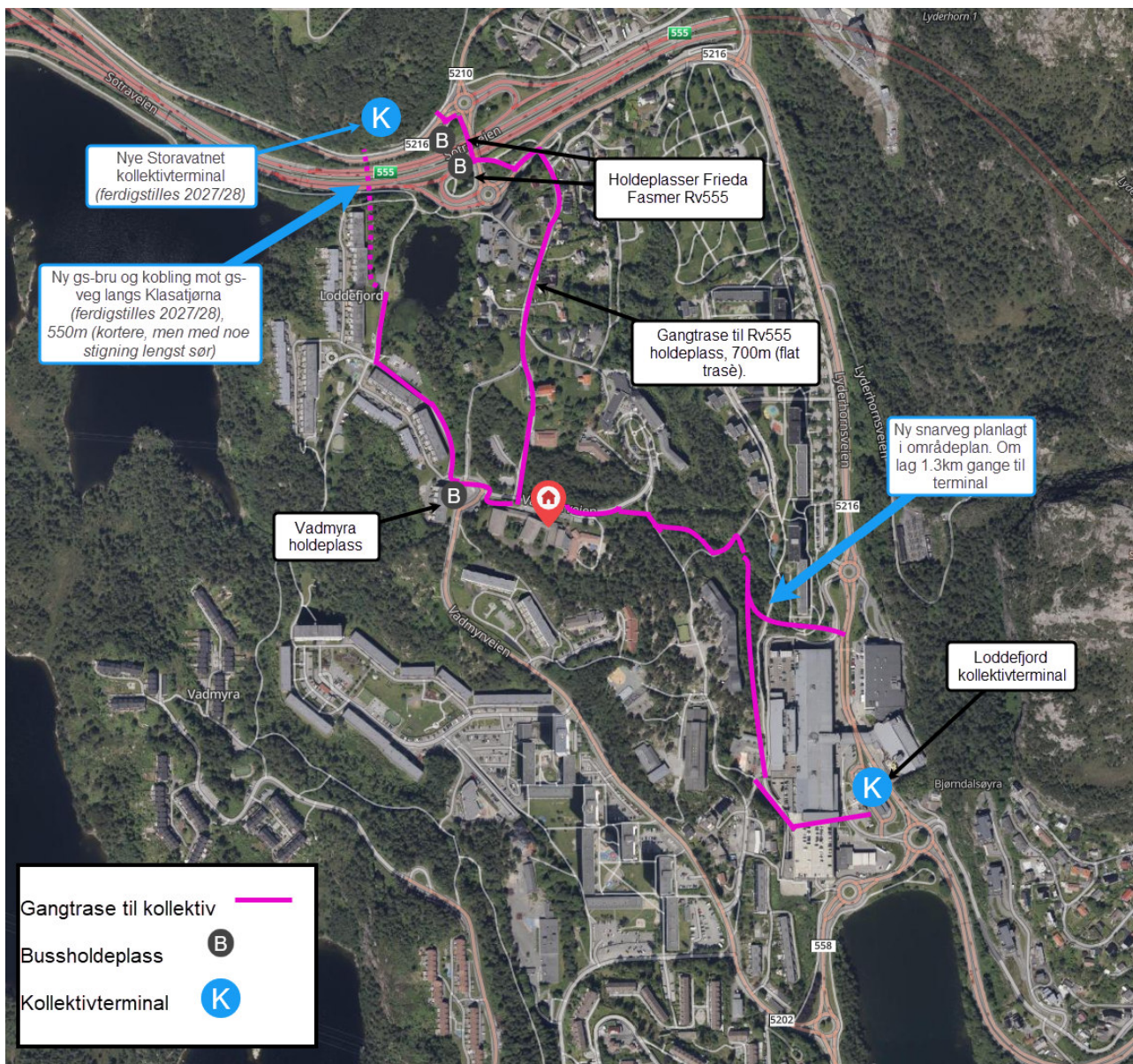
2.6 Kollektiv

Bussrute 3 og 3E går til kollektivholdeplassen «Vadmyra» like nordvest for Haugatun, dette er en stamlinje med avganger hvert 10. minutt gjennom store deler av døgnet. Ruta går via Loddefjord terminal og Bergen sentrum til Støbotn. Rute 3 tar 15-17min fra Vadmyra til Bergen sentrum /Festplassen.

Loddefjord terminal kan nås ved å ta bussrute 3, eller ved å gå via gangsti/fortau øst for Haugatun. I dagens situasjon er det kjappest å ta buss fra «Vadmyra» holdeplass for å komme til Loddefjord terminal, det er i planforslag for områdeplan Loddefjordåsen foreslått etablering av gang- og sykkelveg-kobling bak Loddefjord skole til Vestkanten, som vil kunne gjøre reising direkte fra Loddefjord terminal mer aktuelt, Figur 2-9. Fra Loddefjord terminal er det rutetilbud til flere større lokasjoner, som Åsane, Nesttun/Bergen sør og Fyllingsdalen, i tillegg til lokale ruter i Bergen vest.

Fra nye Haugatun sykehjem kan kollektivruter direkte til Sotra og Askøy nås fra holdeplass langs Rv555, «Frieda Fasmer Rv555».

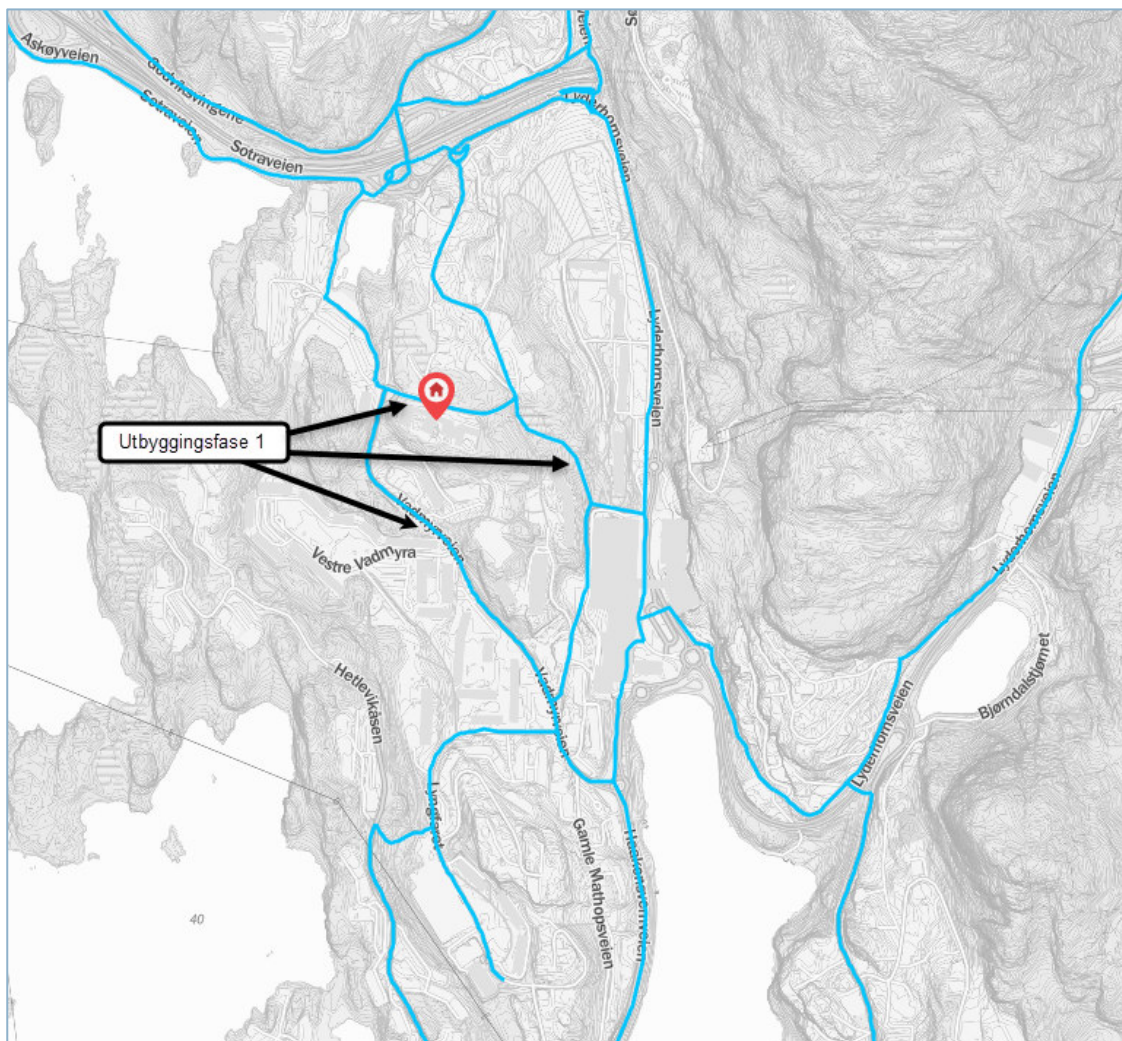
I forbindelse med etablering av nye Storavatnet kollektivterminal, nord for Haugatun, som bygges i forbindelse med Sotrasambandet, vil man få gang- og sykkelbru over Rv555 og økt standard på venteareal/universell utforming på holdeplass i forhold til eksisterende holdeplasser «Frieda Fasmer Rv555». At terminalen flyttes hit vil også redusere reisetiden for reisende fra Haugatun mot vest, da disse slipper stans/regulering av rutetid på dagens Storavatnet terminal.



Figur 2-9 Kollektivtilbud i området i dag, Storavatnet kollektivterminal er under bygging ferdigstillelse 2027/28.

2.7 Syklende

Sykelstrategi for Bergen 2020-2030 viser definert sykkelnett i tilknytning til planområdet, se Figur 2-10.

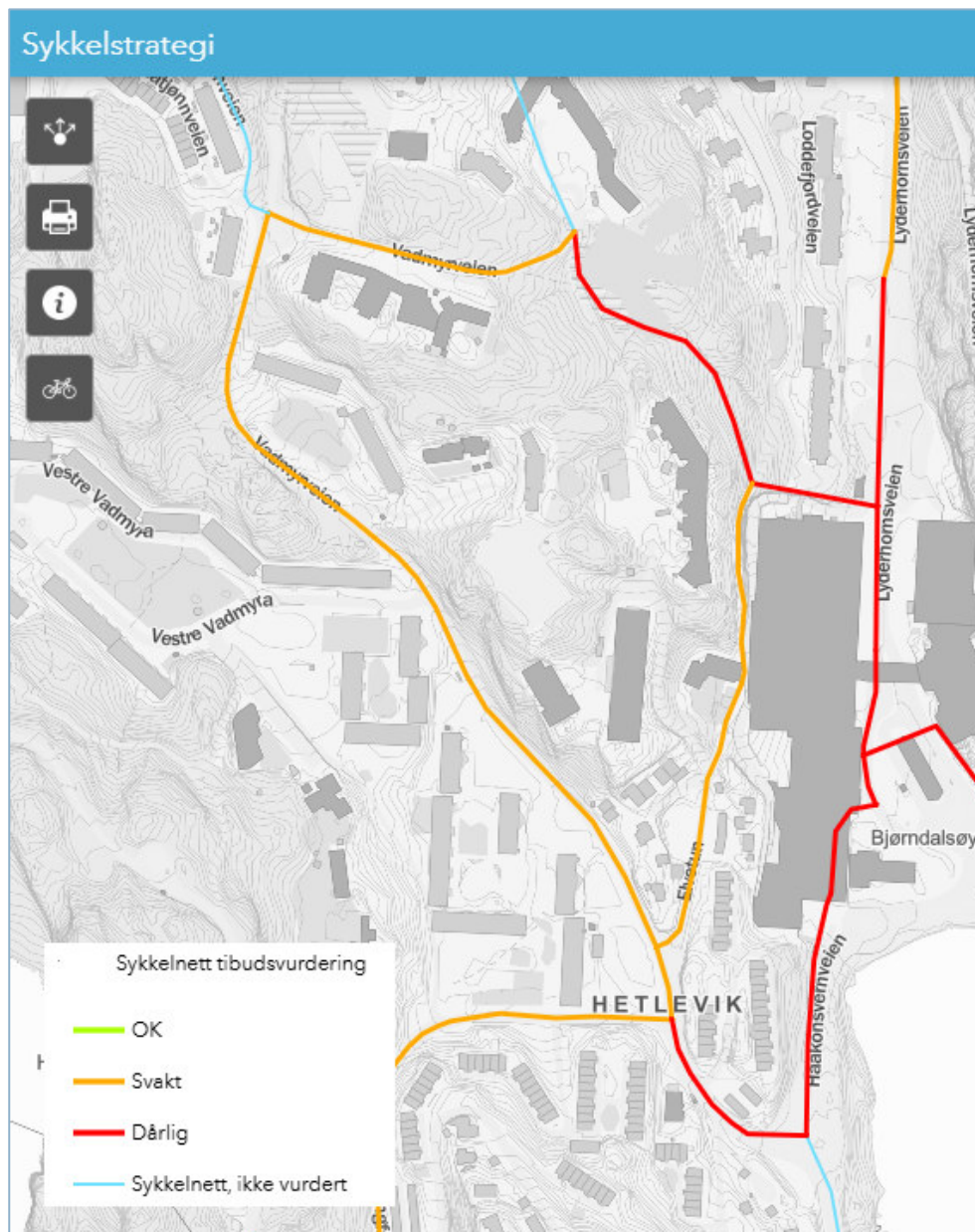


Figur 2-10 Nærliggende sykkelnett rundt planområdet (rød markør) iht. sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 [8]. Sykkeltrasé langs Vadmyrveien og fra Loddefjordåsen til Vestkanten er klassifisert som utbyggingsfase 1.

Sykkelnettet langs Vadmyrveien og fra Loddefjordåsen til Vestkanten inngår i «offentlig utbyggingsfase 1», dette medfører at disse i henhold til Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 minst skal oppnå kategorien «godt nok» innen år 2030 [8].

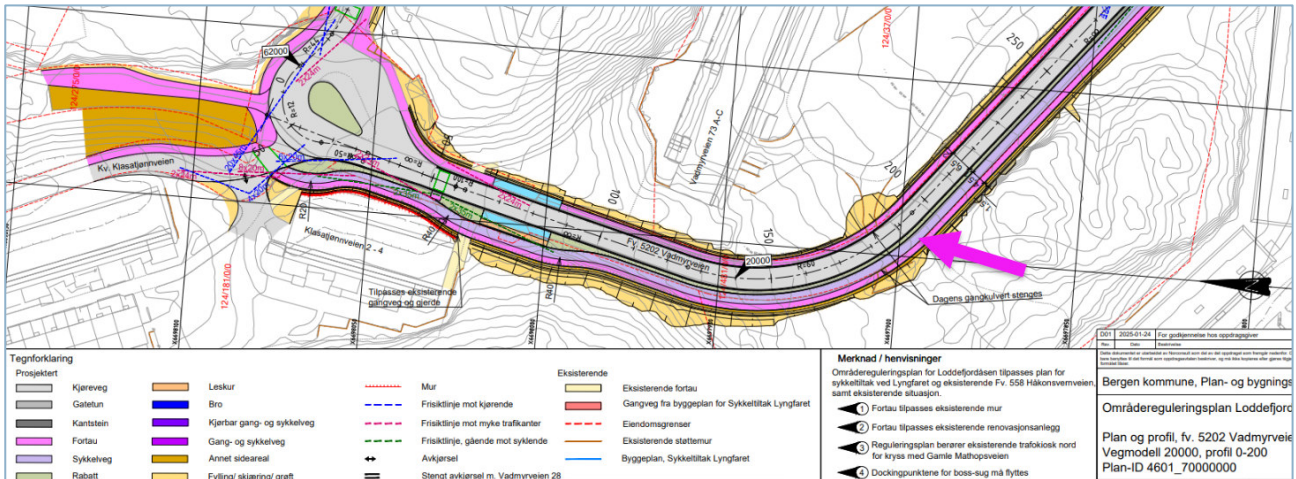
Koblingen på østsiden av Haugatun mot Vestkanten er ikke opparbeidet per i dag, men er med i områdeplanen.

Sykkeltraséen langs FV Vadmyrveien har i dag ikke adskilt sykkeltilbud, og de syklende må sykle i blandet trafikk i kjørevegen eller som gående på fortauet.



Figur 2-11 Tilstandsvurdering av sykkelnettet langs Vadmyrveien og fra Haugatun ned mot Vestkanten er vurdert til svakt / dårlig [9].

Det er gjort en kartlegging av det eksisterende gang- og sykkelvegnettet i «Områdereguleringsplan for Loddefjordåsen». Blant annet er det lagt inn sykkelveg med fortau langs FV Vadmyrveien. Etablering av denne sykkelvegen med fortau vil bedre forholdene for de syklende som skal til og fra Haugatun [10].



Figur 2-12 Utsnitt av vegplan fra områdereguleringsplanen for Loddefjordåsen som viser planlagt sykkelveg (lilla) med fortau (rosa) langs FV Vadmyrveien.

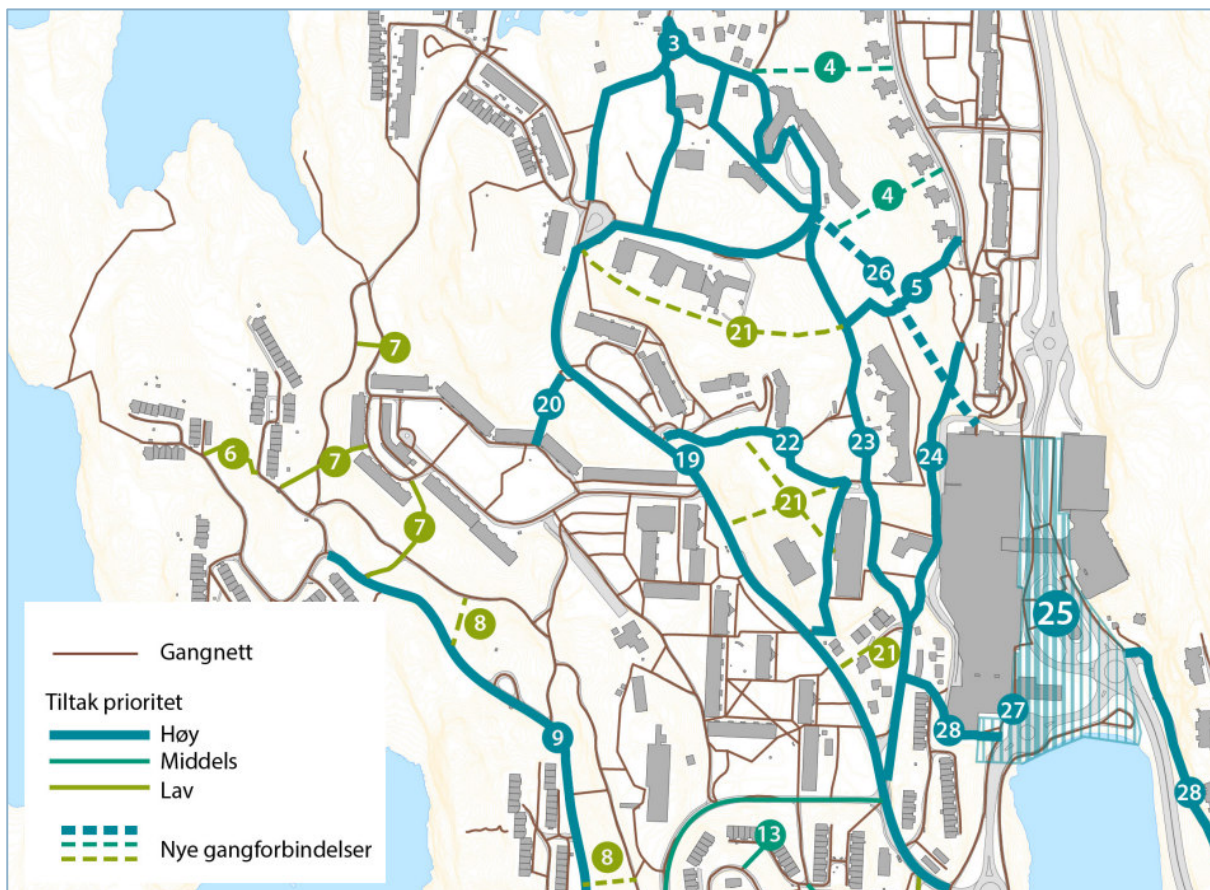
2.8 Gående

I områdereguleringsplanen for Loddefjordåsen er det lagt inn ny gang- og sykkelforbindelse fra KV Vadmyrveien til nordsiden av Loddefjord skole, vist med rosa pil midt på utsnitt av illustrasjonsplan i Figur 2-13. Det er også lagt til kjøreveg til snusløyfe/av- og påstigning. Videre er det planlagt gang- og sykkelvegforbindelse nedover mot Vestkanten/Elvetun, se rosa pil til høyre i utsnittet. Området vil altså få økt tilbud for de gående og sykende gjennom denne planen.



Figur 2-13 Nye gs-forbindelser i illustrasjonsplanen til områdeplan for Loddefjordåsen.

I forbindelse med «Gåstrategi for Bergen 2019-2030» [11] er det i rapporten «Reparasjonstiltak for gangnettet i bydelssenteret Loddefjord» [12] utarbeidet et tiltakskart for området. I tilknytning til Haugatun har fortauet langs KV Vadmyrveien høy prioritet. Dette er allerede utbedret, se Figur 2-5. Snarvegforbindelsen sør for Haugatun er også pekt på som en ny gangforbindelse, av noe lavere prioritet. Snarvegen «vil kunne gi en avstandsreduksjon dersom man skal fra Tjønneveien borettslag til skolen, men ikke særlig stor» [12]. Tiltaket er derfor gitt lav prioritet i rapporten.



Figur 2-14 Utsnitt av tiltakskart for gange i Loddefjord [12].

Foto av aktuelt område for etablering av sti i Figur 2-15.

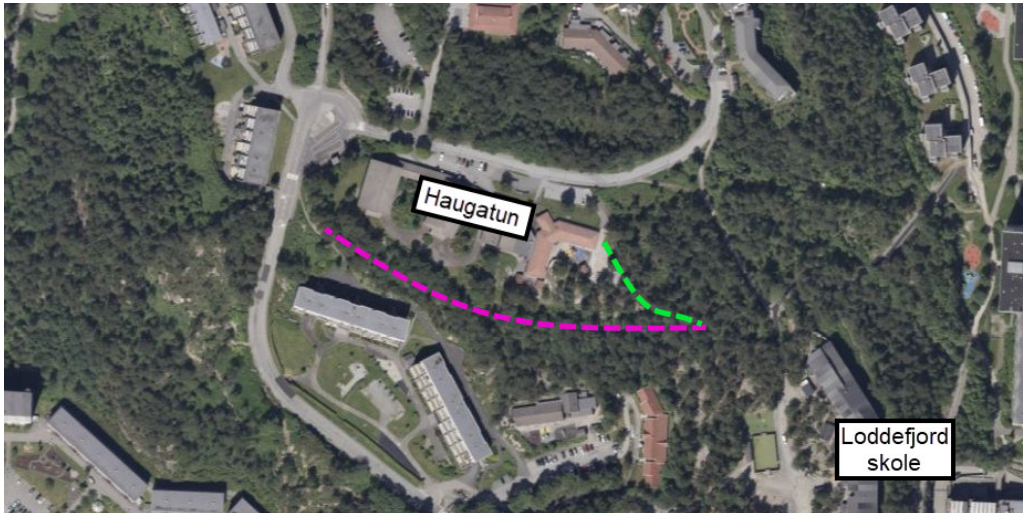


Figur 2-15 Bilde fra befarig 12. mars 2026. Mulig sti i grå stipling.

Etablering av snarveg gjennom skogen fra Vadmyrveien til eksisterende gangtrasé til Loddefjord skole vil gi et marginalt bedret tilbud for de som skal fra boligområdene i nordvest til skolen, da den er litt kortere. Om vinteren er det belyst langs KV Vadmyrveien, mens ikke her, så på morgen/kveld vil den da

ikke være bedre. Ved eventuell etablering av stien skal det gjøres minst mulig inngrep i natur og stien må plasseres slik at den ikke gir innsyn i beboerrom på sykehjemmet [13].

For å unngå innsyn og spare natur, men samtidig få til best mulig stiforbindelser i området kan det være gunstigere å etablere en stiforbindelse øst for sykehjemmet, se grønn stipling på Figur 2-16.



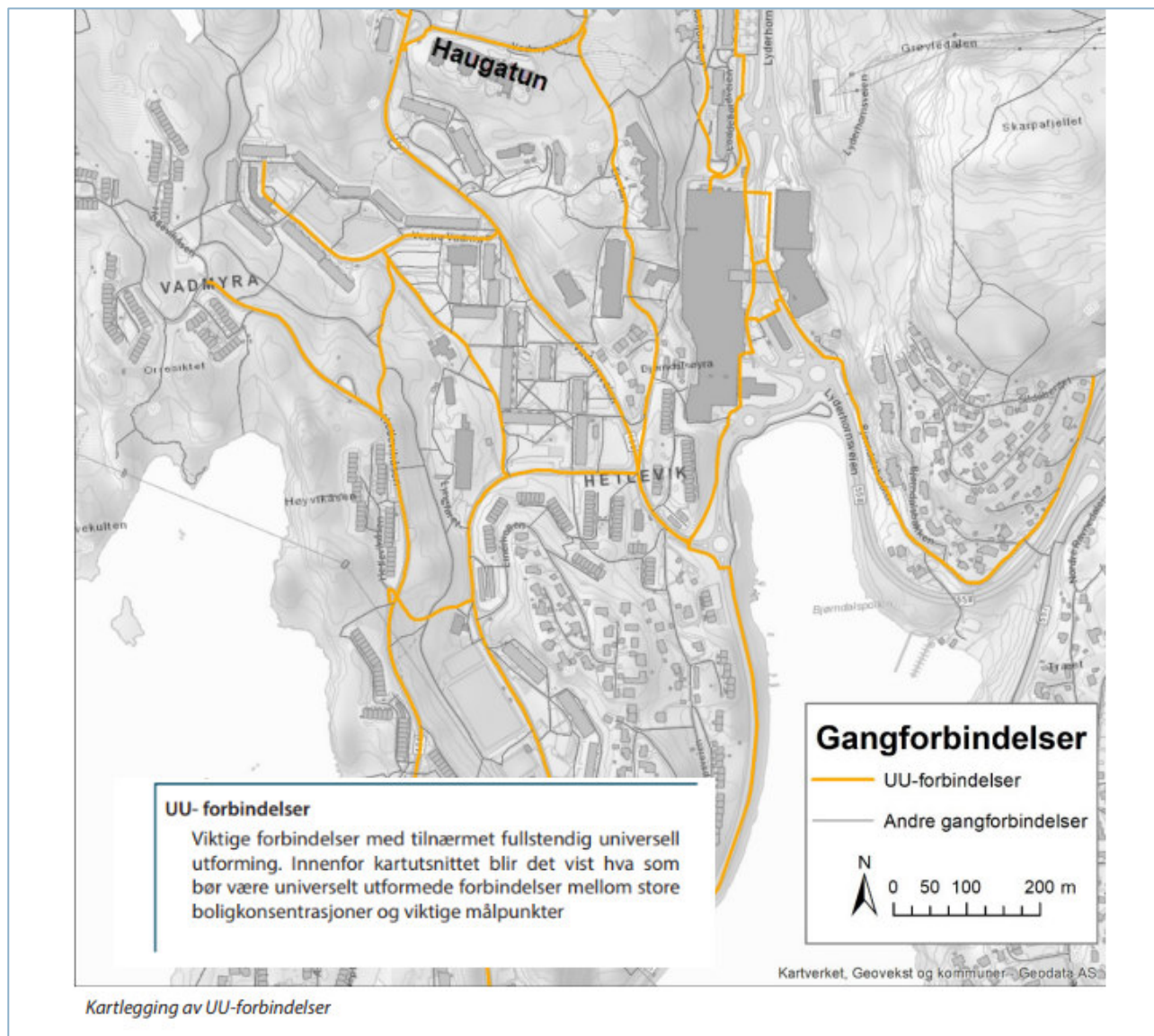
Figur 2-16 Mulig snarveg/sti sør for sykehjemmet, i rosa stipling. Substitutt for denne, som ikke gir innsyn til beboere og sparer mer natur er vist i grønn stipling.

Universell utforming

Fra Haugatun sykehjem til nærmeste bussholdeplass er det tilnærmet universelt, Figur 2-18. Unntaket er stigningen på KV Vadmyrveien som er mellom 9-10 % ned mot snusløyfen til bussen, om lag 25 meter. Bortsett fra stigning på dette strekket er fortau til holdeplass universelt utformet med ledelinjer og nedsenk ved krysningspunkt til holdeplass, Figur 2-17.



Figur 2-17 Ledelinjer på holdeplass og ved krysningspunkt (rosa pil), kilde: [google.no/maps](https://www.google.no/maps).



Figur 2-18 KV Vadmyrveien er en av veiene som bør være universelt utformet. På grunn av at Haugatun ligger på en topp i terrenget er det vanskelig å få til kravet om stigning, ellers er vegen universelt utformet [12].

2.8.1 Rekkevidde for gående og syklende

Figur 2-19 og Figur 2-20 viser hvor langt gående og syklende kan komme seg til/ fra sykehjemmet på 30 minutter, dersom man går / sykler i medium hastighet, 5 km/t og 17 km/t (8). Sykkelrekkevidden dekker store deler av Bergen vest, noe som vil si at et relativt stort antall boliger (ansatte ved sykehjemmet) har gode muligheter for å nå planområdet på sykkel innen en halvtime. Med el-sykkel øker rekkevidden ytterligere.

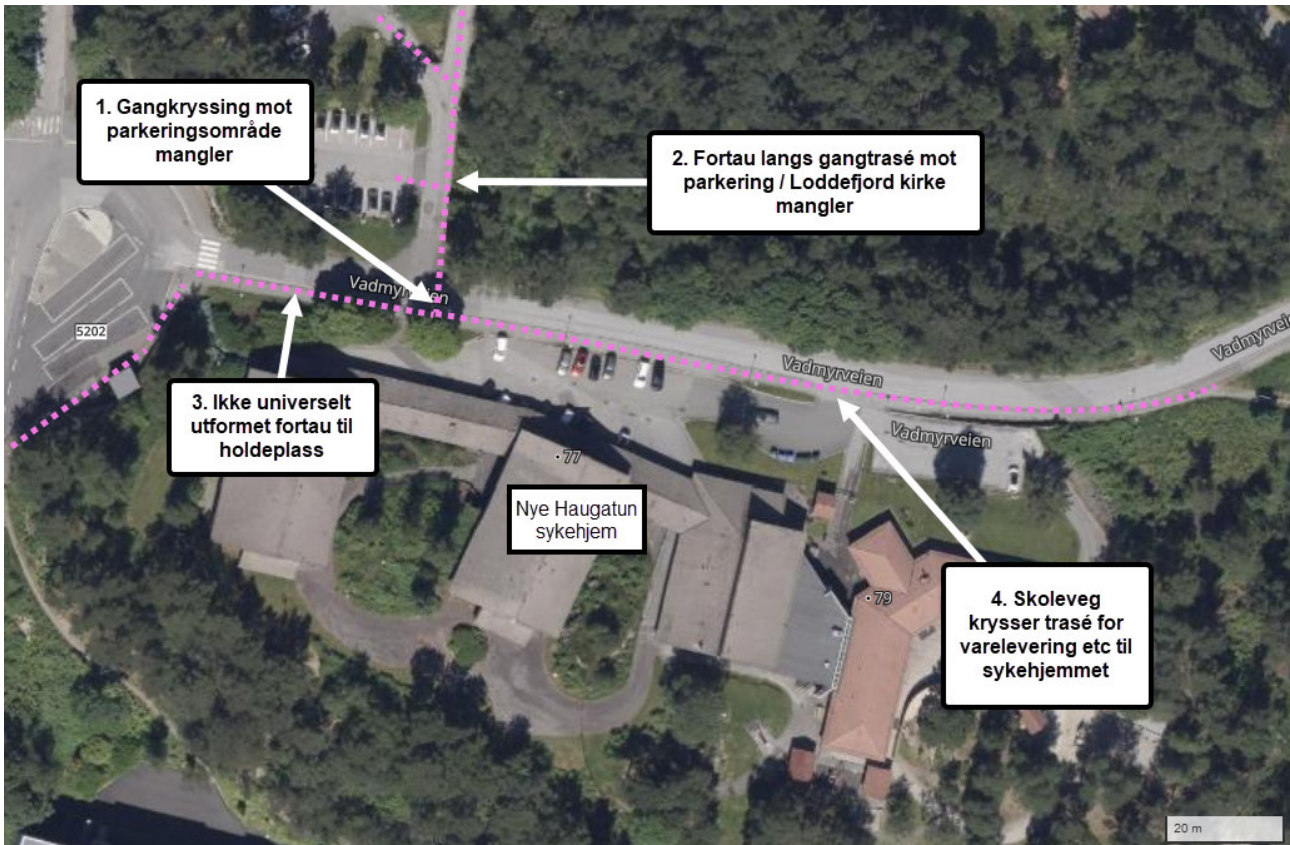


Figur 2-19 Rekkevidde fra planområdet for gående i middels tempo, 5 km/t. Rekkevidde for henholdsvis 10, 20 og 30 minutters gange. 10 min er mørkegrønn, 20 min er mellomgrønn og 30 min er lysegrønn [14].



Figur 2-20 Rekkevidde fra planområdet for syklende i middels tempo, 17 km/t. Rekkevidde for henholdsvis 10, 20 og 30 minutters sykling. 10 min er mørkegrønn, 20 min er mellomgrønn og 30 min er lysegrønn [14].

2.9 Vurdering av konfliktpunkt i dagens situasjon



Figur 2-21 Mulige konfliktpunkt ved Haugatun sykehjem. Gangmønster vist i rosa stipling. Kilde: kommunekart.com

1. Gangkryssing mot parkeringsområde mangler

For å øke trafiksikkerheten for mange trafikanter bør det etableres ny gangkryssing over Vadmyrveien mellom sykehjemmet og veg til parkeringsområdet / gangaksen mot Loddefjord kirke. Siden gangkryssingen også kan benyttes av gående som skal videre til kollektivholdeplass «Vadmyra», bør ikke krysningspunktet komme for langt øst.

2. Fortau langs gangtrasé mot parkeringsområde / Loddefjord kirke mangler

Vegen forbi parkeringsområdene og videre forbi Loddefjord kirke er en mye brukt gangakse. Det er ikke separat tilbud for gående her i dag. Det bør etableres fortau til man er forbi avkjørslene til de to parkeringsarealene.

3. Ikke universelt utformet forttau til næreste holdeplass

Fortauet ned til nærmeste kollektivholdeplass «Vadmyra» har en stigning på 9-10 % på ett kortere strekk før gangfeltet i vestenden av KV Vadmyrveien, om lag 25 meter. Siden Haugatun ligger på en topp i terrenget er det vanskelig å få til universell utforming her, men som avbøtende tiltak er det viktig å sikre tilstrekkelig HC-plasser ved sykehjemmet.

4. Skoleveg krysser trasé for varelevering til sykehjemmet

Skolebarn som kommer fra boligene nordvest for Haugatun, i Klasatjønneveien, og som skal til Loddefjord barneskole benytter fortauet langs KV Vadmyrveien. Kjøretøy som skal inn til Haugatun må krysse fortauet, på grunn av vinkelen på vegen kommer barna i lastebilenes blindsoner når disse skal svinge inn til Haugatun. Avkjørsel bør utformes slik at blindsonen reduseres i størst mulig grad.

3 Trafikkmengder og parkering – fremtidig situasjon

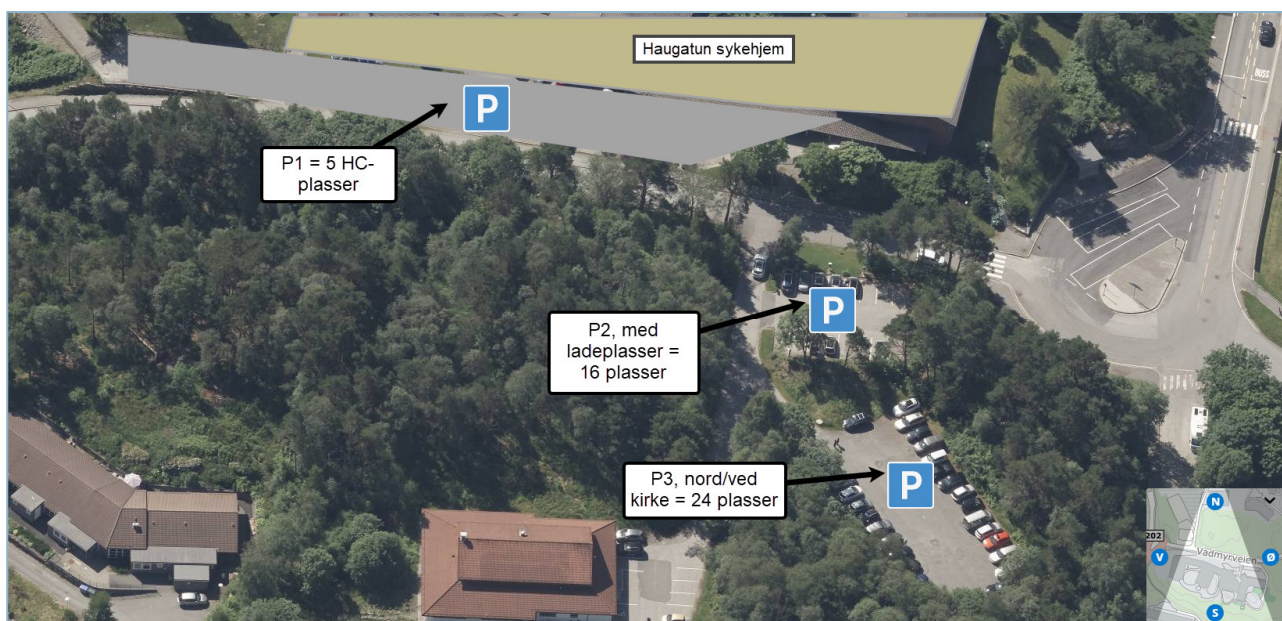
I dette kapittelet er trafikkmengden fra nye Haugatun sykehjem estimert i form av ÅDT og trafikk i makstimen, antallet parkeringsplasser i ny situasjon er beskrevet.

3.1 Fremtidig ÅDT og antall parkeringsplasser i ny situasjon

I fremtidig situasjon kan det iht. «Veileder om parkering til KPA» [15] være maks 45 parkeringsplasser tilknyttet sykehjem med 150 sykehjemsplasser, dette er 54 % av dagens 84 p-plasser. I tillegg til reduksjon i antallet parkeringsplasser er det også annen bruk av parkeringsplassene i fremtidig situasjon. Oversikt over parkeringsplasser i fremtidig situasjon vist i Figur 3-1.

150 sykehjemssenger gir i tillegg minst 15 sykkelparkeringsplasser ifølge KPA [15].

Iht. KPA skal HC-parkering ligge i nærheten av inngang, KPA legger krav i «SVV HB017, kap C» til grunn, her anbefales det at minimum 10 % av parkeringene reserveres til HC, for Haugatun settes dermed 4,5 = 5 av parkeringsplassene av til HC.



Figur 3-1 Fremtidige parkeringsområder ved Haugatun sykehjem og antall plasser, kilde: kart.1881.no.

Trafikk som skal til/ fra Haugatun vil i all hovedsak komme via Fv5202 Vadmyrveien.

Følgende forutsetninger er gjort ved estimering av fremtidig trafikk til sykehjemmet:

- Det antas at beboere ikke kjører privatbil.
- Ved ordinær organisering av sykehjem er det, ifølge BEHO, 138 ansatte på et sykehjem med 150 plasser. Av disse jobber 90 på dagtid, noe mindre på kveldstid, 8 jobber på natt. Det er ikke avsatt parkering til ansatte ved sykehjem i Bergen. Siden Haugatun har tilgjengelige parkeringsplasser er det likevel tatt høyde for at disse benyttes av ansatte i denne trafikkestimeringen. For Bergen kommune utføres i underkant av 40 % av jobbreisen med bil [7]. Det antas at dette er representativt for sykehjemmet. Det antas at av de som jobber kveld kjører 50%, av de som jobber natt kjører 80%.
- Noen ansatte blir kjørt til jobben. Arbeidsreiser utført som bilpassasjer gjelder i snitt 5 % av arbeidsreisen [16].



- Antar $0,25 \cdot 150 = 37,5 = 38$ besøkende til sykehjemmet per døgn, basert på gjennomsnittstall på antall besøkende per sykehjems plass er 0,25 besøk pr døgn pr «varm seng» [17]. Det antas at 80 % av besøkende kjører bil, dette gir 30 turer pr døgn.
- Bergen kommune har estimert trafikk knyttet til langtidssykehjem basert på erfaringer fra Etat for behandlingssentre og sykehjem (EBS), estimeringen knytter seg til all trafikk til sykehjemmet med unntak av ansatte og besøkende. Det vil si varelevering, renovasjon, medisinslevering, bårabil, innflytting av nye beboere, oppsøkende virksomhet, logoped fysioterapeut o.l.
- Etter ferdigstilling av sykehjemmet skal parkeringsplassene forbeholdes sykehjemmet, kirken må derfor benytte parkeringsarealer nord for kirken.

Basert på forutsetningene estimeres fremtidig trafikk fra Haugatun i tabellen under.



Trafikk til sykehjemmet				
Trafikk ansatte/besøkende/beboere				
	Antall pr døgn	Prosentandel som kommer med bil		Genererte turer
Ansatte på dagtid	91	0,38		34,6
Ansatte på kveldstid	39	0,5		19,5
Ansatte på natt	7,5	0,8		6,0
Ansatte som blir kjørt til jobb	137,5	0,05		6,9
Besøkende	37,4	0,8		30
Turer beboere med taxi til sykehus etc	4,0	1		4
Turer ansatte/besøkende				101
<u>ÅDT ansatte/besøkende (turer x 2)</u>				<u>202</u>
Trafikk sykehjemsdrift				
ren	turer årlig	Justert for 150 plasser	turer ukentlig	Turer daglig
Bårebil	52,5	78,75	1,51	0,22
Skittentøy (min 2 pr uke)	104	156	3	0,43
Uniformstøy	104	156	3	0,43
Matleveringer (tørrvarer)	130	195	3,75	0,54
Matleveringer (middager)	130	195	3,75	0,54
Levering av kontorutstyr	78	117	2,25	0,32
Levering av bleier	104	156	3	0,43
Levering medisinsk forbruksmateriell	208	312	6	0,86
Levering hygieneartikler	78	117	2,25	0,32
Medisinlevering, multidoser	26	39	0,75	0,11
Medisinlevering, medikamenter	78	117	2,25	0,32
Innflytting av nye beboere 50-55 i året	52,5	78,75	1,51	0,22
Leveranser av utstyr for teknisk driftspersonell – her må EBE gi et antall	52	78	1,5	0,21
Levering av utstyr som skal skiftes ut, repareres og lignede på beboergruppene, postkjøkken, medisinrom, lab, kantine, møterom (oppvaskemaskiner, vaskemaskiner, komfyr osv.) Umulig å tallfeste.	52	78	1,5	0,21
Oppsøkende virksomhet (logoped, fysioterapi, røntgen, oppfølging av spesialisthelsetjenesten, tannpleiere)	780	1170	22,5	3,21
Renovasjon			2	0,29
Storkjøkken (utkjøring og retur med emballasje)				2,0
Post			4	0,6
Turer pr dag diverse/annet				11,2
<u>ÅDT sykehjemsdrift (turer x 2)</u>				<u>22</u>
Total ÅDT				
				224

Fremtidig trafikkmengde fra Haugatun sykehjem estimeres til 225 kjøretøy pr døgn. Dette er en reduksjon fra dagens trafikkmengde på 140 kjøretøy pr døgn, det vil si om lag 40% reduksjon. Det forventes en liten økning i store kjøretøy som følge av produksjonskjøkken og drift ved sykehjemmet.

Fremtidig estimert ÅDT på KV Vadmyrveien blir redusert fra dagens ÅDT=1000 til ÅDT_{fremtidig}=860.

3.2 Estimering av timetrafikk i maks-timen

I maks-time morgen antas det at det kommer biler til 80 % av parkeringsplassene. Det kjører en bil fra 15 % av parkeringsplassene.



45 biler x 80 % = 36 biler kjører til området i maks-timen om morgenen.

45 biler x 15 % = 7 biler kjører fra området i maks-timen om morgenen.

I tillegg antas at 20 % av varelevering skjer i maks-time om morgenen, det vil si 2 biler med varelevering kommer og 2 kjører innenfor maks-timen morgen.

Summert maks-time morgen:

$36+7+2+2 = 47$ biler kjører til eller fra området i maks-time morgen.

På ettermiddagen antas det at det kjører biler til 40 % av parkeringsplassene. Det kjører en bil fra 70 % av parkeringsplassene.

45 biler x 40 % = 18 biler kjører til området i maks-timen om ettermiddagen.

45 biler x 70 % = 32 biler kjører fra området i maks-timen om ettermiddagen.

I tillegg antas at 10 % av varelevering skjer i maks-time om ettermiddagen, det vil si 1 bil med varelevering kommer og 1 bil med varelevering kjører innenfor maks-time ettermiddag.

Summert maks-time ettermiddag:

$18+32+1+1 = 52$ biler kjører til eller fra området i maks-time ettermiddag.

Fremtidig timetrafikk i maks-time estimeres til 47 biler for makstime morgen og 52 biler for makstime ettermiddag, dette er en halvering av trafikken i maks-time i dagens situasjon, med henholdsvis 97 og 105 biler i makstimen, se i avsnitt 2.5.

Oppsummert trafikkmengder

Trafikkmengden som kommer fra Haugatun reduseres altså med 40% i ÅDT og om lag 50% mindre trafikk i maks-timen. Belastningen på FV 5202 Vadmyrveien og KV Vadmyrveien som følge av trafikk fra nye Haugatun sykehjem reduseres tilsvarende.

På grunn av reduksjonen i trafikk i ny situasjon vurderes det til at bygging av sykehjem ikke utløser behov for tiltak på kjørevege FV 5202 Vadmyrveien og KV Vadmyrveien opp til Haugatun.



4 Anbefalinger i fremtidig situasjon

I dette kapittelet er det sett på anbefalinger for vegløsninger i fremtidig situasjon. Det er vurdert flere ulike alternativer for vegløsning og etter fem workshoper med offentlige interessenter er det landet på å gå videre med to av disse løsningene. Begge alternativene er løsbare i reguleringsplanen for nytt sykehjem.

Den ene løsningen har separat inn- og utkjørsel, alternativ 1. Den andre har felles inn- og utkjørsel, alternativ 2. Det er en forutsetning at utformingen gjøres på en mest mulig trafikksikker måte, og fordeler og ulemper med de to alternativene er beskrevet i avsnitt 4.2.1 og 4.2.2. For å sikre økt spillerom i pris- og designkonkurransen i neste fase i prosjektet er det ikke landet på en av de to løsningene, men åpnet for begge i reguleringsplanen. Det er også mulig å løse vegsystemet langs tomten på en annen måte, plasseringen av varelevering, HC-plasser, bårebil og ambulanse kan endres, men trafikksikkerhet må legges til grunn i løsningen som velges.

Følgende sikres/utbedres i ny situasjon for å ha et mest mulig trafikksikkert vegsystem i tilknytning til det nye sykehjemmet.

- **Myke trafikanter:** Separat gangareal for myke trafikanter etableres langs avkjørsel til parkeringsområde/ Loddefjord kirke, samt etablere gangkryssing over Vadmyrveien mellom det nyetablerte fortauet og fortauet langs gangvegen.

- **Varelevering / renovasjon:** Varelevering krysser gangakse for skolebarn og vegløsningen må utformes slik at blindsoner for lastebil minimeres. Dersom varelevering utføres med rygging skal dette skje i et område med lite gangtrafikk, utenom de viktige gangaksene i området.

- **HC-parkering:** Universell utforming fra hovedinngang til HC-plasser. Det kan være mulig å legge en- to av HC-plassene på parkering på nordsiden av vegen, men disse vil da ikke bli universelt utformet, da tverrfallet på gangkryssingen over Vadmyrveien er for høyt til å tilfredsstille kravet om UU, 5 % mot kravet på 2 %.

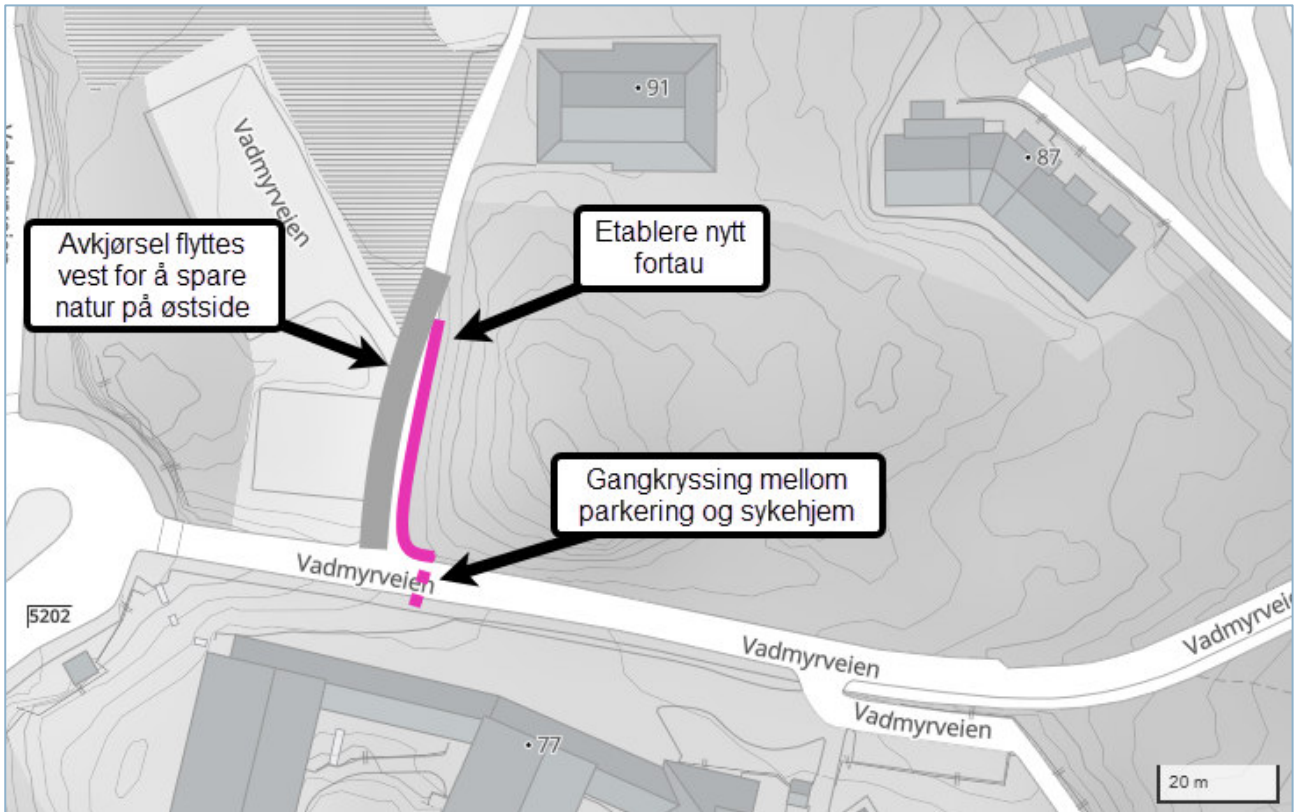
- **Ambulanse, bårebil og taxi/av- og påstigning:** funksjonene skal ligge i nær tilknytning til riktige innganger. Kjøring bør skje utenom de viktigste gangaksene i området.

- **Parkering:** Etablere på eksisterende parkeringsarealer nord for Vadmyrveien, avkjørsel til parkering separeres fra gangareal med tanke på trafikksikkerhet for myke trafikanter. Antall parkeringer i ny situasjon er beskrevet i kapittel 3.

Avsnittene under beskriver anbefalingene i fremtidig situasjon.

4.1 Myke trafikanter

For å øke trafikksikkerheten til myke trafikanter etableres en gangkryssing over Vadmyrveien og fortau langs avkjørselen til parkeringsområdene, se Figur 4-1, løsningene er beskrevet i avsnitt 4.1.1 og 4.1.2.



Figur 4-1 Det anbefales etablert gangkryssing og fortau mot/ved parkeringsområder.

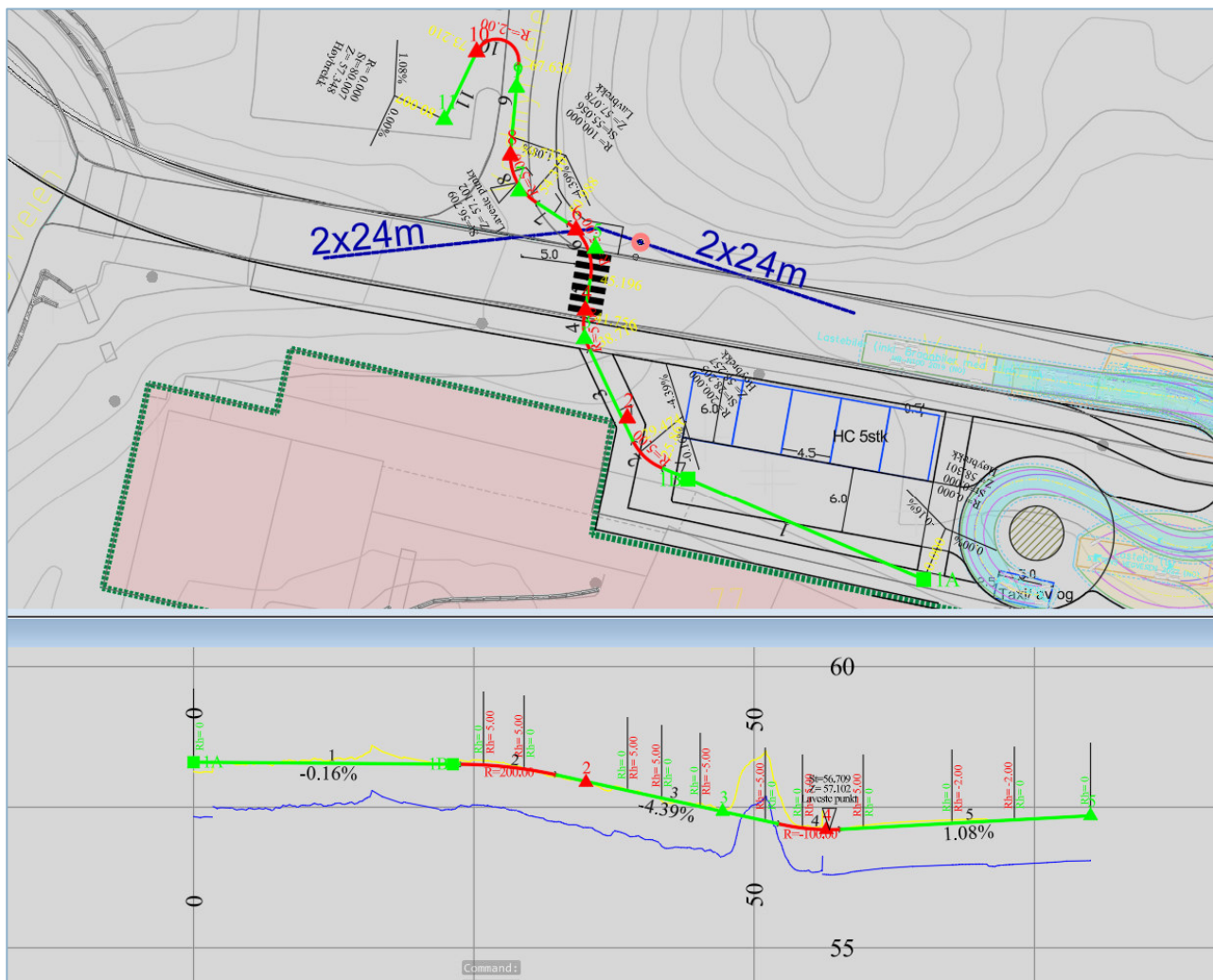
4.1.1 Gangkryssing over Vadmyrveien

Det anbefales å etablere gangkryssing fra sykehjemmet til parkeringsområdet/gangtrasé mot Loddefjord kirke på nordsiden av vegen. Kryssingen kan etableres som tilrettelagt kryssing eller som gangfelt, for å avgjøre hvilke av disse som skal etableres må det utføres telling av gående/syklende. Gangkryssingen bør være universelt utformet, med nedsenket kantstein. Det er vanskelig å få til kravet for tverrfall for kryssingen, iht. TEK17 skal tverrfall være maks 2 %. På grunn av stigningen på Vadmyrveien vil gangkryssingen få tverrfall på om lag 5 %. Legges kryssingen lenger vest vil tverrfallet bli høyere.

For å sikre tilnærmet universell utforming legges krysningspunktet øst for veg til parkeringsområde. Plasseringen for krysningspunkt som vurderes som best er vist på figuren under.

Gangkryssing etableres 5 meter øst for veg til parkering, iht. SVV HB N100 krav 4.2.5.1-6. Dette sikrer at biltrafikk fra parkeringsområde som skal østover har plass til å rette opp bilen før de skal se etter kryssende gående/syklende.

Det er universell utformet fra parkeringsområdet til sykehjemmet i lengderetning, men der gangkryssingen går over Vadmyrveien er tverrfallet over 1:50 (2 %), og dette tilfredsstiller dermed ikke TEK-krav til universell utforming, Figur 4-2.



Figur 4-2 Lengdeprofil som viser stigning fra sykehjem til parkeringsområde, strekningen er innenfor krav til universell utforming, dvs. maks 5%.

4.1.2 Fortau

For å øke trafikksikkerheten for myke trafikanter etableres separat gangareal, fortau, langs avkjørsel til parkeringsområdene nord for Vadmyrveien, fortau etableres til forbi vegene inn til de to parkeringsområdene.

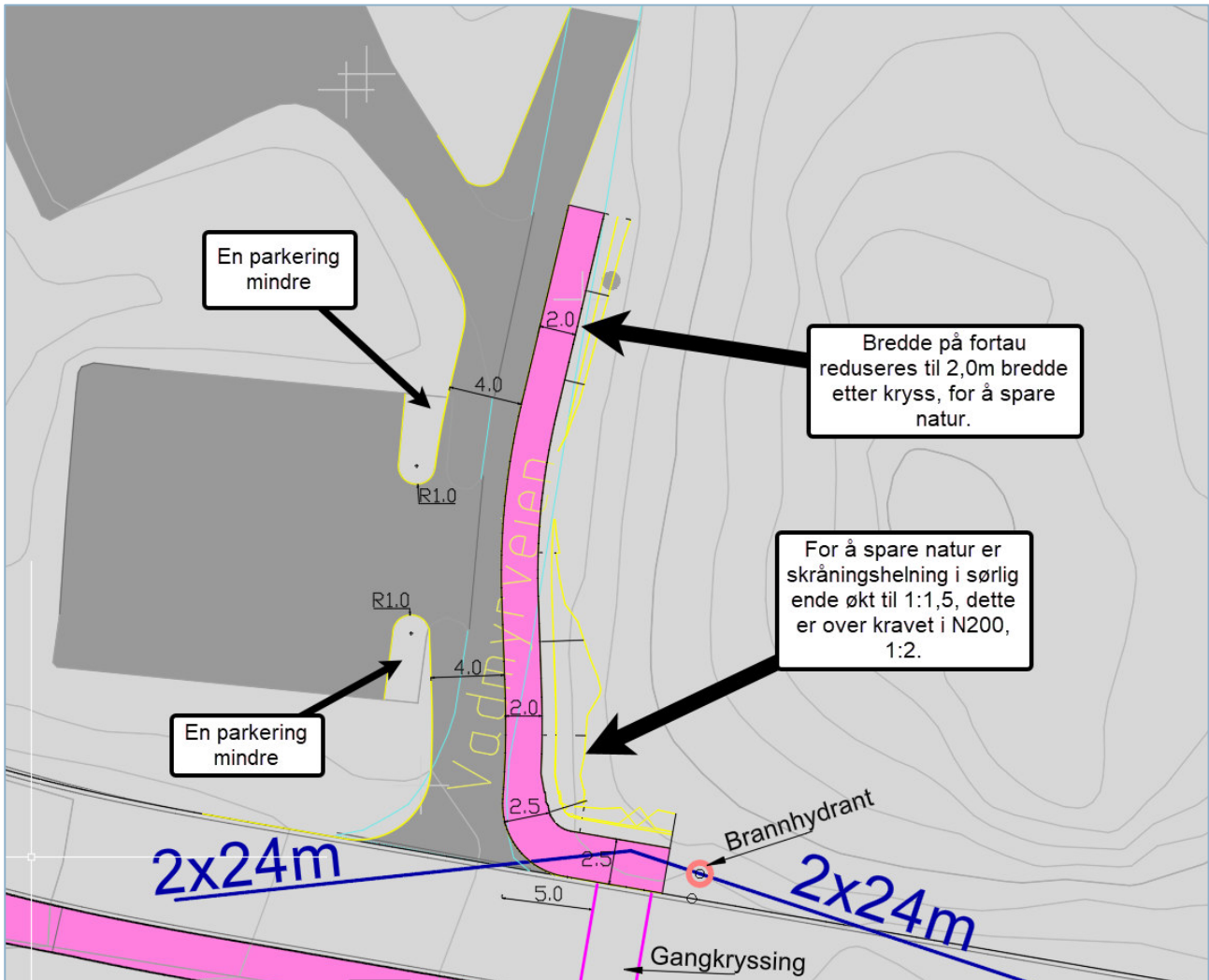


Figur 4-3 Gangkryssing legges vest for hydrant, slik at denne ikke kommer i fortausarealet. Fortau fra kryssing videre inn forbi parkeringsområdene mot Loddefjord kirke. Bilde tatt 5. mai 2026.

For å spare mest mulig natur er det laget en løsning som ikke går så mye inn i skjæringen. Fortauet ligger i all hovedsak der dagens vegareal/avkjørsel ligger, Figur 4-4.

Fortauets bredde er 2,5 meter i sør, før det reduseres til 2 meter bredde innover langs adkomstvegen, dette er gjort for å spare natur/sideterreng. Det er lagt inn brattere skråningshelning i sør for å redusere utstrekningen til skråningen, se utsnittet under. Den er satt til 1:1,5m som er fullt mulig å bygge, men håndbok-kravet er 1:2. Siden denne vegen er privat, er det ikke behov for fravik for dette.

Som følge av etablering av fortau er avkjørselen flyttet tilsvarende vestover, dette tar to parkeringsplasser, men siden antallet parkeringsplasser er høyere i dag, enn i ny situasjon, er dette uproblematisk.



Figur 4-4 Løsning for etablering av fortau langs avkjørsel til parkeringsområder.

4.2 Vegløsning for varelevering/renovasjon, HC-parkering, ambulanse, bårebil, taxi og av- og påstigning

Foran det nye sykehjemmet må det lages en vegløsning som løser sykehjemmets behov for **varelevering/renovasjonshenting, HC-parkering, ambulanse, bårebil, taxi, av- og påstigning**, samt **korttidsparkering for pårørende** som skal hjelpe beboere inn og ut av sykehjemmet. Løsningen må ivareta trafiksikkerheten til de gående som ferdes i området, elever ved Loddefjord skole og andre som bruker fortauets langs KV Vadmyrveien, samt ansatte og besøkende som skal til sykehjemmet.

Det må sikres at større kjøretøy, med varelevering og renovasjon, har tilstrekkelig **sikt** til fortauets når bilene skal til og fra sykehjemmet. For å minimere blindsonen, må lastebil stå med en vinkel inn mot fortauets på mellom 70 og 110 grader, iht. SVV HB N100, krav 4.1.1.1-1 [18]. For å sikre dette er fortauets dradd inn ved innkjørsel til sykehjemmet, dette er gjort i begge løsningene. Ved utkjøring er det sikret at lastebil retter seg mest mulig vinkelrett på fortauets før den svinger ut i KV Vadmyrveien.

Plassering av varelevering/renovasjon inne ved sykehjemmet er lagt slik at lastebil **ikke krysser de viktigste gangaksene** til hovedinngangen ved sykehjemmet, dette er gangaksen fra kollektivholdeplassen og gangaksen fra parkeringsområdet nord for vegen.

Utformingene vist i avsnitt 4.2.1 og 4.2.2 sikrer tilkomst for samtlige funksjoner til sykehjemmet, samtidig som trafiksikkerheten er ivaretatt.

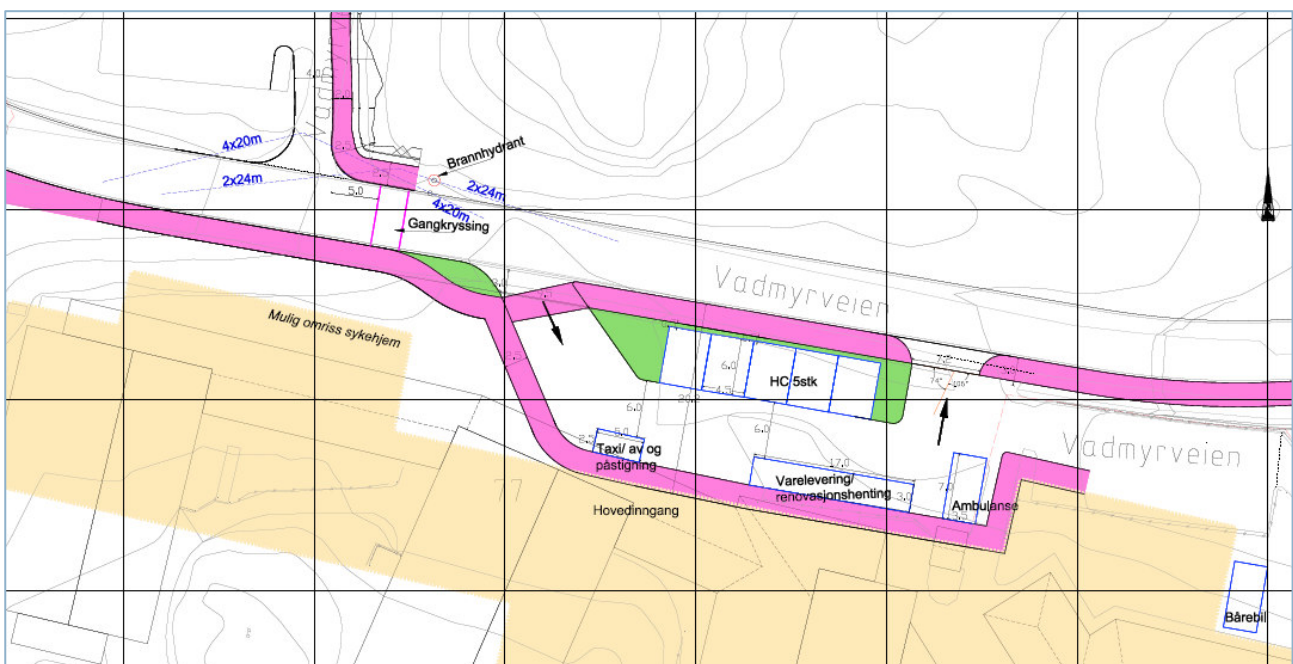


I tillegg ble **korttidsparkering for pårørende** påpekt som viktig i møte med elderrådet og kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse, dette er løsbart på flere ulike steder, for eksempel ved siden av taxi-plass, eller i p-kjeller (som er vist som mulig i det ene alternativet). Korttidsparkering er ikke lagt inn i skissene, da dette vil være løsbart flere ulike steder.

4.2.1 Alternativ 1 – separat inn- og utkjørsel

Alternativ 1 har separat inn- og utkjørsel, envegskjørt. Trafikk som skal inn til sykehjemmet kjører inn i vest, og ut i øst. Ved innkjøring til sykehjemmet er fortauet dradd inn for å øke sikt til fotgjengere/fortau. Utkjøring er utformet slik at lastebil kommer vinkelrett på fortau og har dermed god sikt mot fotgjengere/fortau.

Alternativ 1 medfører etablering av en ny avkjørsel til sykehjemmet. Avkjørsler skal i henhold til Bergen kommunes krav [19] etableres slik at trafikksikkerheten for alle som ferdes på og langs vegen er ivarettatt på en god måte. For å ivareta trafikksikkerheten for myke trafikanter er fortauet trukket inn for å øke sikt mot fotgjengere for større kjøretøy. Utformingen sikrer at større kjøretøy komme tilnærmet vinkelrett på fortau når de skal ut igjen fra sykehjemmet, noe som sikrer sikt i begge retninger for sjåfør.



Figur 4-5 Vegløsning - alternativ 1 - Separat inn- og utkjørsel. Envegskjørt.

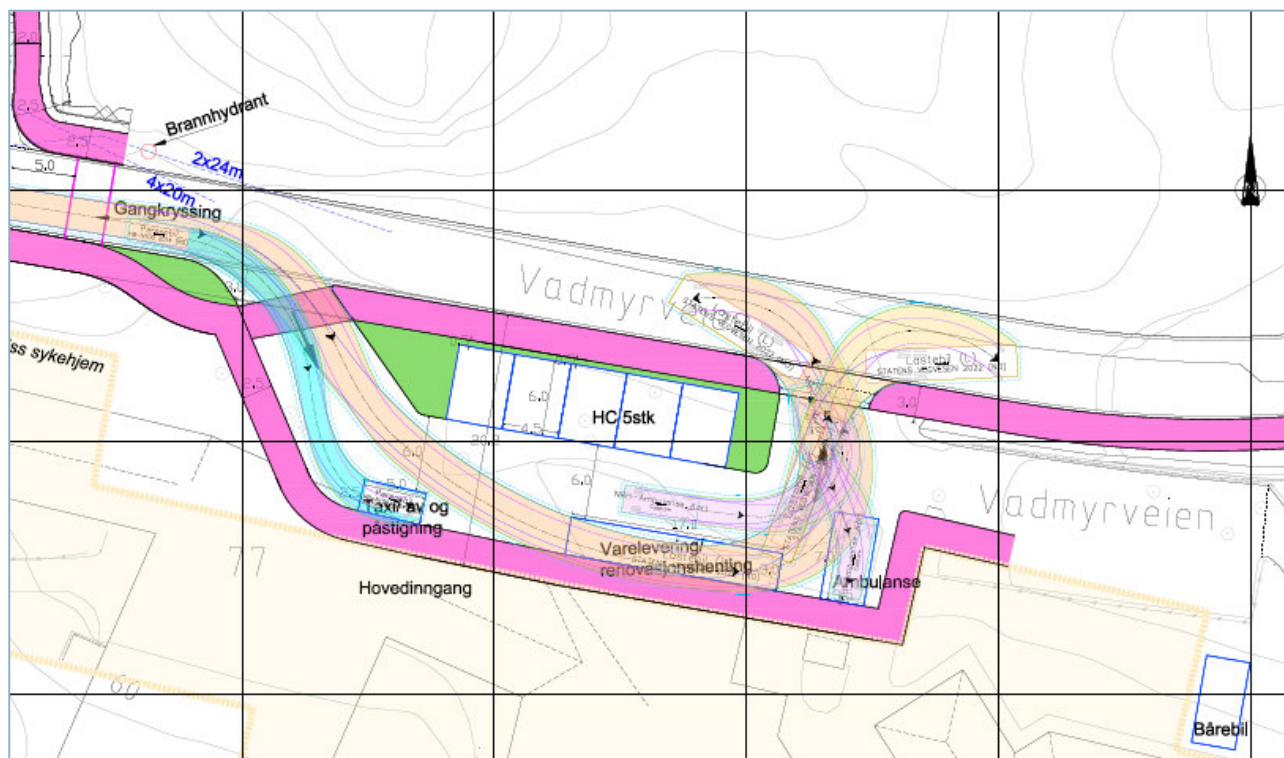
Fordelen med denne løsning er at varelevering og renovasjon kan levere/hente **uten å rygge** med lastebilen. Når det gjelder arealbruk er det to løsningene relativt like, men alternativ 1 er marginalt mindre.

Ulemper med denne løsningen er at den har to avkjørselspunkt, som gir **flere mulige konfliktpunkt langs fortauet**. Trafikken må krysse gangtraséen til skolebarna i to punkter (særlig lastebiler med blindsoner kan være trafikkfarlig).

En annen ulempe er at dersom det kommer kryssende gangtrafikk på fortau ved innkjørsel blir lastebil stående og vente foran gangkryssingen over KV Vadmyrveien/mot Loddefjord kirke, og blokkerer da fremkommeligheten på denne. Med tanke på at varelevering/renovasjon ikke har særlig stort volum for sykehjemmet (restavfall hentes ved Loddefjordåsen behandlingssenter), vil det være sjeldent dette inntreffer.



For alle de utarbeidede alternativene er det utført sporing med relevante kjøretøy. I Figur 4-6 viser utsnitt fra sporingstegning for alternativ 1, kjøring med varelevering/renovasjonsbil er vist i oransje, kjøring til taxi/av- og påstigning i blått og sporing med ambulanse i rosa. Når ambulanse står på oppstillingsplassen, må varelevering/renovasjon vente før de kjører ut. Dette vurderes til å være akseptabelt.



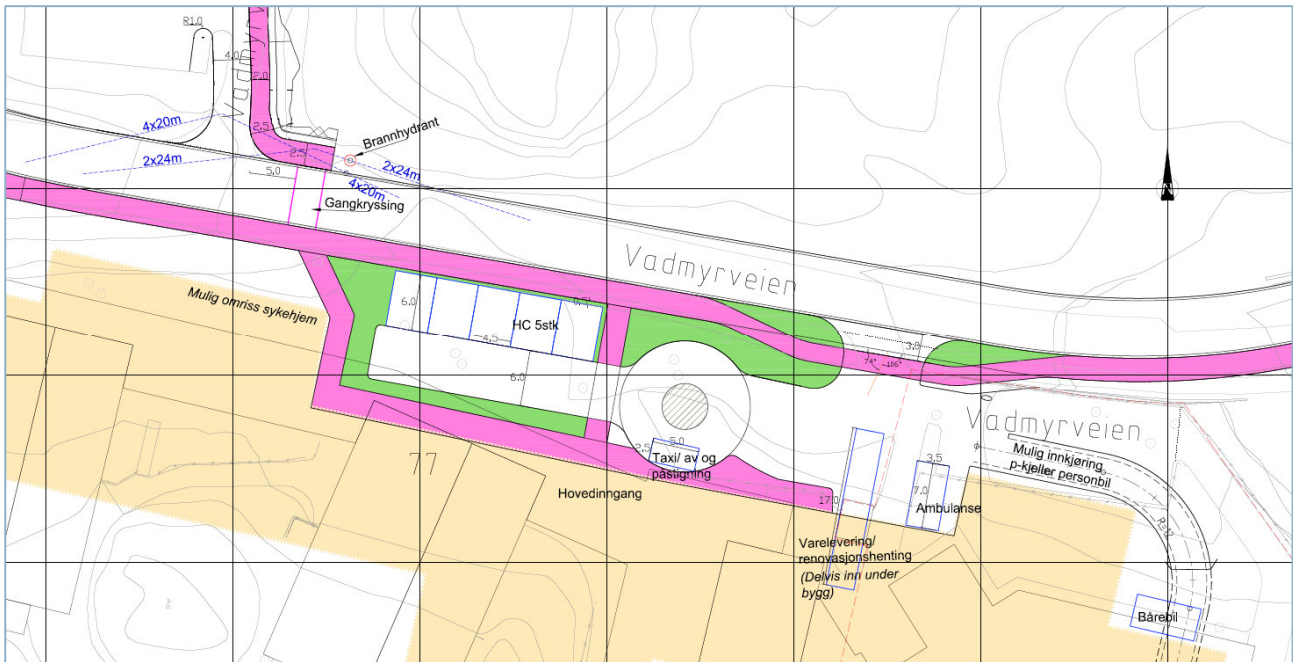
Figur 4-6 Sporing med lastebil til varelevering for vegløsning-alternativ 1.

4.2.2 Alternativ 2 – felles inn- og utkjørsel

Alternativ 2 har felles inn- og utkjørsel i øst. Ved innkjøring til sykehjemmet er fortauet dradd inn for å øke sikt til fotgjengere/fortau. Utkjøring er utformet slik at lastebil kommer vinkelrett på fortau og har dermed god sikt mot fotgjengere/fortau. Det er også sett på en mulig p-kjeller for personbil under



sykehjemmet, mulig plassering for denne viser øst på Figur 4-7. Løsning for p-kjeller er envegskjørt, signal viser om bil kommer i motsatt retning.

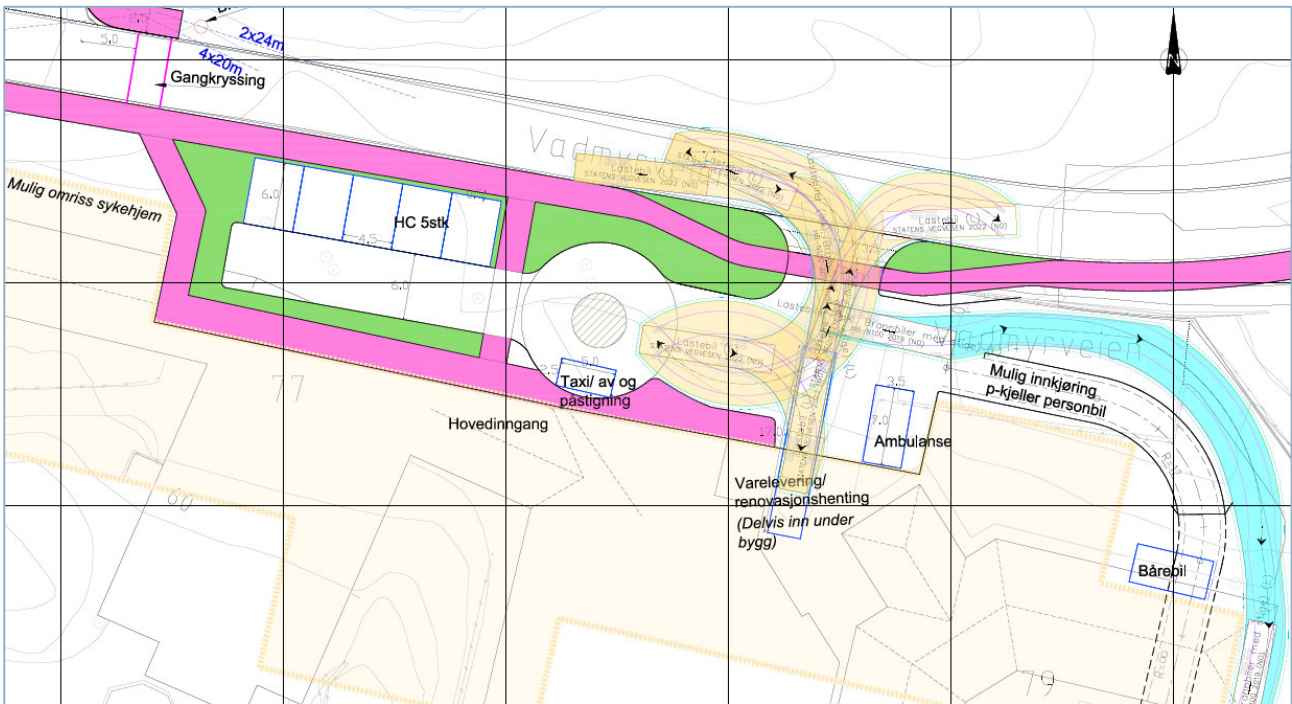


Figur 4-7 Vegløsning - alternativ 2 - Felles inn- og utkjørsel.

Fordelen med denne løsningen er at den **minimerer antall avkjørsler**. Trafikken inn til/ut fra sykehjemmet krysser gangtraséen på samme sted, minimerer antall mulige konfliktpunkt mellom store kjøretøy og gående/syklende. Ulempen med alternativ 2 er at varelevering **må rygge** til oppstillingsplass, se sporing på utsnitt under, **men dette skjer utfor viktige gangakser**, og vurderes derfor som akseptabelt.

Når det gjelder arealbruk har løsningen marginalt større fotavtrykk enn alternativ 1, men det er og mer grønt i løsningen. Løsning med varelevering/renovasjon delvis inn under bygg, gir høyere første etasje.

Det er utført sporinger med relevante kjøretøy. I Figur 4-8 viser utsnitt fra sporingstegning for alternativ 2, med de viktigste sporingene, her er kjøring med varelevering/renovasjonsbil vist i oransje, brannbil er vist i blått.



Figur 4-8 Sporing med lastebil til varelevering for vegløsning-alternativ 2.



4.3 Mobilitetstiltak for å øke andelen bærekraftige reiser

Følgende tiltak anbefales for Haugatun sykehjem for å øke andelen som reiser til/fra Haugatun på en bærekraftig måte:

- Etablere tilstrekkelig antall sykkelparkeringsplasser, minst 15 sykkelparkeringsplasser iht. KPA2018. Sykkelparkeringsplasser med god tilgjengelighet, høy kvalitet og med mulighet for å låse fast eller låse inn syklene. Sykkelparkering under tak anbefales, sykkelparkering på gateplan fremfor i kjeller.
- Servicestasjon for sykkel
Etablere stasjon for enkelt sykkelvedlikehold, helst med mulighet for vask av sykkel.
- Gode garderober
For at sykling/løping skal være ett attraktivt reisemiddel for ansatte ved sykehjemmet, bør det etableres separate dame- og herregarderober med dusjmulighet, oppbevaringsskap og tørkeskap for våte klær/sko.
- Ladeplasser for el-biler
Selv om bruk av el-bil ikke reduserer antall bilturer til og fra sykehjemmet, har el-biler et lavere klimagassutslipp enn fossilbiler. Det bør derfor tilbys parkeringsplasser med lademuligheter.
- Ladestasjon for batteri til el-sykkel
Det bør være mulig å lade batteri til el-sykkel for de ansatte på sykehjemmet.
- Kampanjer om og premiering av grønn mobilitet
Mange synes det er komfortabelt å kjøre bil og velger derfor ikke grønne reisemåter. Dersom sykehjemmet arrangerer interne kampanjer for å få flere til å teste andre reisemåter, vil dette kunne bidra til at noen varig endrer sine reisemåter. Eksempel på slike kampanjer kan være «sykle til jobben»- aksjon med belønning til de som sykler lengst eller ofte til jobb. Gratis sykkelservice til de som sykler til jobb. Informasjon om helsegevinstene ved gange/sykling til de ansatte. Helsegevinstene ved fysisk aktivitet vil også kunne være et positivt bidrag for sykehjemmet i form av redusert sykefravær.
- Universell utforming av gangareal og uteområde
Utforming med ledelinjer og lignende gir økt tilgjengelighet for alle og dermed mulighet for flere å benytte gange/bærekraftige reiser.



5 Konklusjon

I forbindelse med utarbeidelse av detaljregulering for Haugatun sykehjem er det i denne rapporten sett på trafikk- og mobilitets tiltak for området tilknyttet sykehjemmet.

Foran det nye sykehjemmet må det lages en vegløsning som løser sykehjemmets behov for varelevering/renovasjonshenting, HC-parkering, ambulanse, bårebil, taxi og av- og påstigning. Det er utarbeidet vegløsninger, som ivaretar trafikksikkerheten til spesielt myke trafikanter, gående og syklende.

Det er sett på flere ulike alternativer for vegløsning og etter blant annet fem workshoper med offentlige interessenter er det landet på å gå videre med to av disse løsningene, alternativ 1 og alternativ 2. For å sikre økt spillerom i pris- og designkonkurransen i neste fase i prosjektet er det ikke landet på en av de to løsningene, men åpnet for begge i reguleringsplanen.

Den ene løsningen har separat inn- og utkjørsel, alternativ 1. Den andre har felles inn- og utkjørsel, alternativ 2. Viktig i utformingen av vegløsning er at det er laget trafikksikre løsninger med tilstrekkelig sikt mot myke trafikanter på fortauet langs KV Vadmyrveien, som er skoleveien for elever på Loddefjord skole. Det er sikret at løsningen i de to alternativene unngår å krysse de viktigste gangaksene til/fra sykehjemmet, det vil si fra kollektivholdeplass og fra parkeringsområde til hovedinngangen. Den ene vegløsningen innebærer rygging med lastebil, men dette er lagt til et område med lite/ingen gangtrafikk, slik at det ikke medfører risiko for trafikksikkerheten for de gående. Alternativ 1 medfører etablering av en ny avkjørsel til sykehjemmet. Avkjørsler skal i henhold til Bergen kommunes krav etableres slik at trafikksikkerheten for alle som ferdes på og langs vegen er ivare tatt på en god måte, det er altså lagt vekt på trafikksikre løsninger i utformingen av ny avkjørsel.

Det etableres en gangkryssing mellom Haugatun sykehjem og parkeringsområdet nord for KV Vadmyrveien, med tilhørende fortau langs avkjørselen til parkeringsområdene og nordover.

I rapporten er det estimert trafikk i dagens situasjon for Haugatun og i fremtidig situasjon for nye Haugatun sykehjem. Trafikkmengde for det nye sykehjemmet er estimert til $\text{ÅDT} = 225$, som er en nedgang på om lag 40 % fra dagens trafikkmengde på $\text{ÅDT} = 365$. Fremtidig estimert ÅDT på KV Vadmyrveien blir redusert fra dagens $\text{ÅDT} = 1000$, til $\text{ÅDT}_{\text{fremtidig}} = 860$. Belastningen på FV 5202 Vadmyrveien som følge av trafikk fra nye Haugatun sykehjem reduseres tilsvarende. Antall parkeringsplasser reduseres fra dagens 84 parkeringsplasser til 45 parkeringsplasser i ny situasjon. Reduksjonen i trafikkmengde på Vadmyrveien bidrar til å ivareta en trafikksikker løsning for etablering av ny avkjørsel til Haugatun sykehjem (i alternativ 1).

På grunn av reduksjonen i trafikk i ny situasjon vurderes det til at bygging av sykehjem ikke utløser behov for tiltak på kjøreveg FV 5202 Vadmyrveien og KV Vadmyrveien opp til Haugatun.

Det er sett på mobilitetsforhold for området i rapporten, med fokus på myke trafikanter, det er gitt forslag til tiltak for å øke andelen bærekraftige reiser i området.



6 Referanser

- [1] Hordaland fylkeskommune, «Regional areal og transportplan for Bergensområdet,» 06 2017. [Internett]. Available: https://www.vestlandfylke.no/globalassets/planlegging/regionale-planer/regional-areal--og-transportplan-for-bergensområdet_2017_30.10.17.pdf. [Funnet 07 04 2026].
- [2] Bergen kommune / Norconsult, «Konsekvensutredning, DEL 2 Frieda Fasmers Minne sykehjem,» Bergen kommune, Bergen, 2021.
- [3] Norconsult, «Trafikksikkerhetsvurdering av Vadmyrveien,» Norconsult, Bergen, 2020.
- [4] Google maps, «Google maps,» 04 17 2026. [Internett]. Available: https://www.google.no/maps/@59.757517,5.4740008,3a,74y,169.32h,97.04t/data=!3m7!1e1!3m5!1sTd3ylxqlMoMvGhe9JgZD7Q!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D-7.038722436.
- [5] Statens Vegvesen, «Vegkart - Statens vegvesen,» 17 03 2026. [Internett]. Link: https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata_zoom/@-49052,6619655,17/hva:hva%5B0%5D%5BabsoluteIntervals%5D=false&hva%5B0%5D%5Bid%5D=105/v algt:79558535:105.
- [6] Bergen kommune, «Info Haugatun Barnehage,» Bergen kommune, [Internett]. Link: <https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V62585285>. [Funnet 2026 05 05].
- [7] Statens vegvesen, «Reisevaneundersøkelsen 2025,» SVV, 27 02 2026. [Internett]. Link: <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2026/02/reisevaneundersokelsen-2025-bilreisene-oker-i-byomradene/>. [Funnet 30 04 2026].
- [8] Miljøløftet, «Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030,» Miljøløftet, Bergen, 2021.
- [9] Bergen kommune, «Kart Bergen kommune sykkelstrategi,» Bergen kommune, [Internett]. Link: <https://kart.bergen.kommune.no/portal/apps/webappviewer/index.html?id=f76cf0697f704df3a6f2a01c461e8ebf>. [Funnet 21 05 2026].
- [10] Bergen kommune, «Områdeplan for Loddefjordåsen,» Bergen kommune, Bergen, 2025.
- [11] Miljøløftet, «Gåstrategi for Bergen 2019-2030,» Miljøløftet, Bergen.
- [12] Miljøløftet, «Reparasjonstiltak for gangnettet i bydelssenteret,» Miljøløftet, Bergen, 2025.
- [13] «Referat fra Workshop 5 for offentlige interesser på Haugatun sykehjem 7.mai,» Bergen kommune, Bergen, 2026.
- [14] Sykledit, «sykledit.no,» [Internett]. Available: <https://sykledit.no/>.
- [15] Bergen kommune, «Bestemmelser til KPA2018,» Bergen kommune, Bergen, 2019.
- [16] Opinion, «Nøkkeltallsrapport 2025 Nasjonal reisevaneundersøkelse,» Opinion, Oslo, 2026.
- [17] Standard Norge, «Metode for klimagassberegninger for bygninger,» Standard norge, 2018.
- [18] Statens vegvesen, N100 Veg- og gateutforming, Norge: Statens vegvesen, 2023.
- [19] Bymiljøetaten, «Krav til avkjørsel fra kommunal veg,» Bergen kommune, [Internett]. Available: <https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V2559184>. [Funnet 2026 06 25].