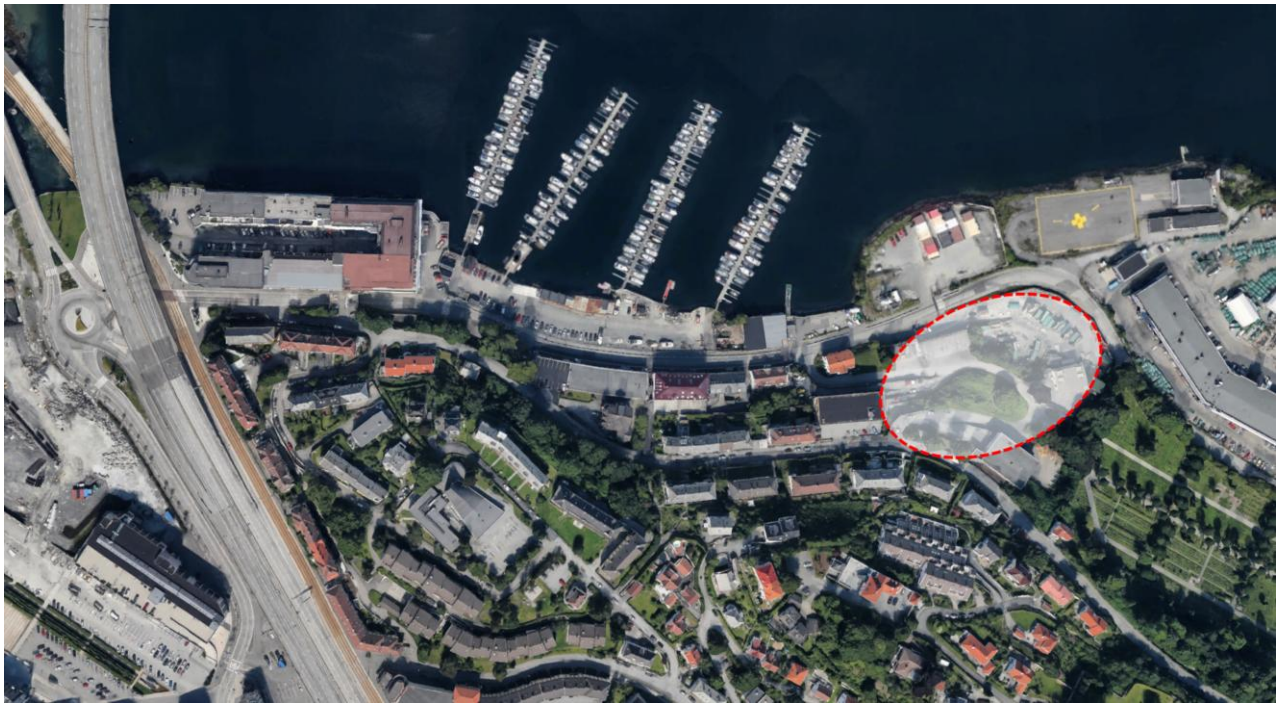
Beregnet til
Statsbygg

Dokument type
Rapport

Dato
01.07.2026

Årstad. Gnr. 162, bnr. 53 mfl. Møllendalsveien, politihus - Reguleringsplan

Mobilitetsplan og trafikkanalyse



RAMBØLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Årstad. Gnr. 162, bnr. 53 mfl. Møllendalsveien, politihus - Reguleringsplan

Mobilitetsplan og trafikkanalyse

Oppdragsnavn	**Politihuset i Bergen - Reguleringsplan**
Prosjekt nr.	**378021091**
Mottaker	**Statsbygg**
Dokument type	**Rapport**
Versjon	**03**
Dato	**01.07.2026**
Utført av	**Katrine Røed og Marte Dahl**
Kontrollert av	**Marte Dahl**
Godkjent av	**Marte Dahl**
Beskrivelse	**I forbindelse med detaljregulering av nybygg for Politihuset i Bergen, skal det utarbeides mobilitetsplan og trafikkanalyse. Tiltaket innebærer relokalisering av dagens politihus, fra sentrum til ny lokasjon i Møllendalsveien.**

Rambøll
Kobbes gate 2
PB 9420 Torgarden
N-7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00
https://no.ramboll.com

Rambøll Norge AS
NO 915 251 293 MVA

INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG		2
1.	INNLEDNING	5
1.1	Bakgrunn for analysen	5
1.2	Formål og målsetting	5
1.3	Avgrensning av analyseområdet	5
1.4	Tilgrensende planer	7
1.5	Grunnlag	8
2.	DAGENS SITUASJON	9
2.1	Områdebeskrivelse	9
2.2	Beskrivelse av trafikkforhold	10
2.3	Kollektivtrafikk	13
2.4	Sykkel- og gangtrafikk	14
2.5	Adkomst	17
2.6	Trafikkulykker	17
2.7	Trafikksikkerhet	19
2.8	Dagens funksjoner internt på planområdet	22
3.	FRAMTIDIG SITUASJON	26
3.1	Planforslaget	26
3.2	Adkomster og internt kjøremønster	26
3.3	Utforming av HC-lomme	27
3.4	Klaus Hansens vei 22 og 24	27
3.5	Parkering	28
3.6	Gående og syklende	29
3.7	Rekkefølgebestemmelser	29
4.	TURGENERERING	30
4.1	Nyskapt trafikk til/fra politihuset	30
5.	REISEMIDDELFORDELING	31
6.	VURDERING ETTER ABC-PRINSIPPET	33
7.	TRAFIKALE KONSEKVENSER	35
7.1	Trafikkmengder	35
7.2	Tilgjengelighet	37
7.3	Utrykning	37
7.4	Kollektivtrafikk	41
7.5	Gående og syklende	41
7.6	Mulig fartsgrenseendring	41
8.	TRAFIKKSIKKERHET OG TRAFIKKSIKKEHETSTILTAK	43
8.1	Adkomstpunkter planområdet	43
8.2	Møllendalsveien	44
8.3	Kryss Klaus Hansens vei x Møllendalsveien	45
8.4	Kryss med Bybanen	48
8.5	Møllendalsbakken	49
8.6	Oppsummering – behov for tiltak	49

SAMMENDRAG

I forbindelse med relokalisering og bygging av nytt politihus i Bergen, er det utarbeidet en mobilitetsplan med trafikkanalyse. Planer tar sikte på å flytte politistasjonen fra Bergen sentrum til Møllendal vest. Politihuset skal bygges innenfor adressene Møllendalsveien 31 (MV31) og Klaus Hanssens vei 22 (KHV22). Bygget vil ha et bruksareal på opptil 24 500 m^2 og skal inneholde kontorer, politispesifikke funksjoner, fellesarealer og parkeringsanlegg. Det vil være rundt 600 ansatte tilknyttet bygget. Det vil ikke være publikumsattraktive funksjoner i bygget, som for eksempel passkontor.

Eksisterende bebyggelse innenfor MV31 og KHV22 fjernes og erstattes av nye bygninger. Areal tiltenkt politihus med tilhørende anlegg reguleres til arealformål offentlig tjenesteyting. Planområdet omfatter også nabotomten Klaus Hanssens vei 24 (KHV24), som reguleres med et kombinasjonsformål tjenesteyting, kontor og næring. Dagens funksjoner innenfor planområdet vil opphøre. Se illustrasjonsplan i Figur 1.



Figur 1: Illustrasjonsplan (datert 30.06.2025)

I forbindelse med tiltaket vil planområdets interne kjøremønster endres. Politihuset føres opp på tomtens nordvestlige side, med to adkomstpunkter fra Møllendalsveien (én i øst og én i vest). Vestlige adkomst leder inn i parkeringsanlegg, østlige adkomst inn i lukket gårdsrom. Parkeringsanlegget gir intern gjennomkjøringsmulighet mellom disse to punktene. Varelevering og renovasjon får tilkomst fra øst. Dagens slyngvei mellom Møllendalsveien og Klaus Hansens vei stenges for gjennomkjøring. KHV24 får adkomst fra Klaus Hansens vei i sør.

Politihuset skal ha tilgang på anslagsvis 50-70 parkeringsplasser for politi- og tjenestebiler i garasjeanlegg. Det legges ikke opp til bilparkering for verken ansatte eller besøkende. Langs både Møllendalsveien og Klaus Hansens vei reguleres veilommer som skal betjene henting-/bringing, HC-parkering for besøkende, og varelevering og renovasjon til framtidig bygg i KHV24. Ved behov vil det etableres HC-parkering for ansatte. Det anbefales etablering av rundt 150 stk. sykkelparkeringsplasser. Uten ansattparkering forventes hovedvekten reiser å tas med kollektiv (51 %). I tillegg forventes en relativt høy gang- og sykkelandel, på hhv. 10 % og 18 %. Kollektivreisende vil også gå siste strekket fram mot planområdet, og generelt forventes mengden myke trafikanter omkring planområdet å øke.

Langs planområdets østside etableres en gang- og sykkelforbindelse mellom KHV og MV. Denne legges i forlengelsen av dagens slyngvei og påkobles dagens gangfelt i MV. Det reguleres for nytt og utvidet fortau langs sørsiden av Møllendalsveien, langs fasaden til politihuset. På nordsiden av Møllendalsveien skal dagens gang- og sykkelsystem forlenges langsmed der det i framtiden skal komme strandpark, fra Tonningsneset bussholdeplass vestover fram mot Mekonomen-bygget. Nye og oppdaterte gang- og sykkellinjer forventes å gi trafikksikker tilkomst for myke trafikanter.

Trafikkmengden til/fra planområdet forventes ikke å endres som følge av tiltaket. Stenging av slyngveien gir reduksjon av trafikk på Møllendalsveien tilsvarende nyskapt trafikk fra politihuset. I tillegg vil dagens trafikk på Klaus Hansens vei til KHV22 falle bort, og erstattes av omtrent tilsvarende mengde til KHV24.

Utrykning
Etablering av nytt politihus på Møllendal vest krever at veinettet omkring planområdet er i stand til å håndtere utrykningssituasjoner. Politiet vil til enhver tid vurdere hvilken retning, øst eller vest ut på Møllendalsveien, som vil gi raskest responstid. Retning vest gir påkobling på hovedfartsåren E39 Fjøsangerveien, samtidig som østlig retning gir påkobling på Fv. 585 Haukelandsveien. Utrykning må ta hensyn til både person- og busstrafikk gjennom Møllendalsveien, ikke unikt for planområdet.

Veinettet omkring planområdet opplever noe kapasitetsproblemer i rush, særlig i vestgående retning. Her kan periodevise kødannelser i Møllendalsveien gi saktegående trafikk tilbake til planområdet. Østover er det ingen kapasitetsproblemer gjennom Møllendalsveien, men noe forsinkelser langs Haukelandsveien i rush. Utenom rush er det ingen kapasitetsproblemer på veinettet. Hovedsakelig vil det være hensiktsmessig å innføre tiltak i vestgående retning for å sikre rask og trafikksikker utrykning.

Møllendalsveien retning vest er preget av et uoversiktlig areal langs veiens sørside, regulert «annet veiareal», bestående av inn/utkjøringer, parkering, utstikkende trapper etc. Det anbefales å innføre parkeringsforbud her, for å frigjøre lommer som forenkler framslipp av utrykningskjøretøy i situasjoner med redusert kapasitet gjennom gateløpet. På delstrekningen lenger vest, under bro, er det utfordrende å gjennomføre tiltak for å bedre framkommeligheten. Veiarealet er smalt, med smale fortau på begge sider. Plassering av bussholdeplass, brannoppstilling og nødutgang fra bygg, kombinert med få tilgjengelige arealer er årsak til at fysiske tiltak vurderes som ikke-gjennomførbare på denne delstrekningen.

Før møtet med E39 vil utrykning også passere kryss Klaus Hansens vei x Møllendalsveien. Her vurderes den generelle trafikksikkerheten å være lav. Det anbefales å stramme opp krysset ved å redusere veibredden på Klaus Hansens vei i møtet med Møllendalsveien, samt etablere tilrettelagt krysning over Klaus Hansens vei. Videre bør separasjon av parkering- og fortausareal foran bedriften Atterås tydeliggjøres. I dag kjører biler inn/ut både øst og vest for hovedinngang, samt

rygger over fortau. Det foreslås å etablere en Kiss and ride løsning, med ensrettet kjøremønster inn/ut. Det bør også sikres at området har tilstrekkelig belysning. Nevnte tiltak bidrar til å bedre den generelle lesbarheten og trafikksikkerheten gjennom krysset, som også er positivt i utrykningssituasjoner med økt stressnivå hos alle trafikantgrupper.

I møtet med bybanen møter utrykningskjøretøy et signalregulert kryss, med stort sett god sikt og god tilrettelegging for gående og syklende. Det er uttrykt bekymring knyttet til trafikksikkerheten ved utrykning gjennom krysset med bybanen. Sikt til bybane fra sør er dårlig for biler som ikke står på stopplinja, hvor bybanen kommer fra en bakketopp i sving og bak en mur. Et tiltak kan være etablering av ekstra felt inn mot krysset, for bedre plass til forbikjøring ved utrykning. Dette vil være svært omfattende, og krever videre utforming av kjørefelt på vestsiden av bybanesporet under E39-brua, samt tilpasning til rundkjøring og ramper. Et annet tiltak er muligheten for politiet å overstyre signalanlegget ved utrykning. Dette krever samarbeid med fylket. En slik prosess, som omhandler mulige tiltak i signalanlegget, bør skje mellom politiet og fylket/signalmyndighet. Dette anses ikke direkte tilknyttet detaljreguleringen av politihuset. Kryssing av bybanen ved utrykning er heller ikke unikt for planområdet, og noe politiet tar hensyn til i Bergen generelt.

Et mindre omfattende tiltak kan være å forvarsle med fareskilt østfra, slik som det i dag er fra vest. Dette kan gi tidligere oppmerksomhet, og bidra til at bilister rekker å stoppe opp tidlig nok før krysningspunkt når utrykning varsles. I tillegg til overnevnte tiltak er det mulig å vurdere fartsgrensereduksjon langs delstrekninger i Møllendalsveien, fra 40 km/t til 30 km/t.

1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn for analysen

I forbindelse med relokalisering og bygging av nytt politihus i Bergen, er Rambøll engasjert for utarbeidelse av mobilitetsplan og trafikkanalyse. I dag er Bergen politistasjon lokalisert i Bergen sentrum, ca. 500 meter sørøst for Bryggen i Bergen. Planer tar sikte på at politistasjonen skal flyttes til Møllendal, ca. 2 kilometer sørøst for dagens lokasjon (målt i luftlinje). Se oversiktskart med dagens og framtidig plassering i Figur 2. Prosjektet omfatter ca. 600 arbeidsplasser og stiller høye krav til mobilitet, logistikk og bærekraft.



Figur 2: Oversiktskart med dagens og framtidig plassering. Bakgrunnskart: kommunekart.com

1.2 Formål og målsetting

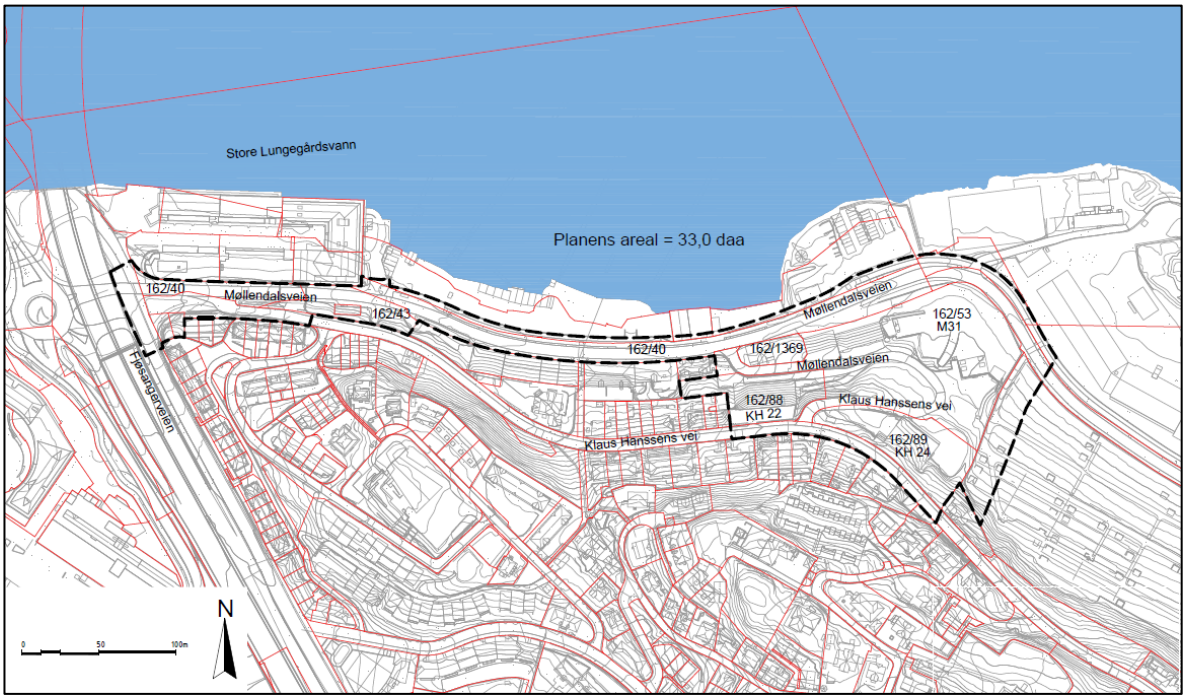
Formålet med planen er å legge til rette for oppføring av nytt politihus på Møllendal. Realisering av et nytt, funksjonelt politihus med tilhørende funksjoner, vil være svært viktig for å forbedre politiets forutsetninger for å utføre sine oppgaver i regionen. Lokaliseringen anses hensiktsmessig for politiet ettersom planområdet ligger i en sentral del av Bergen, har kort avstand til sentrumskjernen, gunstig beliggenhet for utrykning og hovedvegsystemer, er synlig i bybildet og gir oversikt over innfartsårer. Relokaliseringen vil ytterligere bidra til transformasjon av denne delen av byen fra industri- til sentrumsområde.

1.3 Avgrensning av analyseområdet

Prosjektet gjelder detaljregulering av plan «Årstad. Gnr. 162, Bnr. 53, Møllendalsveien, Politihus» med saksnummer 2025/16923 i Bergen kommune. Figur 3 viser planavgrensningen (svart stiplet linje). Planområdet består primært av Møllendalsvegen 19 og 31 samt Klaus Hanssens vei 22 og 24. I tillegg inkluderes strekningen langs Møllendalsveien fram mot krysset med bybanen og Nygårdsgaten i planavgrensningen, ettersom tiltaket krever vurdering av Møllendalsveien som utrykningsvei. Berørte eiendommer omfatter gnr./bnr. 162/7, 163/4, 162/40, 162/51, 162/1369, 162/53, 162/88, 162/89, 163/1, 162/54 og 163/5. Planområdet har et areal på ca. 33 dekar.

I områdeplanen for «Bergenhus/Årstad. Møllendal Vest – Grønneviken» ligger eiendommene innenfor plangrensen som del av sentrumsformål (SF2), kombinasjonsformål (BAA) og grav- og urnelund (GU), se gjeldende reguleringsplan i Figur 4. Områdeplanen stiller krav om at felt SF2 og felt BAA skal detaljreguleres gjennom felles planlegging. Planområdet omfatter derfor begge disse feltene fra områdeplanen. I tillegg er arealet til framtidig grav- og urnelund inkludert, noe som innebærer at planområdet vil inneholde Møllendalsveien 31 i sin helhet, samt Møllendalsveien 19 og Klaus Hanssens vei 22 og 24. Foreslått arealformål for Møllendalsveien 31 vil i nytt planforslag være offentlig tjenesteyting.

Plangrensen til 1. gangs behandling er innsnevret slik at Møllendalsveien vest for Møllendalsveien 31 er tatt ut av planområdet. Dette er på grunn av at det ikke er regulert nye tiltak langs denne delen av Møllendalsveien.



Figur 3: Planavgrensning (svart stiplet linje) med eiendomsgrenser (røde linjer). Kilde: arealplaner.no

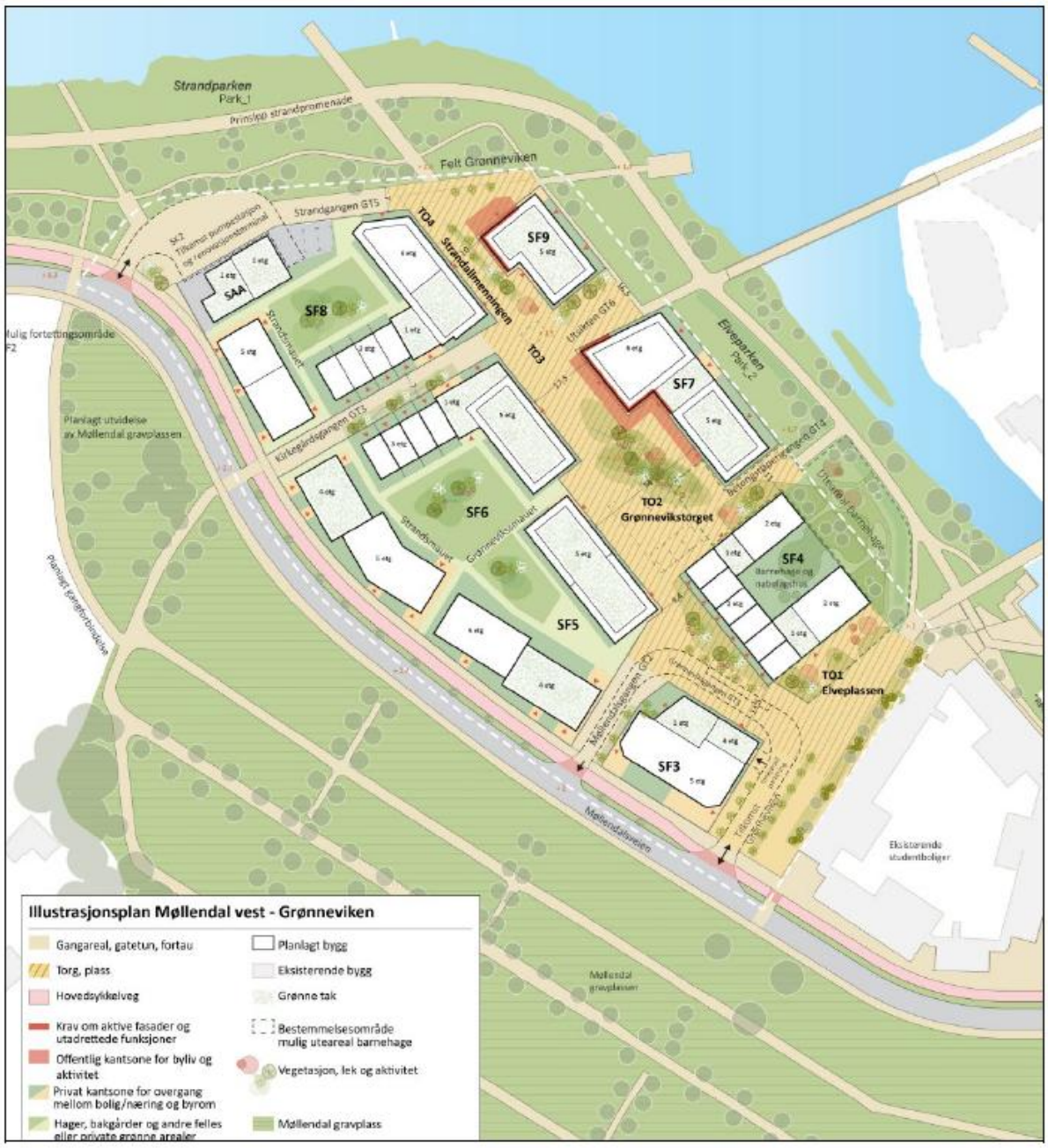


Figur 4: Gjeldende reguleringsplan med planavgrensning

1.4 Tilgrensende planer

1.4.1 Grønneviken omformingsområde

Reguleringsplan for Møllendal vest omfatter også Grønneviken omformingsområde, som ligger rett nordøst for planområdet, på nordsiden av Møllendalsveien. Her foreligger planer for utvikling til bolig- og sentrumsformål. Plan *«Bergenhus/Årstad. Møllendal vest – Grønneviken omformingsområde»* med nasjonal planID 4601_19530000 ble vedtatt i bystyret 26.03.2025, og innebærer en endring av områdereguleringen for Møllendal vest – Grønneviken omformingsområde. Se foreløpig illustrasjonsplan i Figur 5.



Figur 5: Foreløpig illustrasjonsplan, Bergen kommune

Reguleringsendringen omfatter hovedsakelig felt S1 i gjeldende plan, et sentralt byggeområde omtalt som Grønneviken. Her legges det til rette for ca. 29 000 kvm bruksareal (BRA), rundt 300 boliger, nye byrom og møteplasser, samt en barnehage kombinert med nabolagshus for beboerne. I tillegg er det gjort enkelte mindre karttekniske justeringer og oppdateringer utenfor felt Grønneviken.

Grønneviken skal primært være et boligområde, men det tillates også forretning, serveringssteder og allmennyttige formål i første etasje langs Møllendalsveien. To sentrale steder skal inneholde nærings- og servicefunksjoner som betjener nærmiljøet, men som også kan rettes mot parkene. Arealet for næring vil kunne variere fra 200 kvm til 3 000 kvm BRA.

Planforslaget er estimert til å skape 300 bilturer per døgn, til/fra p-anlegget. I tillegg kommer henting/bringing i barnehagen og varelevering (Pilot Grønnviken-Trafikk og mobilitetsvurdering, Sivilingeniør Helge Hopen AS, 2024).

1.5 Grunnlag

Av bestemmelser i gjeldende kommuneplanens arealdel 2018 (vedtatt 19.06.2019)[1] §16.2 skal det utarbeides mobilitetsplan «*ved regulering av tiltak etter § 26 og 27 (bebyggelse og anlegg) større enn 5000 m2 BRA, eller som beregnes å gi mer enn 50 arbeidsplasser».* Relokalisering og nybygging av politihuset i Bergen krever dermed utarbeidelse av en mobilitetsplan, hvor kommunens krav til innhold er lagt til grunn (se §16 i bestemmelser KPA 2018).

Det er gjennomført trafikktellinger 25.11-27.11.2025, med registreringer over totalt to døgn, for Møllendalsveien i kryss med dagens adkomst til planområdet. Tellingene er gjennomført med Miovision. Miovision benytter videokamera for å registrere trafikk og automatisk telle ulike trafikantgrupper. Systemet prosesserer video til strukturerte data med høy nøyaktighet, og all behandling skjer i tråd med GDPR siden personer ikke identifiseres i materialet.

Trafikknotat *«Pilot Grønneviken. Trafikk- og mobilitetsvurdering» (Sivilingeniør Helge Hopen AS, 30.09.2024),* tilknyttet tilgrensende plan Grønneviken omformingsområde, er også benyttet. Herfra er det hentet informasjon om trafikkstrømmer for gående/syklende i området, samt estimerte trafikktall som følge av planlagt utbygging.

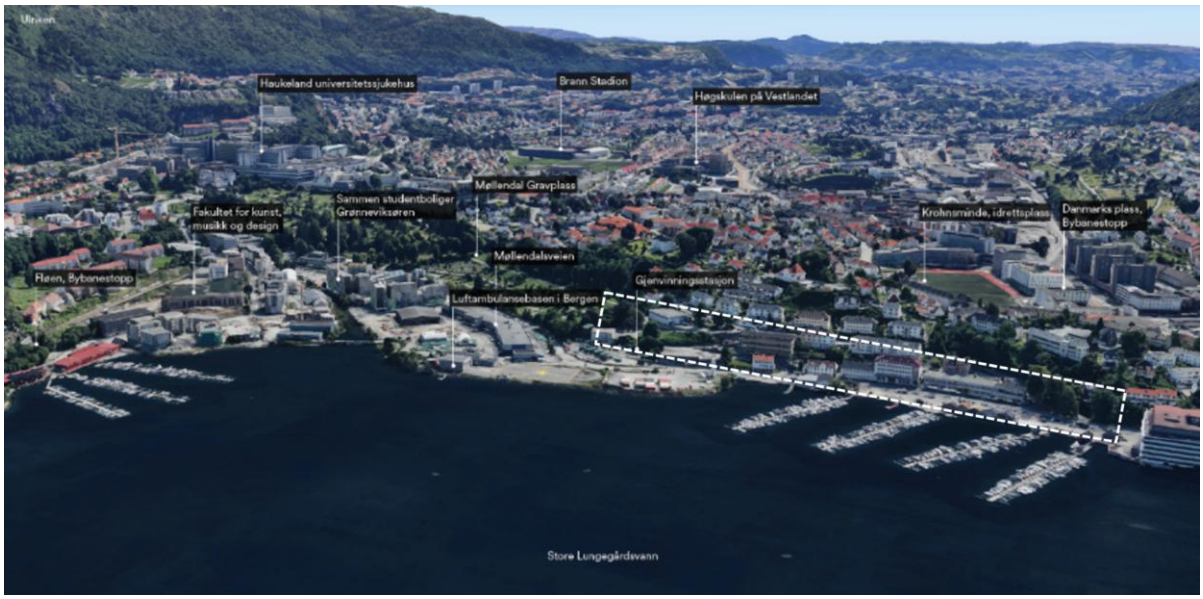
[1] Bestemmelser Kommuneplanens arealdel 2018, Bergen kommune. Hentet fra: https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V11761932

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Områdebeskrivelse

Planområdet er lokalisert ca. 1,6 km sør for Bergen sentrum, langs sørsiden av Møllendalsveien ved Store Lungegårdsvann. Planområdet ligger ved grensen mellom Årstad og Bergenhus bydel. Planområdet ligger i et skrånende terreng mellom Møllendalsveien og Klaus Hanssens vei. Tomten er utfordrende, med bratt terreng og begrenset areal. Planområdet er i dag i all hovedsak bebygd, med unntak av et grøntareal sentralt i området som ligger mellom kjørevegen som svinger seg gjennom skråningen.

Nærområdet består primært av næring og industri som delvis har blitt transformert til nye byområder. De nye tilskuddene inkluderer fakultetet for kunst, musikk og design, studentboliger, samt blandet privatboliger og næring. Langs vannet er det etablert turstier, møteplasser med badeanlegg og i sør-øst nytt bybanespor. Møllendal gravplass ligger rett øst for planområdet og utgjør et viktig og dominerende grøntareal i området. Det foreligger planer for videre transformasjon av Møllendal Vest fra industri til sentrumsfunksjoner. Figur 6 viser viktige funksjoner i og rundt planområdet.



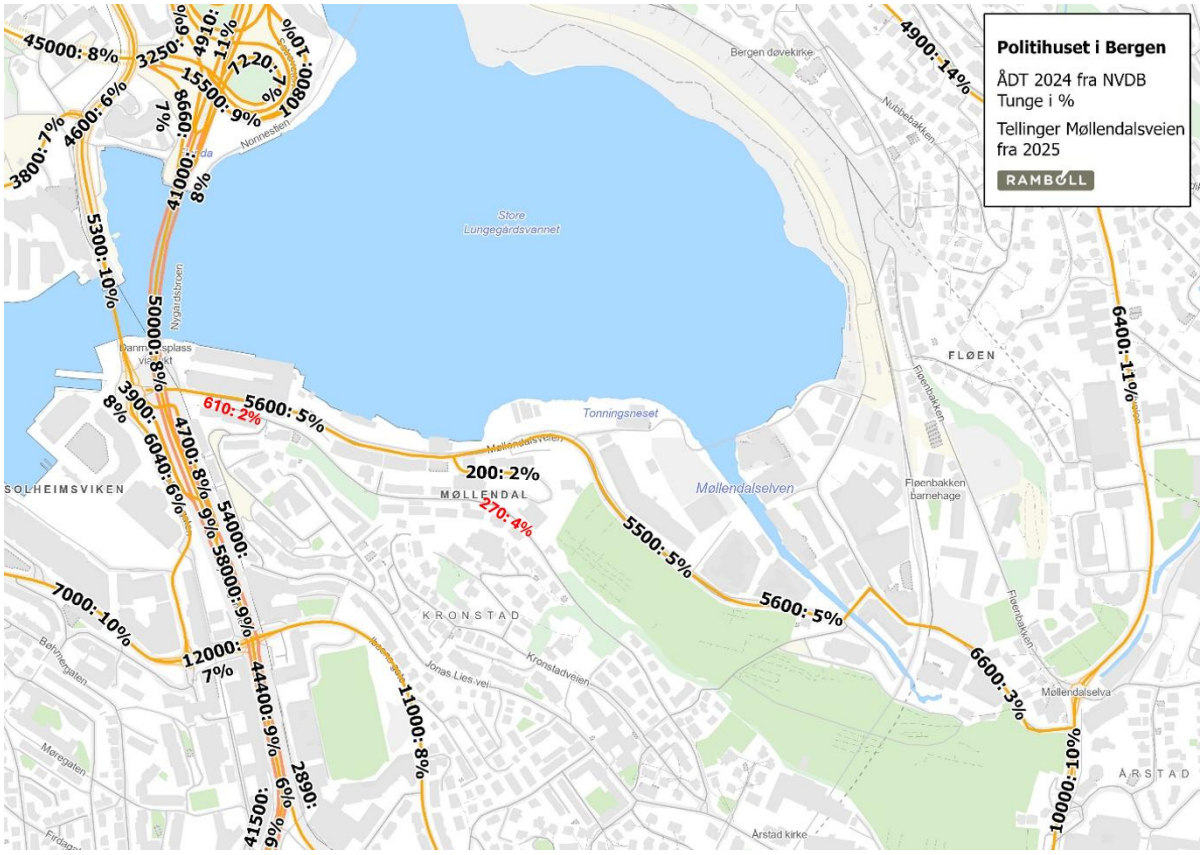
Figur 6: Viktige funksjoner i og rundt planområdet. Kilde: Planprogram datert 16.12.2025

2.2 Beskrivelse av trafikkforhold

Planområdet rammes inn av to kommunale veier, Møllendalsveien i nord og Klaus Hansens vei i sør. Disse to kobles sammen av en vei som slynger seg gjennom planområdet, med stigende terreng fra Møllendalsveien opp til Klaus Hanssens vei. Møllendalsveien er en smal tofeltsvei, ca. 6-7 meter bred, med fartsgrense 40 km/t. Denne kobler planområdet på nærliggende hovedveinett, med påkobling E39 Fjøsangerveien ca. 500 meter vest for planområdet og påkobling Fv. 585 Haukelandsveien ca. 1 kilometer øst for planområdet. Klaus Hansens vei er av mer lokal karakter, med fartsgrense 30 km/t. Hovedsakelig benyttes veien som nabolagsvei til/fra boliger, i tillegg til å være en prioritert gate for sykkeltrafikk. Trafikkmengder omkring planområdet kommer fram av Figur 7.

For Møllendalsveien ble det gjennomført trafikktellinger på døgn-nivå i november 2025, i krysset med slyngvegen til planområdet. Tellingene i Møllendsalsbakken er fra 2017, fra en halvtime i morgenrush og en halvtime ettermiddagsrush, regnet om til døgn basert på M1-veg, hentet fra fagnotat i forbindelse med 2.gangsbehandling av planforslag for Møllendal vest omformingsområde (planID 19530000).

NVDB oppgir ingen trafikktall for Klaus Hansens vei. Trafikken gjennom denne gaten er estimert med utgangspunkt i at Klaus Hansens vei består av trafikk til/fra planområdet, samt trafikk til/fra boliger med adkomst fra Klaus Hansens vei. Estimerte trafikkmengder i Klaus Hansens vei oppgis i rødt på figur under.



Figur 7: ÅDT omkring planområdet

Adkomst til Møllendalsveien fra sør foregår via avrampe fra E39, og fra nord via Danmarksplass, ca. 350 m sør for Møllendalsveien. Utkjøring fra Møllendalsveien mot nord mot E39 foregår via Danmarksplass, og utkjøring mot sør av pårampe fra rundkjøringen med Solheimsgaten og Nygårdsgaten.

Kjørerute mellom Møllendalsveien og påkjøring E39 går via rundkjøring Møllendalsveien x Nygårdsgaten x Solheimsgaten, deretter sørover på Solheimsgaten, og via rundkjøring Solheimsgaten x Michael Krohns gate ut mot Danmarksplass. Se kjøremønster for på/avkjøring E39 i Figur 8.



Figur 8: Bevegelseslinjer for på/avkjøring E39. Påkjøring markert med grønn pil, avkjøring markert med rød pil. Bakgrunnskart: kommunekart.com

Kjørerute østover, for påkobling Fv. 585 Haukelandsveien, skjer via Møllendalsveien og Møllendalsbakken. Møllendalsveien møter Møllendalsbakken ca. 400 meter øst for planområdet, hvor det tas en 90 graders høyresving i retning Fv. 585. Møllendalsbakken har en stigning fram mot fylkesveien. Veien er ca. 6-7 meter bred, fartsgrense 40 km/t.

Avvikling i rush
Reisetidsdata fra google maps («typisk trafikk») viser noe redusert kapasitet i sørgående retning langs E39 i morgenrush (ca. 1,5 time mellom kl. 07:15-08:45), og noe større forsinkelser ettermiddagsrush (ca. 2 timer mellom kl. 15:00 og 17:00).

For strekningen via Danmarksplass er det større kapasitetsproblemer i sørlige rundkjøring (Solheimsgaten x Michael Krohns gate) i morgen- og ettermiddagsrush. Også strekningen over Nygårdsbroen på E39 har redusert kapasitet i sørgående retning i rushtider. Se Figur 9 og Figur 10. For Møllendalsveien ut mot vest er det periodevise kødannelser inn mot rundkjøringen med Nygårdsgaten i ettermiddagsrush, som kan gi saktegående trafikk tilbake til planområdet.



Figur 9: «Typisk trafikk» fra google, morgenrush

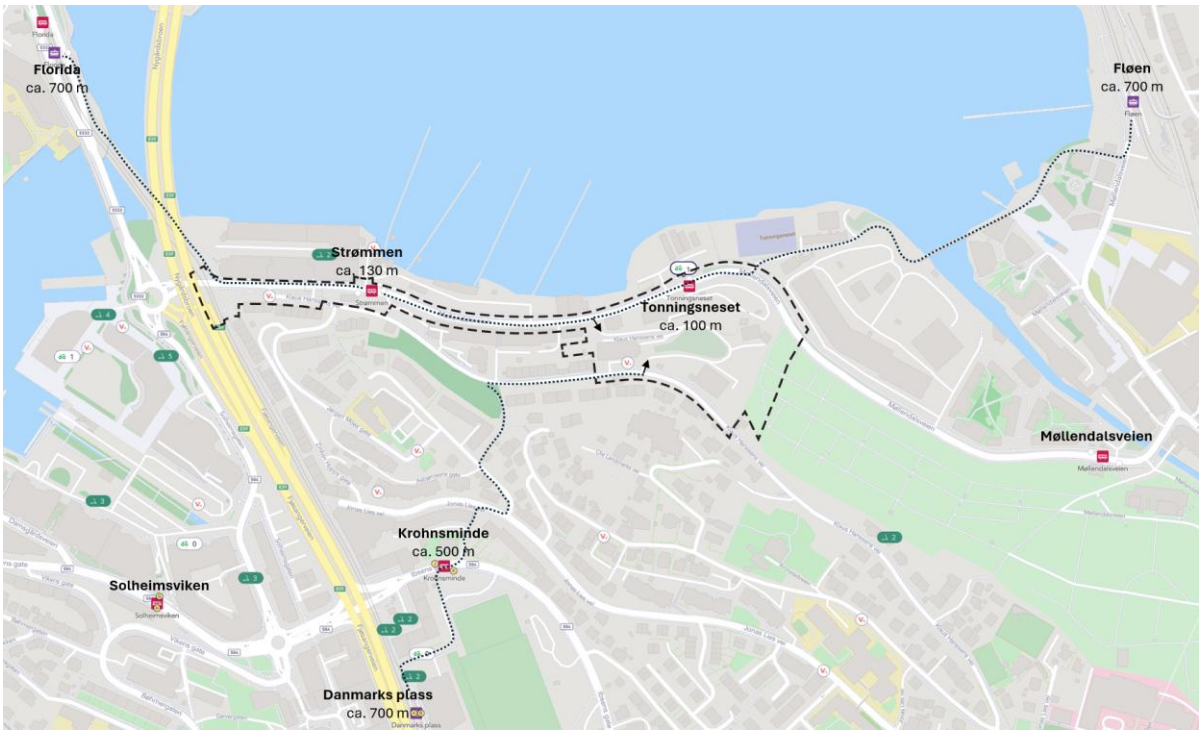


Figur 10: «Typisk trafikk» fra google, ettermiddagsrush

Møllendalsveien mot øst i retning Fv. 585 Haukelandsveien er alternativ rute til/fra planområdet. Rundkjøringen Fv. 585 x Fløensbakken x Ulriksdal har noe redusert kapasitet i ettermiddagsrush. Møllendalsveien mot øst har ingen avviklingsproblemer i rush. Langs Haukelandsveien er det forsinkelser i sørgående retning i ettermiddagsrush, og noe forsinkelser i begge retninger forbi Haukeland i morgenrush.

2.3 Kollektivtrafikk

Langs Møllendalsvegen er det bussforbindelser mot Solhemsviken og Danmarksplass mot vest, og mot Haukeland sykehus mot øst. Nærmeste bussholdeplass er Tonningsneset, lokalisert ca. 100 meter øst for nordlige adkomstpunkt i Møllendalsveien. Herfra går busstrafikk kun i vestgående retning. Ca. 130 meter vest for nordlige adkomstpunkt i Møllendalsveien ligger Strømmen bussholdeplass, med busstrafikk i begge retninger. Begge bybanelinjene er innenfor gangavstand fra planområdet, med holdeplasser ca. 700 meter gangavstand fra hvert sitt adkomstpunkt (gangavstand til Fløen og Florida målt fra adkomstpunkt i Møllendalsveien, gangavstand til Danmarks plass målt fra adkomstpunkt i Klaus Hansens vei). Buss og bybane tar deg enkelt til sentrum eller andre deler av Bergen. Se plassering av holdeplasser i Figur 11, og linjer med avgangsfrekvens i Tabell 1.



Figur 11: Kollektivholdeplasser nær planområdet. Smal, stiplet linje demonstrerer ganglinjer. Svart pil demonstrerer adkomstpunkter. Kilde: entur.no

Tabell 1: Avgangsfrekvens kollektivtrafikk. Kilde: skyss.no

Holdeplass: Tonningsneset /Strømmen (buss)	
Linje	**Avgangsfrekvens**
12 Montana – Lønborglien	Hvert 10. min i rush Hvert 20. min utenom rush
Holdeplass: Krohnsminde (buss)	
Linje	**Avgangsfrekvens**
20 Storvatnet terminal – Haukeland sykehus – Nesttun	Hvert 15. min dag Hvert 30. min kveld
27 Åsane terminal – Haukeland sykehus	Hvert 10. min i rush Hvert 20. min utenom rush
Holdeplass: Fløen (bybane)	
Linje	**Avgangsfrekvens**
2	Hvert 7.-8. min Hvert 10. min morgen og kveld
Holdeplass: Danmarks plass / Florida (bybane)	
Linje	**Avgangsfrekvens**
1	Hvert 5. min i rush Hvert 7.-8. min utenom rush Hvert 10. min kveld

Urbanet Analyse har konstruert en indeks for tilgang til kollektivtransport, som vist i Tabell 2.

Tabell 2: Indeks for tilgang til kollektivtransport (Urbanet Analyse)

	Avgangsfrekvens (mellom kl. 9 og 15)			
Avstand til holdeplass	**Minst 4 ganger i timen**	**2-3 ganger i timen**	**1 gang i timen eller sjeldnere**	**Annenhver time eller sjeldnere**
Under 500 m	Svært god	God	Dårlig	Svært dårlig
Mellom 0,5 km og 0,9 km	God	God	Dårlig	Svært dårlig
Mellom 1 og 1,5 km	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Over 1,5 km	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Kollektivtilbudet for politihuset havner et sted mellom svært godt og godt. Busstilbudet defineres som svært godt, samtidig som bybanetilbudet defineres som godt.

2.4 Sykkel- og gangtrafikk

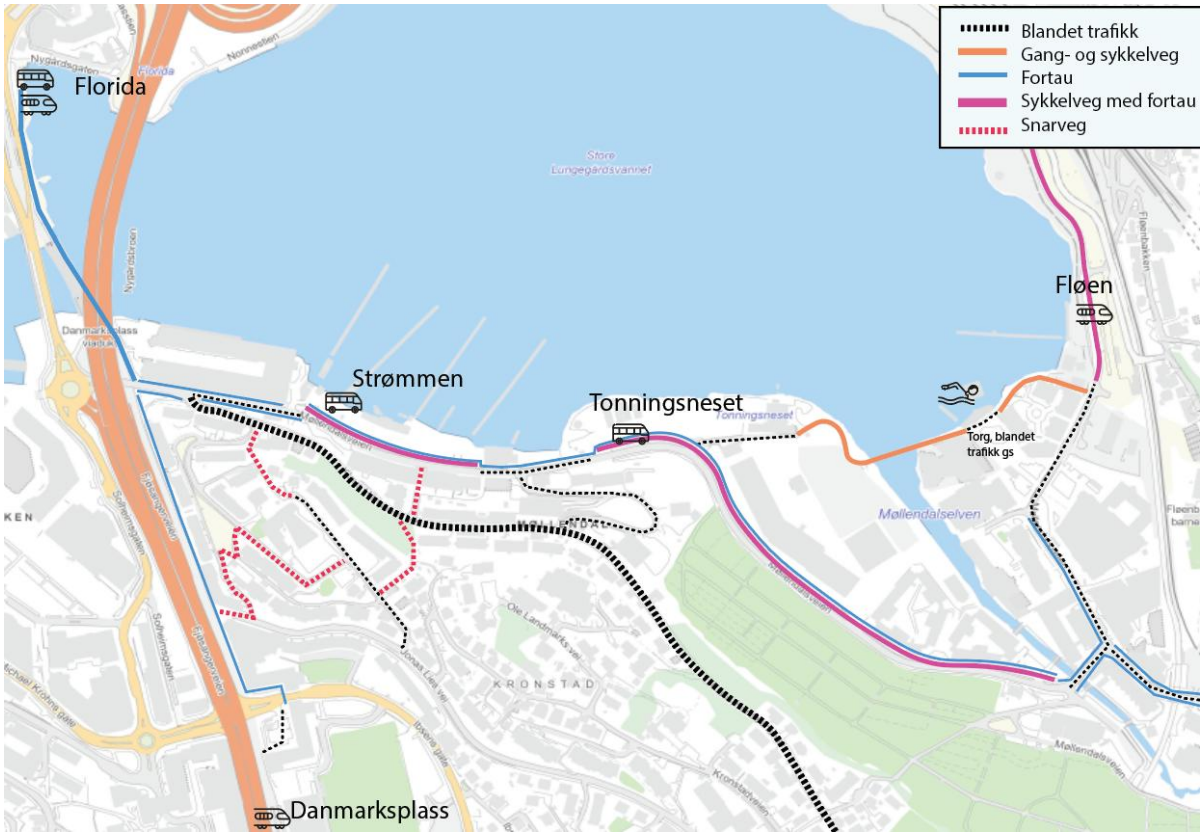
Det er tilrettelagt for gang- og sykkelvei i området. Spesielt rundt Store Lungegårdvann og langsgående Møllendalsveien er det etablert sykkelvei med fortau. Møllendalsveien er også en del av hovednettverket for syklister ifølge Sykkelkart Bergen (per juni 2019), med egen tilrettelagt sykkelvei med fortau på nordsiden av veien. Denne kobler seg på andre ruter i Bergen ved Solheimsviken og Haukeland universitetssykehus. Langs Møllendalsveien er det et ca. 120 meter langt brudd i sykkelveien. Dette er rett nord for adkomstpunktet til planområdet, hvor veibredden smalner inn. Her er det kun anlagt fortau. Ved dette punktet vil syklister ferdes i veibanen. Vestover langs Møllendalsveien er det fortau langs hele nordsiden, fram til Florida bybanestopp. Strekningen i vest har smalt fortau enkelte steder.

Mot øst er det også fortau på sørsiden av Møllendalsveien, men langs kirkegården bidrar trær i fortauet til at effektiv fortausbredde er svært smal. Videre langs Møllendalsbakken er nedre veistrekning etablert med tosidig fortau, som etter ca. 100 meter går over i ensidig fortau. Her fortsetter fortau langs nordsiden av Møllendalsbakken, samtidig som sørsiden går over i parkeringsareal og inn/utkjøringer. Denne situasjonen er gjeldende over ca. 650 meter, fram mot

adkomst til Møllendal gravplass ca. 40 meter fra kryss med Haukelandsveien. Mellom adkomstpunkt gravplass og kryss med fylkesveien er Møllendalsbakken igjen etablert med tosidig fortau. På denne strekningen er fortauet på sørsiden smalt, med større trær som hindring i ferdselssonen.

Fram til Fløen bybanestopp (i nordøst) er det sykkelvei med fortau, som går over i gang- og sykkelvei langs vannet, med delvis blandet gang- og sykkeltrafikk over torget ved badeplassen. Blandet trafikk fra broen og inn til Møllendalsveien. Grønneviken omformingsområdet legger til rette for forlengelse av strandpromenaden.

Det er blandet trafikk i Klaus Hansens vei, men denne er belagt med rød asfalt da den er en sykkelprioritert gate.



Figur 12: Eksisterende gang- og sykkeltilbud

I forbindelse med tilgrensende prosjekt *Grønneviken omformingsområde,* ref. kapittel 1.4, ble det i 2024 gjennomført trafikktelling og adferds-undersøkelse av gang/sykkeltrafikk i området. Analysepunktet var krysningspunktet mellom to hovedakser for gange og sykkel – der tverrforbindelsen fra Fløen møter gang/sykkelaksen langs Møllendalsveien (nordøst for vårt planområde). Krysset betjener gjennomgående gang- og sykkeltrafikk langs Møllendalsveien og turvei/gangakse mellom Fløen og Møllendalsveien langs sjøfronten og gangbroen over Møllendalselven. Måling ble utført en hverdag kl. 15:00-16:00.

Målingene viser at de to gjennomgående gang/sykelaksene ledes mot Møllendalsveien i retning Danmarksplass, dvs. det er lite gang/sykkeltrafikk mellom tverrforbindelsen fra Fløen og Møllendalsveien i retning Møllendal. Målingen viser også at gangtrafikken er dominerende i forhold til sykkeltrafikken. Totalt passerte det opp mot 200 gående gjennom kryssområdet i løpet av én

time. Dette var fire ganger mer enn antall syklende som var ca. 50 passeringer. Biltrafikken langs Møllendalsveien er ca. 600-700 kjøretøy per time i ettermiddagsrushet. Se visualisering av antall gående og syklende med bevegelsesmønster i Figur 13 og Figur 14.

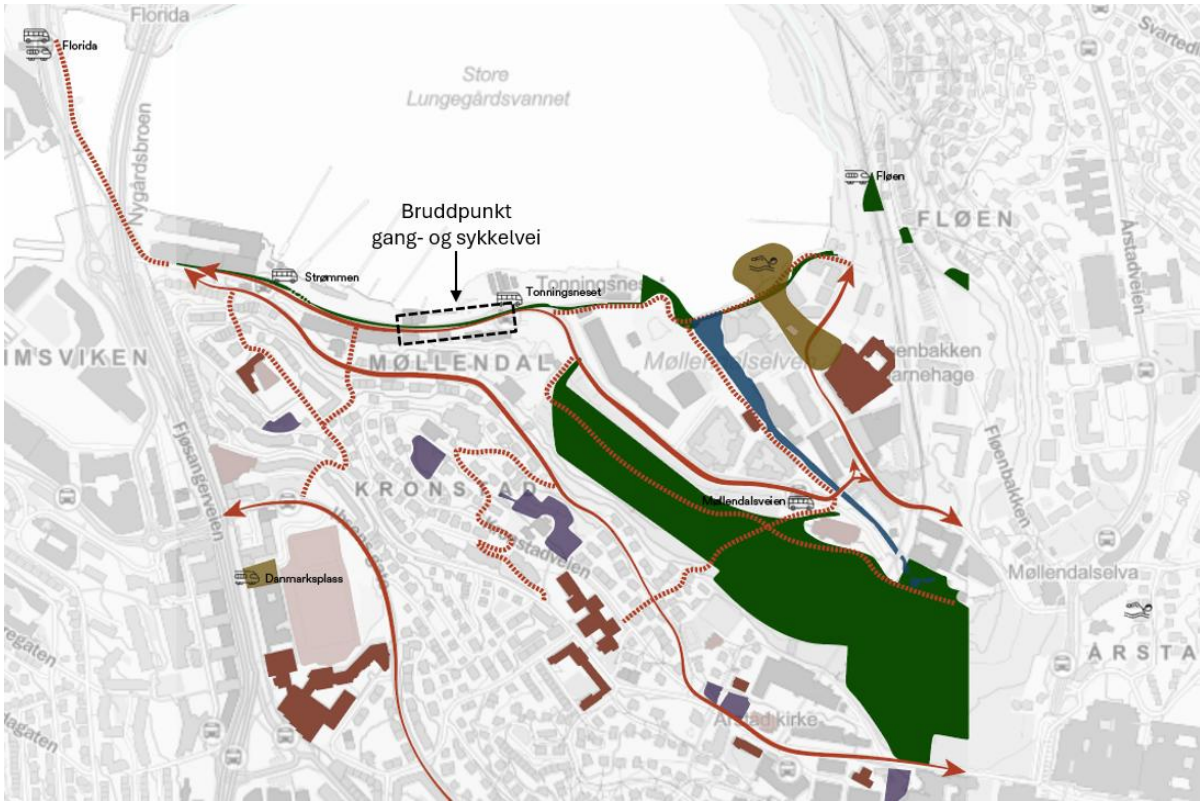


Figur 13: Antall gående kl. 15:00-16:00. Kilde: Helge Hopen AS, 30.09.2024



Figur 14: Antall syklende kl. 15:00-16:00. Kilde: Helge Hopen AS, 30.09.2024

Høydedraget som Kornstad er lokalisert på kan fungere som en barriere, da det er få ferdselslinjer som går over haugen, til fordel for veiene rundt. Vest for planområdet finnes Fagerheimstrappen, som starter i Møllendalsveien og som delvis via Klaus Hanssens vei og Asbjørnsens gate ender på Danmarksplass. Det er også en ferdselslinje over høydedraget, øst for planområdet via Møllendal kirkegård, som via Klaus Hanssens vei ender på Kronstad ved Kronstad Oppveksttun. Figur 15 viser forbindelseslinjer og sykkelnett med heltrukken rød linje, sammen med snarveier og gangveier med stiplet rød linje.



Figur 15: Forbindelseslinjer omkring planområdet. Kilde: Stedsanalyse, Henning Larsen

2.5 Adkomst

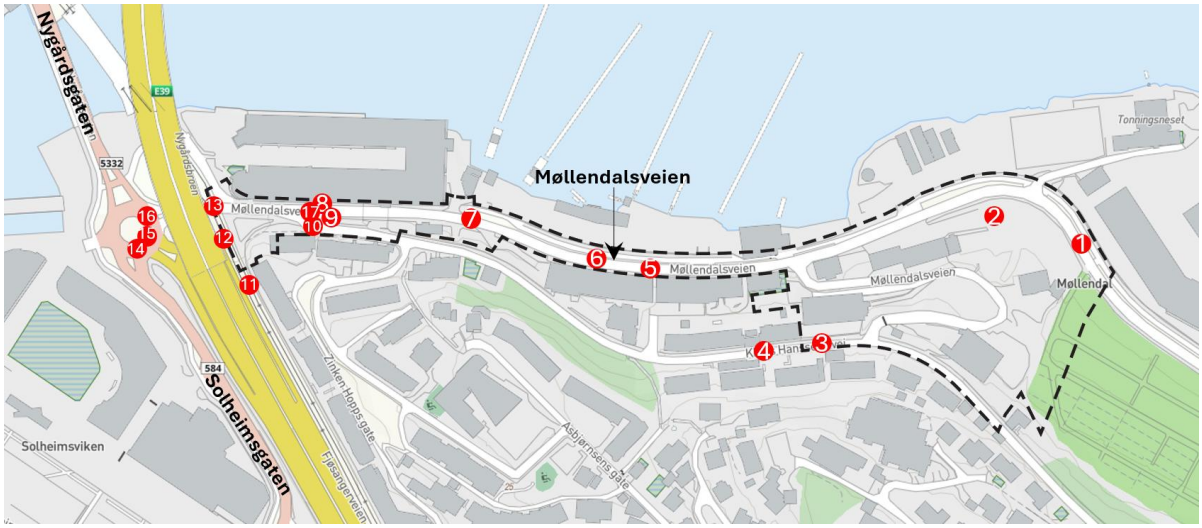
Adkomst til planområdet er primært fra Møllendalsveien. Sør for planområdet ligger Klaus Hansens vei, og Klaus Hanssens vei 22 har i øverste etasje en parkeringsplass med tilkomst herfra. Det er ikke ønskelig at Klaus Hanssens vei skal tilføres økt trafikkmengde, og veien har i nyere tid fått påført rødt belegg for å synliggjøre at dette er en vei der syklende skal ha prioritet.

Gjennom planområdet går stikkveier fra både Møllendalsveien og Klaus Hanssens vei som kobles forbindelsen stengt med port.

Det er en VA-tunell innenfor planområdet. Denne er dekket av en hensynsone i områdereguleringen med tilhørende bestemmelse om at en kjørbar adkomst til denne VA-tunellen skal opprettholdes.

2.6 Trafikkulykker

Det har vært 4 trafikkulykker langs Møllendalsveien fra og med krysset med bybanen til og med prosjektområdet, i tillegg til en ulykke inne på arealet til BIR. De siste femten årene (etter dato 01.01.2011) har det forekommet seksten trafikkulykker i og nær planområdet. Se nummerering og plassering av ulykker i Figur 16, med tilhørende ulykkesdato, informasjon og merknader knyttet til hver ulykke i Tabell 3. Av personvernhensyn er skadegrad ikke oppgitt.



Figur 16: Trafikkulykker nær planområdet, markert med rødt. Kilde: vegkart.no

Tabell 3: Trafikkulykker nær planområdet, dato og ulykkesbeskrivelse

Nr.	Ulykkesdato	Ulykkesbeskrivelse
1	2011-09-06	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side på rett vegstrekning.
2	2020-09-30	Påkjøring bakfra, mellom 2 personbiler.
3	2012-08-20	Påkjøring av parkert kjøretøy på venstre side, mellom 1 personbil og 1 sykkel. **Merknad:** Fant sted før tiltak med etablering av rødt belegg i Klaus Hansens vei for å demonstrere sykkelprioritert gate.
4	2011-09-19	Påkjøring bakfra etter oppstart fra stanset eller parkert stilling, mellom 1 personbil og 1 moped.
5	2024-11-26	Fotgjenger krysset kjørebanen i gangfelt utenfor kryss, mellom 1 personbil og 1 fotgjenger.
6	2012-05-25	Venstresving foran kjørende i motsatt retning, mellom 1 personbil 1 MC.
7	2015-01-15	Fotgjenger krysset kjørebanen i gangfelt utenfor kryss, mellom 1 personbil og 1 fotgjenger. **Merknad:** Fant sted før etablering av GS-vei langs nordsiden av Møllendalsveien fram mot gangfelt/krysningspunkt.
8	2013-01-17	Fotgjenger krysset kjørebanen på hitsiden av krysset, mellom 1 personbil og 2 fotgjengere.
9	2013-10-08	Fotgjenger krysset kjørebanen på hitsiden av krysset, mellom 1 personbil og 1 fotgjenger.
10	2012-08-15	Møting på rett vegstrekning, mellom 1 personbil og 1 sykkel.
11	2021-08-07	Ulykke med uklart forløp / ulykke som ikke faller inn under noen bestemt ulykkeskode, mellom 1 skinnegående materiell og 1 liten elektrisk motorvogn.
12	2021-09-22	Kryssende kjøreretninger (uten avsvinging), mellom 1 skinnegående materiell og 1 liten elektrisk motorvogn.
13	2013-06-27	Kryssende kjøreretninger (uten avsvinging), mellom 1 personbil og 1 skinnegående materiell.
14	2020-09-03	Samtidig høyresving, mellom 1 personbil og 1 moped.
15	2017-10-24	Ulykke med uklart forløp ved avsvinging fra samme kjøreretning, mellom 1 moped og 1 varebil.
16	2016-07-15	Kjøring i parallelle kjørefelter for øvrig, mellom 1 personbil og 1 sykkel.
17	2025-01-25	Fotgjenger krysset kjørebanen på hitsiden av krysset, 1 personbil og 1 fotgjenger

2.7 Trafikksikkerhet

Det er stort sett god tilrettelegging for gående og syklende langs Møllendalsveien, i form av sykkelvei med fortau langs veiens nordside. Dette sørger for separasjon av trafikantgrupper, og trafikksikkerheten vurderes god på størstedelen av strekningen. Det er likevel delstrekninger med mangler.

Langs strekningen forbi Mekonomen, mellom bussholdeplassen Tonningsneset og vest side av Mekonomen-bygget, opphører sykkelvei med fortau. Strekningen er regulert til sykkelvei med fortau i områdereguleringen, men er ikke etablert ettersom bygget for Mekonomen er definert som kulturminne, og det ikke er tilstrekkelig veibredde mellom bygg for en fullverdig løsning. Tidligere var det også lagring av gass langs strekningen, like ved bussholdeplassen. Dette er nå fjernet.

Mangel på tilbud til syklende på denne strekningen reduserer trafikksikkerheten. Her vil syklister ferdes i veibanen, som er uheldig ettersom strekningen også benyttes av busstrafikk. På bruddstrekningen finner vi også adkomstpunktet til planområdet, som vil si at trafikk slippes ut på Møllendalsveien langs strekningen hvor syklister ferdes i veibanen.



Figur 17: Oversikt manglende sykkeltilbud og «annet vegareal» sørsiden langs Møllendalsveien

For gående inn/ut adkomst til planområdet er det ingen tilrettelagt krysning over Møllendalsveien til fortau langs veiens nordside. Disse må ferdes langs smal veikant fram mot nærmeste gangfelt, enten 90 meter øst eller 100 meter vest for adkomsten. Veikanten er regulert «annet veiareal» og separert fra veibanen med kantstein, men arealet er smalt og ikke fritt for hindringer (for eksempel trapp, søppelkasser, parkerte biler), se Figur 18 og Figur 19. Trolig vil mange gående krysse Møllendalsveien utenfor gangfelt dersom de skal til/fra planområdet.



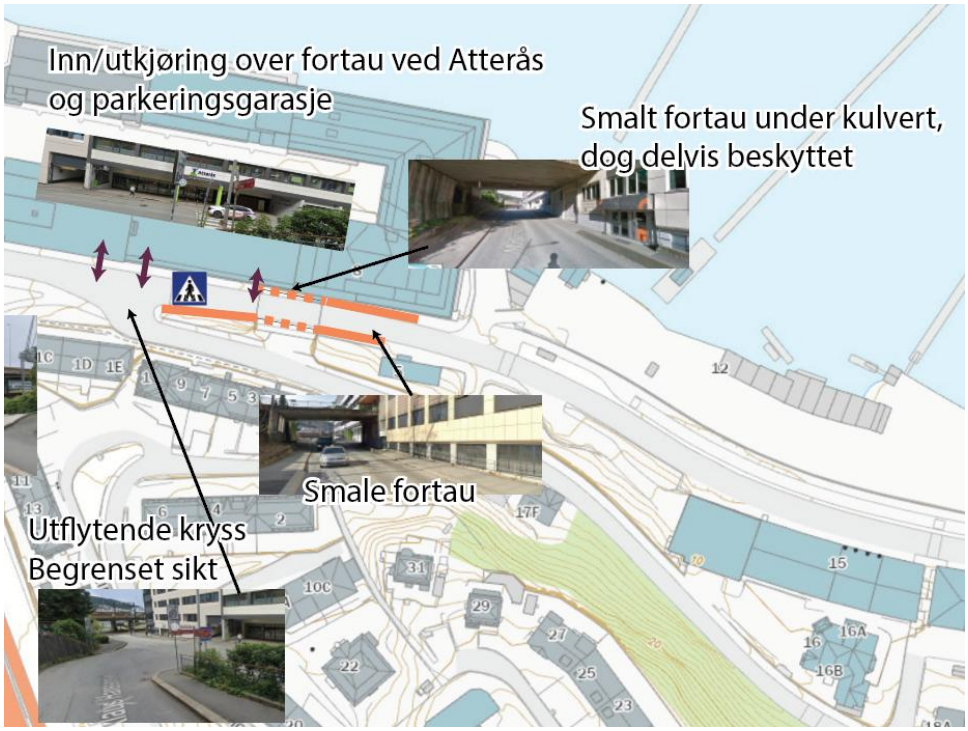
Figur 18: Utsikt fra adkomstpunkt planområdet, retning øst. Veikant langs sørsiden til høyre. Kilde: Google maps



Figur 19: Utsikt fra adkomstpunkt planområdet, retning vest. Veikant langs sørsiden til venstre. Kilde: Google maps

Videre vestover fra planområdet, langs sørsiden av Møllendalsveien, benyttes arealet regulert «annet veiareal» av næringseiendommene som parkering, gjesteparkering eller inn- og utkjøring parkering/verksted langs gaten. Dette gir en uoversiktlig situasjon for biltrafikk langs gaten.

Sykkelvei med fortau avsluttes i vest ved bussholdeplassen Strømmen, mot Møllendalsveien 1-8. Her går løsningen over i smalt fortau, særlig ved undergang. Helt i vest passerer fortauet en strekning med parkering utenfor handel, under tak med inn/utkjøring over fortau, samt inn/utkjøring til parkeringsgarasje med åpning rett ut mot fortauet. Det er etablert fysiske sperrer for inn/utkjøring ved gangfeltet, noe som øker trafikksikkerheten i en viss grad.



Figur 20: Oversikt utfordringer i vest

I tillegg kommer Klaus Hansens vei fra sør inn i et T-kryss fra sving med dårlig sikt. Området oppleves som uoversiktlig, med dårlig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, se Figur 21.



Figur 21: Trafikksituasjon Møllendalsveien vest x Klaus Hansens veg

I Klaus Hansens vei ferdes gående langs fortau og syklende i blandet trafikk. Dette anses som en tilfredsstillende løsning med tanke på trafikkmengder og type trafikk på veien. Her er det gjennomført tiltak de siste årene ved å rydde opp gateparkeringen og asfaltere med rød asfalt for å signalisere at dette er en sykkelrute. Ut mot Møllendalsveien treffer Klaus Hansens vei Møllendalsveien i skrå vinkel, og det er dårlig sikt mot høyre. Innspill fra Syklistenes Landsforening nevner at det er observert høye hastigheter på syklister og el-sparkesyklister ned Klaus Hansens vei inn mot krysset.



Figur 22: Klaus Hansens vei ut mot Møllendalsveien (foto: Rambøll, 2025)

I Møllendalsbakken (i øst) oppleves siste delstrekning før kryss Møllendalsbakken x Haukelandsveien å ha redusert trafikksikkerhet. Det observeres villkrysning mellom adkomstpunkt til gravplass (på sørsiden av veien) og fortau på nordsiden av veien. Som beskrevet i kapittel 2.2 er fortauet mellom adkomst gravplass og kryss med fylkesveien smalt og med hindringer, som gjør det fristende for gående å krysse veibane utenom gangfelt. På denne strekningen ligger også avkjørsel for varelevering til Rema 1000 på nordsiden av veien. Dette er altså et område med flere gående til/fra gravplass/dagligvare, som må forholde seg til større vareleveringskjøretøy som krysser fortau, samtidig som mange velger å krysse veibanen utenom gangfelt.

2.8 Dagens funksjoner internt på planområdet

Innenfor planområdet er det i dag fire adresser: Møllendalsveien 19, Møllendalsveien 31, Klaus Hansens vei 22 og Klaus Hansens vei 24.

2.8.1 Møllendalsveien 19E

Bygget her har et bruttoareal på 538 kvadratmeter. Tidligere har dette vært et kombinasjonsbygg med lager, verksted og bolig. Bygget har de senere årene vært drevet som et privat hospits med 25 plasser. Bergen kommune kjøpte bygget i desember 2022, og det er nå en pågående prosess for å få renovert og omgjort bygget til kommunale boenheter (10-12 stk.) med tilhørende personalbase. Det er sannsynlig at byggearbeidene starter i løpet av 2026.

2.8.2 Møllendalsveien 31

Det fire-etasjes bygget på bnr. 1369 eies av Møllendalsveien 31 AS og benyttes av Helse Bergen avdeling for rusmedisin (AFR) seksjon for Legemiddelassistert rehabilitering (LAR).

Fram til sommeren 2025 ble eiendommen benyttet som en av BIR sine gjenvinningsstasjoner i Bergen. Anlegget består av store asfalterte arealer for manøvrering, laste/lossing og oppstillingsplass for containere. Av bygninger finnes lagerbygg, garasjer og mindre kontorbygg. Innenfor eiendommen er det også innløp til en større VA-tunnel. Eiendommen har direkte inn- og utkjøring fra Møllendalsveien.

2.8.3 Klaus Hansens vei 24

Bygget i Klaus Hansens vei 24 benyttes i dag av Flex Bygg AS. Bedriften har 38 ansatte og en tilknyttet kjøretøypark på 24 biler, hvorav 2 lastebiler og 3 kontorbiler med ladeplass parkert fast. Den daglige driften omfatter lagerhåndtering og bygge- og prosjekteringsmøter i egne lokaler. Det foregår også sortering av avfall på nedre del av eiendommen mot gravplassen, med jevnlig kontainerbytte fra NG.

Trafikk til tomten består av daglige vareleveranser med budbil og lastebil, samt sporadiske leveranser med semitrailer (som kan unngås). Renovasjon skjer én gang per uke med stor BIR-lastebil. Ansatte ankommer hovedsakelig om morgenen, hvorav 5-6 ansatte kommer med egen personbil. Resterende benytter firmaets varebiler direkte til og fra byggeplasser, eller andre transportmidler. Parkeringsbehovet ligger på rundt 14 plasser daglig, i tillegg til faste plasser for firmabiler og lastebiler. Tomtens 14-16 oppstillingsplasser dekker normalt parkeringsbehovet. Ved perioder med økt aktivitet benyttes gateparkering langs internveien mot Møllendalsveien.

All motorisert trafikk til Klaus Hansens vei 24 skjer i dag via Møllendalsveien, ettersom port mot Klaus Hansens vei er stengt. Tilkomsten fra Klaus Hansens vei er smal, uegnet for lange kjøretøy, og adkomsten herfra fungerer nærmest som en sykkeltrasé. Dagens logistikk fungerer tilfredsstillende med gjeldende trafikkmengder og parkeringskapasitet.

Trafikk til/fra Klaus Hansens vei 24 består av arbeidsreiser, reiser tilknyttet arbeid ila. arbeidstiden, varelevering og renovasjon. Basert på informasjon fra Flex Bygg AS vil trafikkmengdene fordele seg slik en vanlig hverdag:

- Ansattpendling med personbil utgjør 10–12 turer (5–6 biler inn om morgenen og ut igjen om ettermiddagen).
- 19 operative varebiler hentes og returneres daglig, tilsvarende om lag 38 turer.
- Vareleveranser genererer 3–5 ankomster med budbil eller lastebil, dvs. 6–10 turer.
- Tyngre kjøretøy som renovasjonsbil (BIR) og krokbil (NG) kommer én–to ganger i uken; fordelt på ukedagene bidrar de med under én tur daglig i snitt.

Samlet gir dette ca. **55–60** kjøretøyturer til/fra tomten per virkedag. Om lag 70 % er person- eller varebiler, og 30 % er tyngre kjøretøy.

2.8.4 Klaus Hansens vei 22

Klaus Hansens vei 22 rommer to virksomheter:

- Senter for arbeidslivsforberedelse ALF AS (inkluderer vaskeri, snekkerverksted, systue, kurs og kantine). Virksomheten har ca. 40 ansatte, samt 30–60 daglige deltakere/praksiskandidater.
- Bergen Golfsenter AS/onlinegolf.no (inkluderer golfsimulatorer, fysisk butikk og nettbutikk med daglige vareforsendelser). Virksomheten har 8 ansatte og jevn kundestrøm hele dagen.

Trafikken til/fra tomten består av:

- Ansattreiser til/fra virksomhetene
- Persontrafikk gjennomført av kursdeltakere og golfsenterkunder gjennom hele dagen.
- Daglige vareleveranser til nettbutikken og jevnlige leveranser/hentinger til ALFs verksteder og vaskeri (budbiler og mindre lastebiler).
- Flere ukentlige renovasjons- og tekstilhentinger med medium store kjøretøy.

Bygget har fire adkomstpunkter for varelevering; to innganger fra Klaus Hansens vei, én kjørerampe til 3. etasje, samt egne dør-soner i 2. og 1. etasje. Dette sprer vareleveringene internt. Avfall hentes på både øvre og nedre parkeringsplan, slik at renovasjonsbiler må betjene begge nivåer.

Eiendommen disponerer 28 parkeringsplasser, hvorav 16 på øvre plan, 12 på nedre plan. Dette dekker normal drift, men ettermiddags-/kveldstopper på golfsenteret og større kurs hos ALF kan gi kortvarig press og behov for gateparkering.

Oppsummert fungerer dagens logistikk tilfredsstillende, men den enkeltsidige adkomsten fra Klaus Hansens vei og variable besøksmengder gjør parkerings- og kapasitetsforhold sårbare ved aktivitetstopper eller fremtidig vekst.

Trafikk til/fra Klaus Hansens vei 22 består av arbeidsreiser, persontrafikk gjennomført av kursdeltakere og kunder, varelevering, og renovasjon. Basert på informasjon fra virksomhetene ALF AS og Bergen Golfsenter AS forventes trafikkmengdene fordele seg slik en vanlig hverdag:

- Ansatte: rundt 40 i ALF og 8 i Bergen Golfsenter; om lag 30 biler, 50% bilandel gir ca. 30 turer.
- ALFs kurs-/tiltaksdeltakere: 30–60 personer daglig, hvorav omtrent halvparten ankommer med bil, tilsvarende 30–60 turer.

- Golfsenterets kunder: om lag 80 besøk pr. dag; med antatt 70 % bilandel gir dette ca. 110–115 turer.
- Vareleveranser, nettbutikkforsendelser og renovasjon utgjør ytterligere ~10 turer.

Klaus Hansens vei 22 genererer anslagsvis **180–215** kjøretøyturer (inn + ut) per virkedag, hvor om lag 90 % er person- og varebiler og 10 % er små/lette lastebiler.

2.8.5 Trafikkmengde ut Klaus Hansens vei

Tellingene viser en ÅDT på ca. 200 for Møllendalsveien, slyngveien, som går mellom Møllendalsveien og Klaus Hansens vei. Basert på turproduksjonsberegningen for Klaus Hansens vei 22 og 24 (i sum ca. 300 kjt/d) og trafikktellingene, ligger trolig trafikken fra nr. 22 på ca. 100 kjt/d ut mot Klaus Hansens vei.

2.8.6 Tidligere trafikk til/fra BIR

Tidligere holdt miljøparken BIR til i Møllendalsveien 31. Det er interessant å studere tidligere trafikkmengder til BIR sin virksomhet, ettersom dette kan gi en indikasjon på veinettets kapasitet. Dette kan senere sammenliknes med forventede trafikkmengder til/fra samme område.

Per e-post 09.02.2026 har vi fått oversendt gjennomsnittlig antall kundebesøk over ukens åpningstider i 2025. Det er oppgitt lite sesongvariasjoner, slik at tallene anses representative for hele året. Tabell 4 viser antall turer per åpningsdag, og Tabell 4 viser antall turer per åpningstime. Antall turer utgjør det dobbelte av antall besøk, ettersom hvert besøk gir én tur inn/én tur ut.

Tabell 4: Trafikktall 2025 til/fra BIR, turer per åpningsdag. Kilde: BIR

Ukedag	Gjennomsnittlig antall kunder per åpningsdag	Antall turer
Mandag	281	562
Tirsdag	288	576
Onsdag	268	536
Torsdag	250	500
Fredag	269	538
Totalt	**1356**	**2 712**

Tabell 5: Trafikktall 2025, til/fra BIR, turer per åpningstime. Kilde: BIR

Tidsrom	Gjennomsnittlig antall kunder per åpningstime	Antall turer
7-8	0	0
8-9	0	0
9-10	14	28
10-11	21	42
11-12	27	55
12-13	28	55
13-14	30	60
14-15	26	52
15-16	27	54
16-17	24	47
17-18	28	56
18-19	26	51
19-20	19	39
20-21	0	0
Totalt	**270**	**539**

Virksomheten BIR produserte altså i gjennomsnitt **542** turer per arbeidsdag (mandag-fredag). Makstimen var mellom klokken 13-14, med **60** turer. Likevel observeres en relativt jevn fordeling av inn/utgående trafikk over arbeidstimene (særlig mellom klokken 10-19).

3. FRAMTIDIG SITUASJON

3.1 Planforslaget

Planforslaget tilrettelegger for oppføring av nytt politihus i Møllendal vest, innenfor adressene Møllendalsveien 31 (MV31) og Klaus Hanssens vei 22 (KHV22). Bygget vil ha et bruksareal på opptil **24 500 m²** og skal inneholde kontorer, politispesifikke funksjoner, fellesarealer og parkeringsanlegg. Nybygget skal etableres for **765 ansatte,** med et samtidighetskrav på **596 ansatte.** Kontorplasser utgjør **445 ansatte**, tatt høyde for underdekning.

Eksisterende bebyggelse innenfor MV31 og KHV22 fjernes og erstattes av nye bygninger. Politihuset skal i utgangspunktet reguleres på tomtens laveste nivå ved Møllendalsveien, med hoved-fasade ut mot denne. Polithuset vil utgjøre et volum med relativt lang fasadelengde, og byggehøydene er satt med hensyn til solforhold på den framtidige strandparken langs Store Lungegårdsvann.

Areal tiltenkt politihus med tilhørende anlegg (carport, økonomigård etc.) reguleres til arealformål *offentlig tjenesteyting*. Nabotomten, Klaus Hanssens vei 24, reguleres med et kombinasjonsformål som dekker *tjenesteyting, kontor og næring*. Se foreløpig utomhusplan av Figur 23.



Figur 23: Utomhusplan (datert 30.06.2025)

3.2 Adkomster og internt kjøremønster

Hovedadkomst for politi- og tjenestebiler vil være fra Møllendalsveien, med tilkomst både i vest og øst. Adkomstpunktet i planområdets nordvestlige hjørne leder direkte inn i parkeringsanlegg,

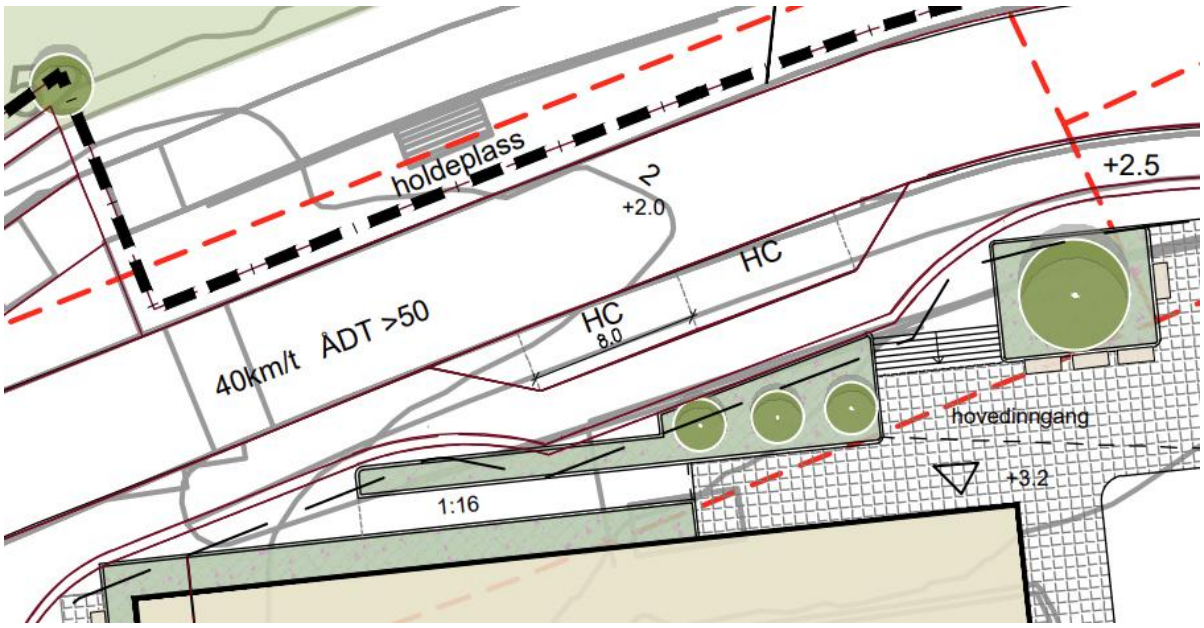
lagt i plan. Det er videre mulig å kjøre gjennom parkeringsanlegget og ut på østlig side av bygget. På planområdets østside finner vi et andre adkomstpunkt. Dette vil benyttes av både politi- og tjenestebiler, i tillegg til varelevering og renovasjon. Her kommer kjøretøyene inn i et lukket indre gårdsrom, som gir tilgang på både oppstilling varelevering (ved byggets nordøstre hjørne), innkjøring krimgarasje, og en carport. Fra gårdsrom i øst opprettholdes også kjøretilkomst til eksisterende VA-tunell som ligger innenfor planområdet.

Adkomst til KHV24 vil være fra Klaus Hansens vei, fra sørsiden av planområdet. Adkomsten legges til dagens slyngvei fram mot bygget/tomten. Dagens slyngvei stenges herfra for videre gjennomkjøring. KHV24 får dermed endret veiadkomst, fra Møllendalsveien til Klaus Hansens vei.

Langs både Møllendalsveien og Klaus Hanssens vei reguleres veilommer. Langs MV skal to veilommer betjene hhv. henting-/bringing, samt HC-parkering for besøkende til politihuset. Langs KHV skal én lomme betjene varelevering og renovasjon til et framtidig bygg i KHV24. Se plassering og utforming av veilommer i C-tegninger.

3.3 Utforming av HC-lomme

Lengden på HC-parkeringen er satt til 8 meter, for manøvrering av bakmontert heis eller rampe. Fortau på sørsiden kan benyttes til siderampe på passasjersiden. Ettersom både bakmontert og sidemontert heis eller rampe er tilgjengelig, er bredden satt til 3,25 meter inkl. skulder, iht. Alternativ utforming av HC-plasser i Byggforsk. Se utforming av HC-lomme i Figur 24.



Figur 24: Utforming av HC-lomme, utklipp situasjonsplan

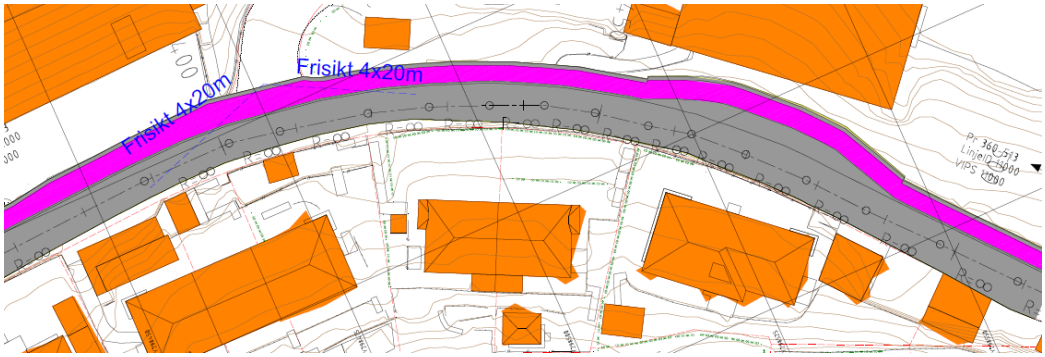
3.4 Klaus Hansens vei 22 og 24

Med framtidig plan vil det ikke være mulig å drifte Klaus Hansens vei 22 (KHV22) og 24 (KHV24) med dagens formål. Virksomheter ved begge adresser er avhengige av tilkomst med store biler, både til varelevering og næringstransport. Tilkomst kun fra Klaus Hansens vei i sør vil ikke være tilstrekkelig, ettersom denne veien er for smal, i tillegg til å være en sykkelprioritert gate. Bymiljøetaten opplyser også om at det ikke skal planlegges for økt trafikkbelastning i KHV.

Planarbeidet innebærer derfor omregulering av både KHV22 og KHV24, til formål som fungerer med oppføring av politihuset, samt adkomst fra Klaus Hansens vei med begrensede

trafikkmengder. Ettersom tomten for KHV22 vil benyttes av politihuset (med framtidig adkomst fra Møllendalsveien) vil dagens trafikk fra KHV til KHV22 fjernes ved planrealisering.
Nytt formål på KHV24 blir som sagt et kombinasjonsformål som dekker *tjenesteyting, kontor og næring*, og formålet er å regulere tomten til funksjoner som ikke skaper mer trafikk i Klaus Hansens vei enn det KHV22 gjør i dag, slik at total endring i trafikkmengde langs Klaus Hansens vei forblir uendret. Det anslås ca. 10 parkeringsplasser for bil. For parkeringsplasser for sykkel skal det etableres 12 plasser per 1000 m2 BRA.

I forbindelse med varelevering til nytt formål i Klaus Hansens vei 24, etableres en vareleveringslomme langs Klaus Hansens vei. Adkomst fra vareleveringen vil gå over fortau og inn i bygg i øvre etasjer.



Figur 25 Vareleveringslomme Klaus Hansens vei, utklipp C002

3.5 Parkering

Politihuset skal ha tilgang til anslagsvis **50-70** parkeringsplasser for politi- og tjenestebiler. Disse skal etableres i garasjeanlegg.

Det legges ikke opp til bilparkering for verken ansatte eller besøkende. Disse skal fortrinnsvis benytte gange, sykkel, bybane eller buss. Langs Møllendalsveien er det regulert inn en veilomme med 4 stk. oppstillingsplasser for henting- og bringing av publikum, samt en veilomme med 2 stk. offentlig tilgjengelige HC-parkeringsplasser. Disse har kort gangavstand til byggets hovedinngang. I politihusets parkeringsanlegg, som er forbeholdt tjenestebiler, vil det ved behov etableres HC-parkering for ansatte.

Det er lagt opp til sykkelparkering med god kvalitet, og med en parkeringsdekning som tar inn over seg både hensiktsmessig arealbruk og reelt parkeringsbehov. Bestemmelser i Kommuneplanens arealdel 2018 stiller krav til antall sykkelplasser. Politihuset faller ikke under et spesifikt arealformål, men ettersom en større del av bygget og virksomheten vil likne kontorformål følger politihuset krav knyttet til arealformål «Kontor». Her er det krav om minimum 12 plasser per 1 000 kvm BRA[2].

Det er arealene avsatt kontorformål og fellesfunksjoner som benyttes ved beregning av antall sykkelplasser. Disse arealene utgjør ca. 45 % av total BRA. Politihuset vil også bestå av politispesifikke funksjoner som for eksempel arrest, avhørsrom, parkering etc., men ettersom disse arealene ikke genererer ytterlige sykkelparkeringsbehov holdes disse utenfor beregningen. Med disse forutsetningene blir det krav om **133** sykkelplasser for planområdet. I kapittel 5 kommer det fram et forventet antall daglige sykkelturer lik 275 stk., hovedsakelig knyttet opp

[2] Bestemmelser Kommuneplanens arealdel 2018. Bergen kommune. Hentet fra: https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V11761932

mot arbeidsreiser. Dette gir **behov for 138 sykkelplasser** tilknyttet arbeidsreiser (gitt én reise til/fra arbeid).

Minimum kommunale krav er altså 133 stk. sykkelplasser, men for å dekke reelle behov for ansatte- og gjesteplasser anbefales etablering av rundt **150 stk.** sykkelplasser. Dette vil dekke 138 stk. arbeidsreiser i tillegg til noe gjesteparkering.

For politihuset blir i tillegg følgende krav gjeldende:

- Sykkelparkering skal gi rask og enkel tilkomst til målpunktet.
- Sykkelparkeringsplasser skal sikres mot tyveri, og i størst mulig grad gi ly for nedbør og vind. Særlig tyverisikker sykkelparkering er innendørs parkering bak låsbar dør. For øvrig må all sykkelparkering gi mulighet for å låse sykler til en fast installasjon.
- Det skal etableres tyverisikker parkering og garderobetilbud i tilknytning til sykkelparkeringen. Garderobetilbud skal plasseres i tilknytning til parkeringen og inkludere dusj, garderobeskap og plass for å tørke klær og utstyr.

Det bør etterstrebes god kvalitet på sykkelparkeringsplassene, og unngå parkering i to etasjer da dette gir redusert funksjonalitet og reduserer antallet plasser som blir brukt i praksis.

Gjesteparkeringsplasser bør tilrettelegges ved hovedinngang.

3.6 Gående og syklende

Plangrepet sikrer at det opprettholdes en gang- og sykkelforbindelse mellom Møllendalsveien og Klaus Hansens vei, gjennom planområdet. Denne skal etableres langs østsiden av planområdet, i en forlengelse av slyngveien (som stenges for motorisert trafikk). På grunn av tomtens stigningsforhold vil det være krevende å etablere ny trasé som tilfredsstiller krav til universell utforming, og som har hensiktsmessig stigningsforhold for syklister. Avbøtende tiltak for å håndtere bratt stigning, for eksempel bruk av repos og hvilebenker, vil vurderes i videre prosjektering. Grunnet nærhet til Møllendal gravplass skal det etableres en buffer/skjerm mot gravplassen som holder høy estetisk kvalitet. De to store verdifulle trærne innenfor planområdet skal bevares.

Det reguleres for nytt og utvidet fortau langs sørsiden av Møllendalsveien, langs fasaden til politihuset. På nordsiden av Møllendalsveien skal dagens gang- og sykkelsystem forlenges langsmed der det i framtiden skal komme strandpark. Sykkelvei med fortau skal altså forlenges vestover fra dagens bussholdeplass fram mot Mekonomen-bygget.

3.7 Rekkefølgebestemmelser

Før det gis brukstillatelse til nytt politihus skal det være opparbeidet fortau langs eiendommen, og sykkelvei med fortau skal være etablert. Ny gang- og sykkelsti skal være etablert mellom Møllendalsveien og Klaus Hanssens vei, og det skal være opparbeidet en buffer av høy kvalitet mot Møllendal gravplass.

Virksomheter som innebærer jevnlig og hyppig tungtransport i Klaus Hanssens vei 24 skal være avviklet før eiendommen får endret veiadkomst fra Møllendalsveien til Klaus Hanssens vei.

Ved etablering av nybygg for Klaus Hanssens vei 24 skal det samtidig opparbeides en lomme langs Klaus Hanssens vei for håndtering av kjøretøyer i forbindelse med varelevering og henting av avfall.

4. TURGENERERING

4.1 Nyskapt trafikk til/fra politihuset

4.1.1 Bilturer

Ettersom det ikke skal etableres parkering til ansatte og besøkende, antas all biltrafikk å være tjenesteturer i form av patruljebiler og turer til/fra ulike aktiviteter, samt utrykning, i tillegg til noe varelevering og renovasjon.

Samtaler og kommunikasjon med politiet legger grunnlag for trafikkestimering for utrykning og patruljeturer. Ettersom dette er sensitiv informasjon, er ikke nøyaktig metodikk beskrevet. Følgende informasjon danner grunnlaget for beregningene:

- Daglige patruljer
- Statistikk på utrykning og informasjon om antall inn/utkjøringer fra dagens bygg
- Antall parkeringsplasser og fordeling av type kjøretøy
- Antagelser basert på erfaringstall for øvrige tjenestereiser (ikke patrulje eller utrykning)

Til slutt har vi turer tilknyttet varelevering og renovasjon. For disse legger vi til grunn at politihuset vil fungere som kontor for 596 samtidige ansatte, med kantine. Antall turer varierer med type kontorvirksomhet, og basert på erfaring legges en antakelse om **4** daglige varelevering- og renovasjonsturer.

Legger vi sammen tjenesteturer, til ulike aktiviteter og patrulje, med utrykningsturer og turer tilknyttet varelevering og renovasjon, gir dette **190** daglige kjøretøysturer til/fra nytt politihus.

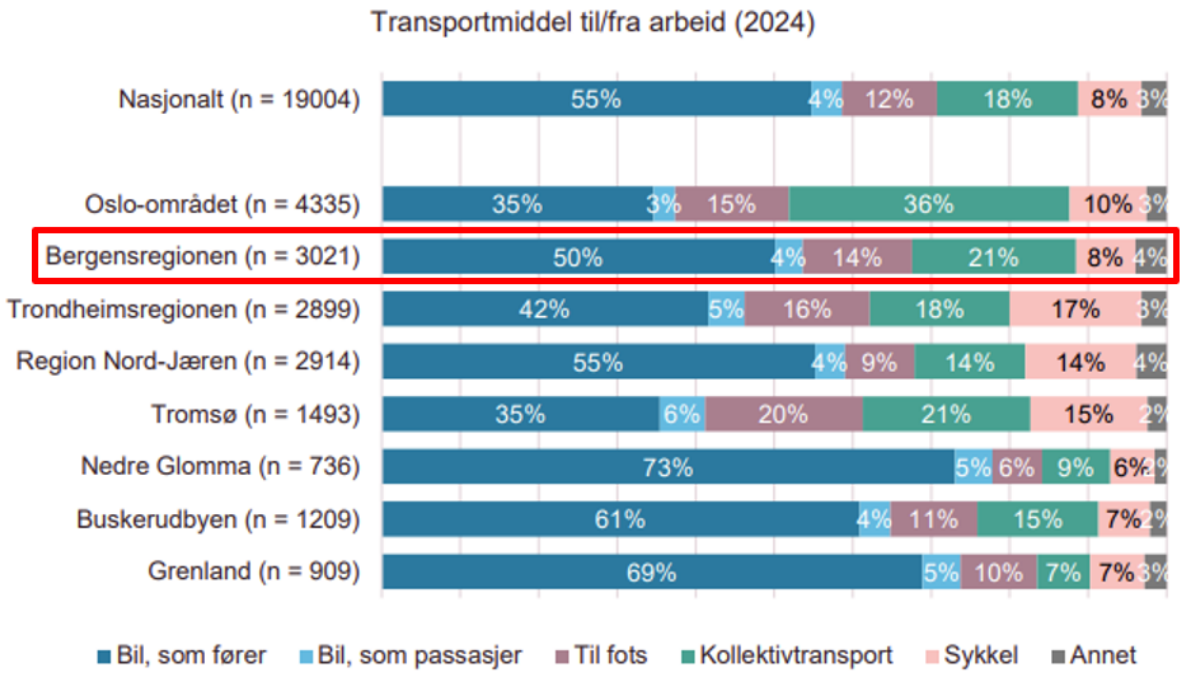
4.1.2 Alle reiser

I tillegg til motorisert trafikk i form av tjenestereiser, varelevering og renovasjon, vil planområdet ha tilreisende i form av arbeidsreiser. Med 765 ansatte og en antakelse om to turer per dag (til/fra ett skift per døgn), tilsvarer dette **1 530** turer. Disse forventes gjennomført med andre transportmidler enn bil. Forventet reisemiddelfordeling kommer fram av kapittel 5.

5. REISEMIDDELFORDELING

Transportomfanget tilknyttet planområdet tar utgangspunkt i nasjonale og lokale reisevaneundersøkelser. Her benyttes *Reisevaner i de 8 største byregionene med tilleggsutvalg 2024. Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)*[3]. Her studeres tall for Bergensregionen. Det totale antall turer til/fra planområdet forventes å være summen av arbeidsreiser og tjenestereiser, i tillegg til reiser tilknyttet varelevering og renovasjon. Av kapittel 4.1.1 og 4.1.2 har vi **1 530** arbeidsreiser, ca. **190** turer tilknyttet tjenestereiser, varelevering og renovasjon. Til sammen tilsvarer dette **1 720** daglige turer til/fra politihuset.

Til å begynne med studeres transportmiddelfordeling på reiser til/fra arbeid. Av RVU 2024 har vi følgende transportmiddelfordeling på arbeidsreiser for Bergensregionen, se Figur 26.



Figur 26: Reisemiddelfordeling på arbeidsreiser, Bergensregionen. Kilde: RVU 2024

Ettersom politihuset skal etableres uten bilparkering for ansatte, forventes reisemiddelfordelingen på arbeidsreiser å skille seg i stor grad fra det regionale gjennomsnittet. Bilførerandelen forventes lik null, og det settes opp en justert reisemiddelfordeling for planområdet. Det forventes at en mye høyere andel vil benytte seg av kollektivtransport, i tillegg til at gang- og sykkelandelen heves noe. Justert reisemiddelfordeling på arbeidsreiser kommer fram av Tabell 6.

[3] *Reisevaner i de 8 største byregionene med tilleggsutvalg 2024. Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)*
https://kudos.dfo.no/documents/357075/files/46072.pdf

Tabell 6: Reisemiddelfordeling på arbeidsreiser, justert for planområdet.

Arbeidsreiser		
Transportmiddel	**Justert planområdet**	**Antall turer**
Til fots	16 %	245
Sykkel	22 %	337
Kollektivtransport	52 %	796
Bil, som fører	0 %	0
Bil, som passasjer	6 %	92
Annet	4 %	61
Sum	**100 %**	**1 530**

Deretter legger vi til antall motoriserte turer (190 stk.), som gir en total bilførerandel lik 11 %. En justert reisemiddelfordeling for det totale antall turer til/fra planområdet kommer fram av Tabell 7.

Tabell 7: Reisemiddel for alle reiser, justert for planområdet.

Alle reiser		
Transportmiddel	**Justert planområdet**	**Antall turer**
Til fots	10 %	153
Sykkel	18 %	275
Kollektivtransport	51 %	780
Bil, som fører	11 %	190
Bil, som passasjer	6 %	92
Annet	4 %	61
Sum	**100 %**	**1 720**

6. VURDERING ETTER ABC-PRINSIPPET

Av bestemmelser i KPA 2018 skal en mobilitetsplan blant annet redegjøre for samsvar med ABC-prinsippet. ABC-prinsippet er en metodikk som går ut på å lokalisere rett virksomhet på rett sted. Metodikken tar utgangspunkt i *virksomheters mobilitetsprofil* og *områders tilgjengelighetsprofil.* Det er disse to faktorene som må ses opp mot hverandre når ny lokasjon av politihuset vurderes.

En virksomhets mobilitetsprofil beskriver virksomhetens transport- og arealbehov. Områders tilgjengelighetsprofil beskriver hvor mange som kan ankomme området innenfor definerte reisetider med ulike transportmidler.

Målsettingen med ABC-prinsippet er å minimere transportbehovet og øke tilgjengeligheten med andre transportmidler enn bil. Prinsippet skal bidra til effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg og reduserte klimagassutslipp. For å få til dette bør altså en virksomhets mobilitetsprofil samsvare med områdets tilgjengelighetsprofil. Hovedsakelig bør følgende sammenheng etterfølges, se Tabell 8[4].

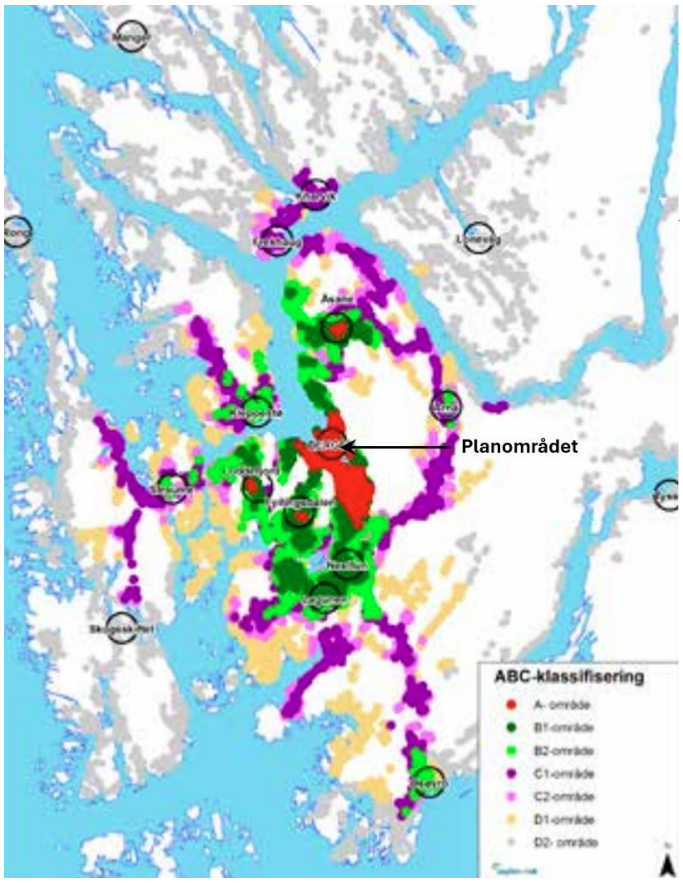
Tabell 8: ABC-prinsippet. Sammenheng områders tilgjengelighetsprofil og virksomheters mobilitetsprofil

Områders tilgjengelighetsprofil	Virksomheters mobilitetsprofil
A-områder er sentrale områder med høy regional kollektivtilgjengelighet, god tilgjengelighet for gående og syklende, samt begrenset tilgjengelighet for bil. Gangavstand fra regionalt kollektivknutepunkt er et viktig lokaliseringskriterium. Anbefalt avgrensning er 500—800 meter.	**A-virksomheter** er virksomheter med høy tetthet av ansatte og mange besøkende pr. dag, og gjerne med særlig regional funksjon. Disse virksomhetene omfatter blant annet detaljvarehandel (utenom dagligvarer og plasskrevende varegrupper), offentlig tjenestetilbud med kommunal/regional funksjon, kultur, service og servering, samt større kontorvirksomheter.
B-områder har god lokal kollektivtilgjengelighet og middels god tilgjengelighet for bil. Reisetidsforholdet (konkurranseforholdet) mellom bil og kollektivtilbud er som regel dårligere enn i et A-område. Dette er sentrale områder hvor det kan være en blanding av bolig og næring.	**B-virksomheter** omfatter virksomheter som offentlig administrasjon med lokal funksjon, som for eksempel grunnskole, lokalbibliotek og fastlege. Mindre kontorvirksomheter kan også lokaliseres i B-områder.
C-områder er områder med god biltilgjengelighet og mindre god kollektivtilgjengelighet. Disse områdene har nærhet til kryssområder ved overordnet veinett som sentral parameter. Virksomheter som genererer mye trafikk, spesielt tungtrafikk, bør lokaliseres i C-områder	**C-virksomheter** omfatter virksomheter som generer eller attraherer mye godstransport, eksempelvis lager, industri, engros og transportvirksomheter. Bør være muligheter for omlastning til bil, bane og båt.

Regional areal- og transportplan for bergensområdet 2017-2028[5] presenterer et ABC- kart for regionen, se Figur 27. Kartet gir et bilde av hvor tilgjengelig ulike deler av bergensområdet er, med transportmidlene bil, kollektiv, sykkel og gange lagt til grunn for analysen. Planområdet ligger innenfor et A-område, definert å ha svært god tilgjengelighet for kollektivtrafikk, syklister og gående.

[4] Veileder om bruk av ABC-prinsippet i kommunal planlegging, Asplan viak (2024). Hentet fr: https://d33by0imu011lz.cloudfront.net/1713788373/av-rapport-21-2024-abc-veileder.pdf

[5] Regional areal- og transportplan for bergensområdet 2017-2028. Hordaland fylkeskommune. Vedtatt juni 2017. Hentet fra: https://www.vestlandfylke.no/globalassets/planlegging/regionale-planer/regional-areal--og-transportplan-for-bergensomradet_2017_30.10.17.pdf



Figur 27: ABC-kart bergensområdet. Kilde: Regional areal- og transportplan for bergensområdet 2017-2028

Politihuset er en virksomhet som vil generere både personturer, i form av ansatte og noen få besøkende, polititurer (bil) knyttet til utrykning og patruljer, samt noe varelevering og renovasjon knyttet til kontorvirksomhet. Politihuset oppfattes som en A-virksomhet.

Politihuset utgjør et offentlig tjenestetilbud med særlig regional funksjon. Den daglige driften krever en høy tetthet av ansatte, og politihuset vil ha karakteristikk som likner en større kontorvirksomhet. Deres mobilitetsprofil består blant annet av behov for tilstrekkelig arealer til oppstilling av en kjøretøysflåte tjeneste- og patruljebiler, samt areal til varelevering og renovasjon. Politiet har også behov for rask tilgang på hovedveinettet. Politiets tilgjengelighetsprofil består av et behov for god lokal kollektivtilgjengelighet. Dette er nødvendig for tilreisende arbeidsreiser.

Lokasjonen på Møllendal sett sammen politiets transport- og arealbehov vurderes å samsvare med målsettingen om rett virksomhet på rett sted. Valgt plassering av politihuset stemmer også godt overens med at lokasjonen på Møllendal lenge har vært et industriområde, men som i større grad transformeres i retning sentrumsområde.

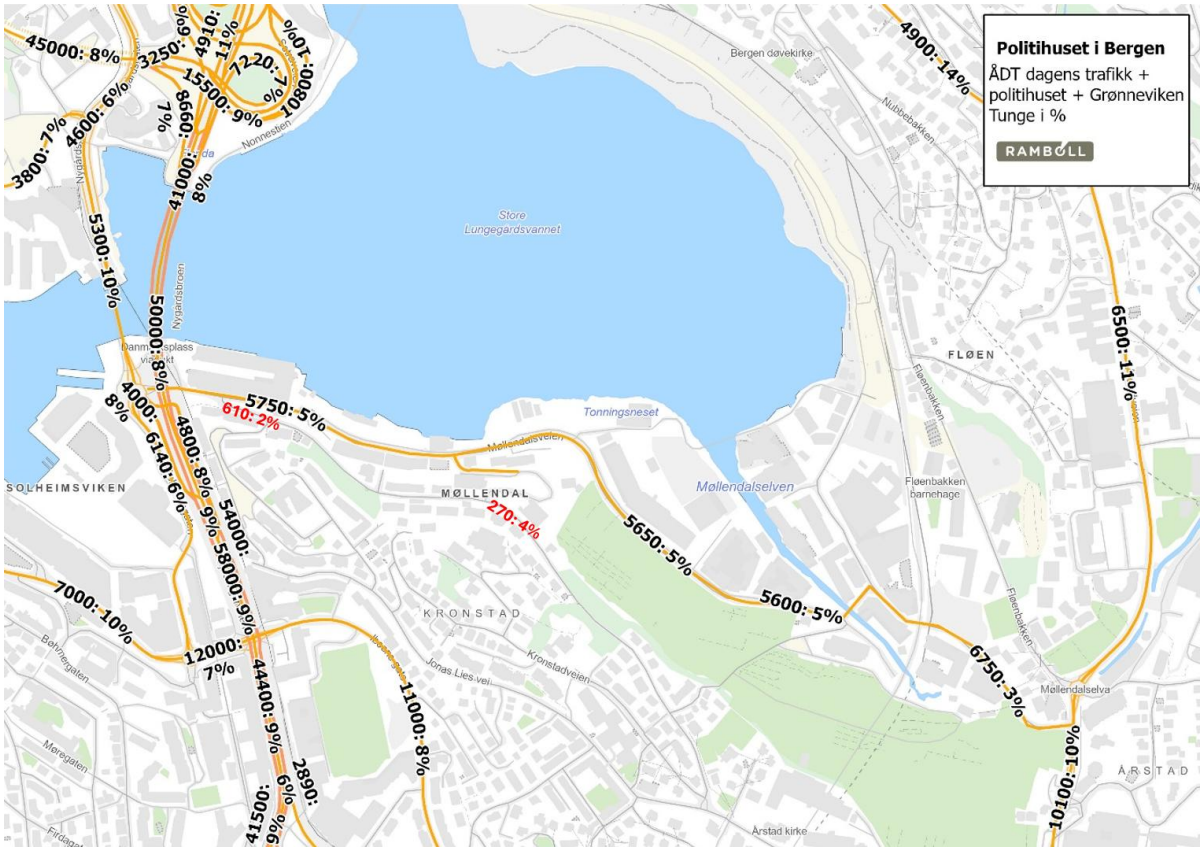
7. TRAFIKALE KONSEKVENSER

7.1 Trafikkmengder

Planforslaget er beregnet til å utgjøre ca. 200 kjt/d. Slyngveien mellom Møllendalsveien og Klaus Hansens vei har i dag ÅDT på 200 ut mot Møllendalsveien. Politiet ønsker ingen biltrafikk på denne veien, og slyngveien ut mot Møllendalsveien skal som nevnt i kapittel 3.2 stenges for annen motorisert trafikk. Det vil dermed ikke bli særlig endring i trafikkmengder i Møllendalsveien.

Gjenvinningsanlegget på planområdet ble i august 2025 stengt. Her var gjennomsnittlig døgntrafikk ca. 500 kjt/d. Denne trafikken er ikke lenger i veinettet. Dermed vil fremtidig trafikk i området ligge lavere enn da BIR hadde sin virksomhet på området.

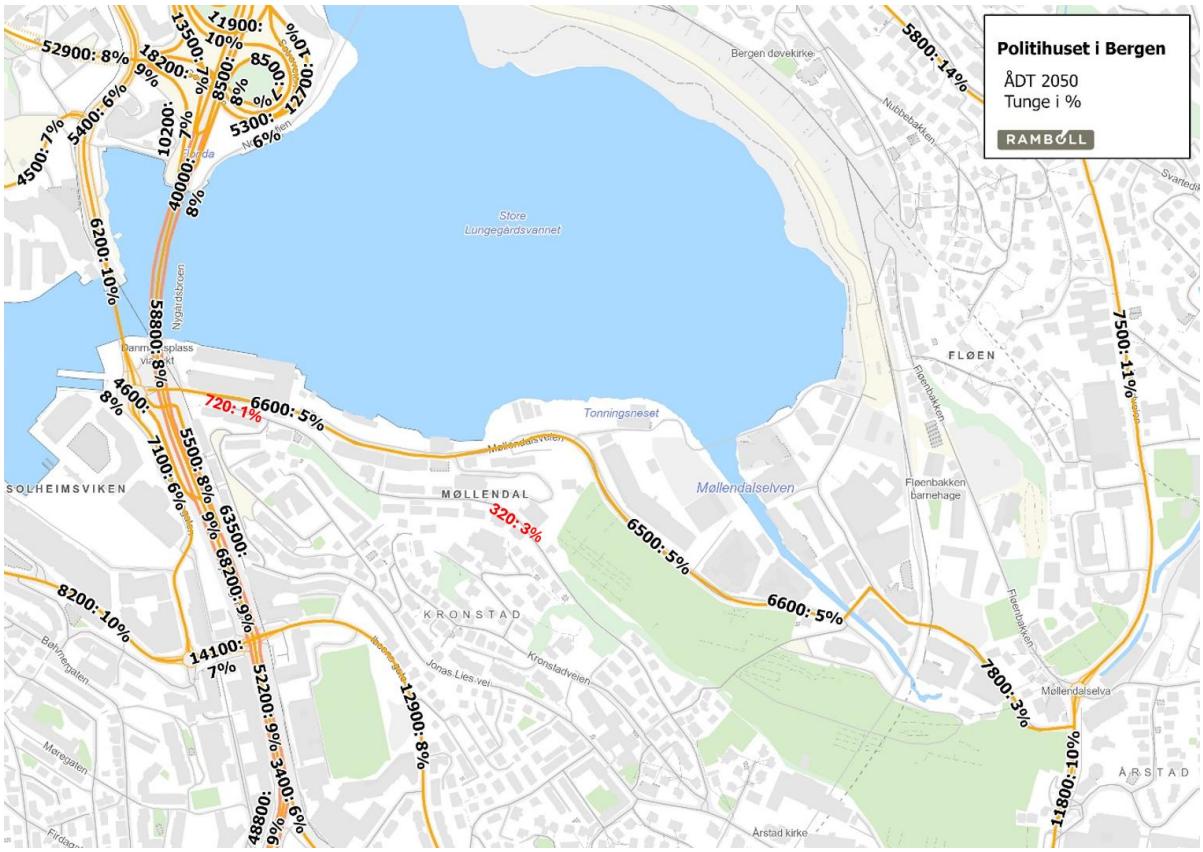
Trafikkøkning fra Grønneviken er estimert til 300 kjt/d. I sum er situasjonen dermed relativt uendret sammenlignet med før gjenvinningsstasjonen ble lagt ned. Dette er vurderinger uten økning i gjennomgangstrafikk.



Figur 28: Trafikkmengder etter utbygging

ÅDT 2050

Som grunnlag for støyberegninger skal dagens ÅDT fremskrives 10-20 år fram i tid. Fylkesvise trafikkprognoser fra TØI[6] viser en generell trafikkvekst på 17,5% fra 2024 til 2050 for tidligere Hordaland fylke.



Figur 29: Trafikkmengder 2050

Om Møllendalsveien vokser like mye som den generelle trafikkveksten er noe usikkert. Veien er en mulig, men lite attraktiv, gjennomfartsåre, særlig dersom veien skal skiltes ned til 30 km/t (ref. mulig tiltak i kapittel 8). Tidligere utredninger har anslått en trafikkmengde i Møllendalsveien vest (ved nr. 15) på 17 500 kjt/d i 2025. Dette er fra utredning i 2012, og tallene kommer trolig fra transportmodell (Fagnotat: Møllendal vest omformingsområde. Offentlig områderegulering, PlanID 19530000). Tidligere prognoser har vist seg for høye flere områder nå som man når prognoseåret, spesielt med transportmodell. Det kan også være at det lå en annen regulering til grunn for disse prognosene. Tellinger for 2025 viser en helt annen situasjon her, med trafikkmengde på 5 600 for samme strekning. Trafikkveksten langs strekningen har vært betydelig lavere enn de tidligere prognosene tilsa, og det er rimelig å anta at denne trenden fortsetter. Som grunnlag for støyberegninger er det likevel valgt å fremskrive trafikken etter fylkesprognosen.

Oppsummert

- Stenging av slyngveien gir reduksjon av trafikk tilsvarende nyskapt trafikk fra politihuset. I sum er det derfor ingen endring i trafikkmengder langs Møllendalsveien.
- Konsekvenser for Klaus Hansens vei 22 og 24 omtales i kapittel 3.3. Dagens trafikk til KHV22 faller bort, og erstattes av ca. tilsvarende mengde til KHV24.

[6] https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=74674

7.2 Tilgjengelighet

Planområdet har god tilgjengelighet med buss, noe lenger gangavstand til bybane. Ganglinjen mellom planområdet og Fløen bybanestopp er godt tilrettelagt og mye brukt, ref. kapittel 2.4. Det er ca. like langt til bybanestopp ved Danmarks plass, men denne strekningen er preget av større høydeforskjeller. Raskeste vei til Danmarks plass er via snarveier og trapper, som dermed ikke gir universell tilgjengelighet. Lenger gangavstand til bane aksepteres som regel, men høydeforskjeller og snarveier fungerer mindre godt, særlig på vinterstid.

Politihuset planlegges uten parkeringsplasser for besøkende, med unntak av 2 stk. HC-plasser. Det skal ikke anlegges passkontor, og mesteparten av anmeldelser foregår i dag digitalt. Det vil likevel være behov for enkelte å møte fysisk på politistasjonen. Dette kan være personer i spesielt sårbare situasjoner, som derfor har større behov for adkomst med bil. Det bør vurderes å etablere noen gjesteparkeringsplasser for besøkende. Areal for henting/bringing er ivaretatt.

Planlagt ny tverrforbindelse mellom Møllendalsveien og Klaus Hanssens vei, vil bidra til bedre tilgjengelighet nord/sørgående retning gjennom planområdet. På grunn av tomtens stigningsforhold vil denne ikke tilfredsstille krav til universell utforming.

7.3 Utrykning

Utrykning fra politihuset foregår omtrent halvparten av tilfellene fra biler som allerede er på patrulje i veinettet. Stort sett foregår også utrykning på kveldstid og i helger. Dette er basert på statistikk fra politiet. Utrykning kan forekomme i rush, og det vil være kapasitetsproblemer i store deler av Bergen på dette tidspunktet, uansett hvor politibilen befinner seg/rykker ut fra.

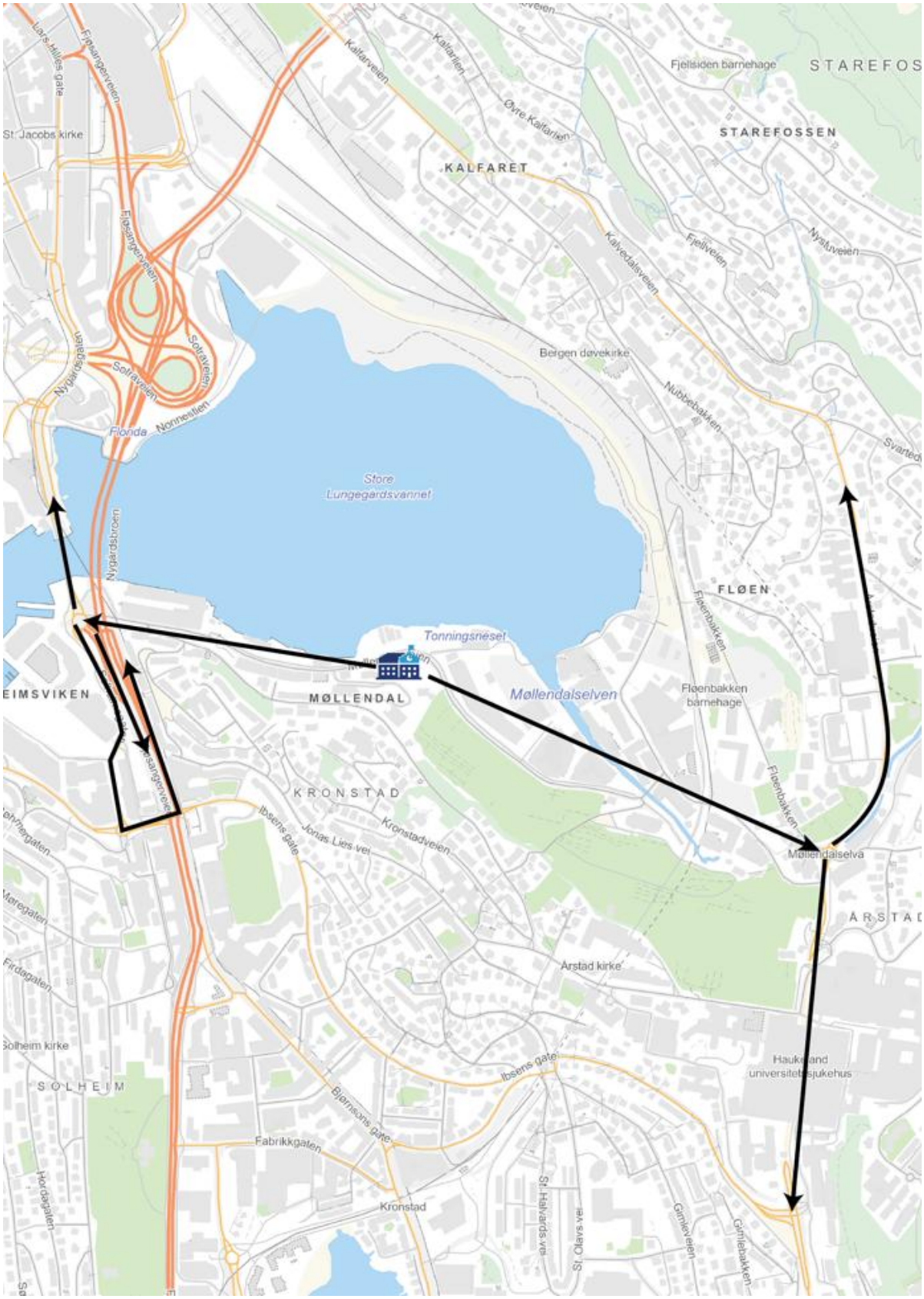
Ulykkesrisikoen ved utrykning er noe større enn ved vanlig trafikk på grunn av

- tidspress
- høy fart
- distraksjon
- uoppmerksomhet blant andre trafikanter
- for stor tillit til andre trafikanters atferd

Ulykke med utrykningskjøretøy kan gi forsinkelser for å komme fram til oppdragsstedet, som kan få alvorlige konsekvenser, i tillegg til materielle og personskader. Tiltak som politiet gjør selv, er opplæring og det kreves eget førerkort for utrykning. I tillegg er det krav til kjøretøy i form av lys, lyd, farger og refleks. Det en reguleringsplan kan bistå med for å redusere ulykkesrisikoen er fysiske tiltak, se kapittel 8.

Det er allerede utrykning i området i dag i forbindelse med Norsk Luftambulanses helikopterplattform.

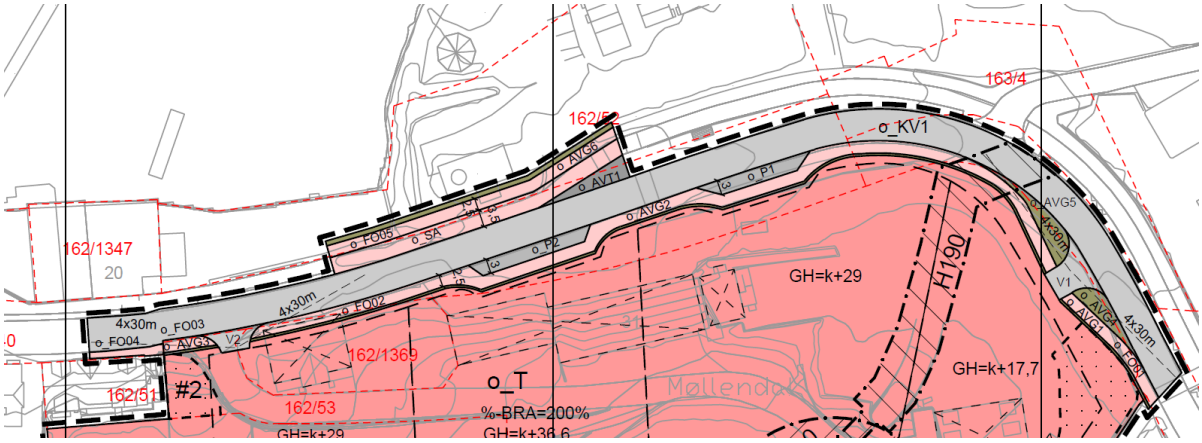
Ved utrykning fra planområdet vil politiet til enhver tid vurdere hvilken retning, øst eller vest ut på Møllendalsveien, som vil gi raskest responstid. Som beskrevet i kapittel 2.2 gir Møllendalsveien retning vest påkobling på hovedfartsåren E39 Fjøsangerveien, samtidig som østlig retning gir påkobling på Fv. 585 Haukelandsveien. Ruten til E39 gir best tilgjengelighet til flere områder i Bergen. Mulige utrykningsruter er demonstrert i Figur 30. Det er ikke lagt opp til utrykning via Klaus Hansens vei, men det vil være mulig for politiet å ta seg ut her dersom det skulle bli helt nødvendig (for eksempel ved sperring/sabotasje av andre adkomstpunkter).



Figur 30: Mulige utrykningsruter

7.3.1 Utkjøring fra politihuset til Møllendalsveien

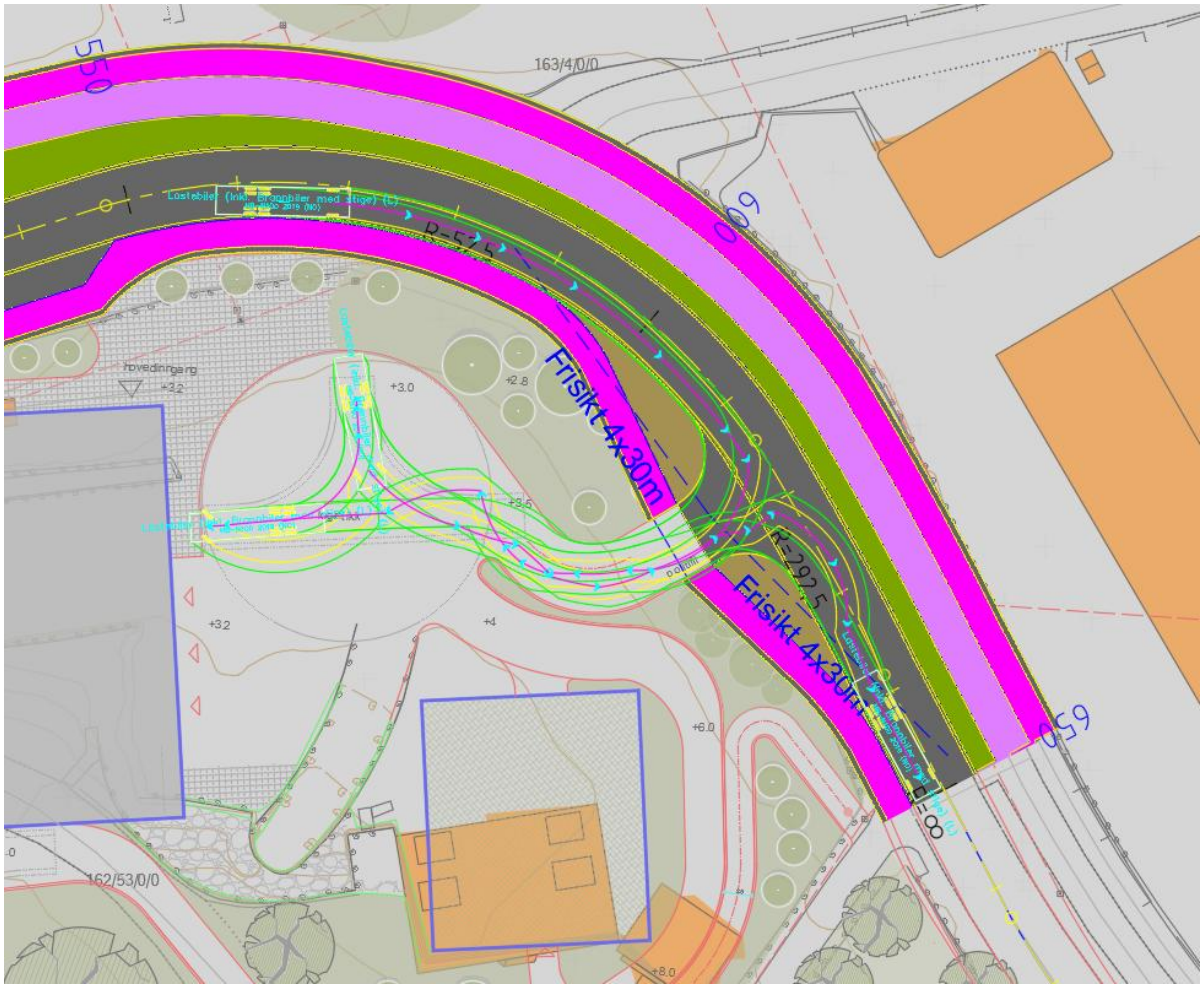
Planområdet har to adkomstpunkter, og dermed to mulige utkjøringer ved utrykning. Utrykning fra nordvestlige adkomstpunkt benyttes hovedsakelig når utrykningen skal skje i retning E39 Fjøsangerveien. Her møter utkjøringen Møllendalsveien i relativt rett vinkel, som sørger for tilstrekkelig sikt i både øst- og vestgående retning (siktlinjer er tegnet opp på illustrasjonsplan). Utkjøringen skaper ingen konflikt med myke trafikanter som skal mot planområdet, ettersom disse vil bevege seg langs nordsiden av Møllendalsveien og deretter benytte gangfelt øst for utrykningspunkt (samtidig som politibilene skal vestover).



Figur 31: Utsnitt reguleringsplan

Som beskrevet i kapittel 3.6 skal sykkelvei med fortau forlenges langs nordsiden av Møllendalsveien, fram mot Mekonomen-bygget. Forbi Mekonomen er veibredden for smal til å opprettholde en sammenhengende løsning, og vi får en bruddstrekning hvor fortau beholdes og syklister ferdes i veibanen. Adkomstpunktet til planområdet befinner seg tett på denne bruddstrekningen, som vil si at utrykningskjøretøy må være oppmerksomme på syklister som kan velge å svinge ut i veibanen. Her er derimot sikten god, og både kjøretøy og syklist har tid til å oppdage hverandre. I en slik situasjon er det sannsynlig at syklist vil fortsette på fortau i møtet med bruddstrekningen.

Adkomstpunktet i øst er utformet som en bred avkjøring, og vil benyttes for utrykning hovedsakelig i østgående retning. Her er det plass til tre bilder i bredden, og illustrasjonsplanen indikerer en egen høyre-politifil. Denne skal sørge for at politiet alltid har utkjøringsmulighet, også dersom et vareleverings- eller renovasjonskjøretøy kjører inn/ut i utrykningsøyeblikket. Sporingstegninger, se Figur 32, viser behovet for en bred adkomst (tre filer), og at planlagt løsning opprettholder god sikt og trafikksikkerhet dersom samtidighet skulle oppstå. Ved utrykning østover må gangfelt krysses ca. 30 meter øst for adkomstpunktet. Dette ligger i forlengelse av planlagt gang- og sykkelkobling mellom Klaus Hansens vei og Møllendalsveien. Sikten er god og det vurderes å være tilstrekkelig med tid til forvarsling for myke trafikanter. Kryssing av gangfelt ved utrykning er ikke unikt for planområdets lokasjon.



Figur 32: Sporing adkomstpunkt øst fra MV, utklipp fra C-tegning

Utrykning fra begge adkomstpunkt må ta hensyn til både person- og busstrafikk. Likevel, plassering av både bussholdeplass og gangfelt på strekningen forbi planområdet, bidrar til å holde fartsnivået nede nær utrykningspunktene. Dette er positivt for utrykkende kjøretøy. Utfordringen blir større dersom det blir nødvendig å benytte østlige adkomstpunkt for utrykning vestover, og motsatt. Da foregår utrykning forbi bussholdeplass med kantstopp.

7.3.2 Utrykning retning vest – mot E39 Fjøsangerveien

Både Statens vegvesen og Bymiljøetaten har uttrykt bekymring knyttet til utrykning i vestgående retning, ved kryssområdet med på/avkjøring E39.

For det første er det knyttet bekymring til kapasiteten på veinettet, og dermed framkommeligheten til politiet i en utrykningssituasjon. I møtet med bybanen er krysset signalregulert, med store trafikkmengder og periodevis kø. Sammenliknet med dagens situasjon, vil trafikken til/fra politihuset i større grad være spredt over døgnet, enn trafikken tilknyttet dagens virksomheter i Klaus Hansens vei 22 og 24 (trafikk som faller bort). Dette kan bidra til noe redusert belastning på Møllendalsveien i rushtid.

Ved en eventuell utrykning i rush, er det likevel mulig at utrykning bør skje østover på Møllendalsveien i stedet for mot vest av hensyn til kødannelser. Samtidig gir retning vest tilgjengelighet til E39 som gir tilgjengelighet til store deler av Bergen. Kapasitetsmessig kan det

argumenteres for at rushtidene vil være preget av redusert framkommelighet i store deler av Bergen, uansett lokasjon. Som nevnt velger politiet alltid raskeste rute. Det er nødvendig å være oppmerksom på at vaktskift for politiet ofte skjer i rush. Derfor, dersom utrykning skjer i rush, er det sannsynlig at utrykning skjer fra politihuset (og ikke fra patruljer allerede ute i veinettet). Utenom rushtid vil det ikke oppstå kapasitetsproblemer for utrykning retning vest.
En andre bekymring er knyttet til trafikksikkerheten langs utrykningsruten vestover. Som beskrevet i kapittel 2.4 oppleves sørsiden av Møllendalsveien som noe uoversiktlig, med tidvis gateparkering, inn/utkjøringer etc. Flere strekninger med smale fortau og risiko for at biler kjører opp på fortau for å vike. Videre oppleves kryssområdet ved Møllendalsveien x Klaus Hansens vei, i vestre del av Møllendalsveien, å gi en krevende trafikal situasjon. Nærmere vurdering av trafikksikkerhet og trafikksikkerhetstiltak langs utrykningsstrekningen kommer fram av kapittel 8.

7.3.3 Utrykning retning øst – mot Fv. 585 Haukelandsveien

Utrykning i østgående retning beveger seg fra Møllendalsveien, via Møllendalsbakken, fram mot Fv. 585. Møllendalsbakken er anlagt med delvis tosidig og delvis ensidig fortau, fram mot fylkesveien. Denne strekningen mindre kapasitetsproblemer i rush. I møtet med fylkesveien har politiet tilgang på veinett i både nord- og sørgående retning. Langs Haukelandsveien/Åstadveien er det noe forsinkelser i begge retninger i rush, spesielt sørgående retning ettermiddagsrush. Nærmere vurdering av trafikksikkerhet og trafikksikkerhetstiltak langs utrykningsstrekningen kommer fram av kapittel 8.

7.4 Kollektivtrafikk

Busstrafikken i Møllendalsveien må forholde seg til utrykning på lik linje som annen trafikk. Det går allerede både busstrafikk og utrykning i gaten i dag (nærhet til sykehuset).

Av kapittel 5 kom det fram en forventet kollektivtransportandel lik 51 %, tilsvarende 780 daglige kollektivturer. Disse vil trolig fordele seg mellom buss og to ulike bybanelinjer. Det kan bli aktuelt å vurdere om økt kundegrunnlag kan påvirke kollektivtilbudet. Dette må i så fall diskuteres med kollektivaktøren Skyss.

7.5 Gående og syklende

Det forventes økt mengde gående og syklende til planområdet, ettersom det ikke skal etableres egen ansattparkering. Nærmere vurdering av trafikksikkerhet for gående og syklende, samt eventuelle tiltak kommer fram av kapittel 8.

7.6 Mulig fartsgrenseendring

Bymiljøetaten informerer om at fartsgrensen på deler av Møllendalsveien kan bli redusert fra 40 km/t til 30 km/t, med mulig fartsdempende tiltak.

Etablering av fartshumper vil være uheldig både for kollektivtransporten og for politiet ved utrykning. Kollektivtransporten påvirkes i form av økt reisetid og redusert komfort for passasjerer. For politiet vil tiltaket gå negativt utover responstiden.

Sett sammen med kapasitet og avvikling er det hovedsakelig i kryssene at forsinkelser oppstår. Lavere fart vil altså ikke påvirke avviklingen i særlig grad, annet enn noe lenger reisetid langs strekningen.

Redusert hastighet kan likevel ha positiv effekt på trafikksikkerheten i enkelte punkter gjennom gateløpet, dette kommenteres nærmere i kapittel 8.2 og 8.3.

8. TRAFIKKSIKKERHET OG TRAFIKKSIKKEHETSTILTAK

8.1 Adkomstpunkter planområdet

Trafikksikkerheten vurderes relativt god ved utkjøring fra politihuset, særlig dersom vestlige adkomstpunkt benyttes mot vest og østlig adkomstpunkt benyttes mot øst.

Vestlige inn/utkjøring vil i utgangspunktet ikke havne i konflikt med myke trafikanter i noen stor grad, ettersom disse beveger seg langs nordsiden av Møllendalsveien og/eller på fortau øst for utkjøring. Det er ingen langsgående tilrettelegging for gående/syklende langs sørsiden av Møllendalsveien, mot vest. Et faremoment er likevel knyttet til bruddstrekningen langs nordsiden av MV, som beskrevet i kapittel 7.3.1. Dersom syklist velger å svinge ut i veibanen idet utrykning skjer, kan dette være kilde til konflikt. Dette krever særlig oppmerksomhet fra utrykkende kjøretøy.

Østlige inn/utkjøring utformes som en avkjørsel uten gjennomgående fortau. Fortauet trekkes ca. 5 meter tilbake fra kjørebanen. Dette reduserer krysningsavstanden for de gående, i tillegg til at utformingen gir plass til én billengde mellom tilrettelagt krysningspunkt og vikelinje. En slik utforming bidrar til økt trafikksikkerhet i punktet. Det forventes ikke store mengder gående på denne fortausstrekningen, ettersom naturlige bevegelseslinjer i området leder gående mot nordsiden av Møllendalsveien, via gangfelt både øst og vest for adkomstpunktet. En bevegelseslinje vil være mellom hovedinngang politibygg og Fløen/Florida bybanestopp. Her benyttes gangfelt i vest mot nordsiden av Møllendalsveien, før bevegelse videre øst- eller vestover. Bevegelseslinjen nord/sør mellom Klaus Hansens vei og Møllendalsveien vil lede gående via ny gangkobling på østsiden av planområdet mot gangfeltet i øst. Herfra er det naturlig å krysse over til nordsiden av Møllendalsveien, før videre bevegelse øst- eller vestover. Konfliktnivået med myke trafikanter forventes dermed å være lavt også ved dette adkomstpunktet. En situasjon å være oppmerksom på er dersom utrykning skjer samtidig som større varelevering- og renovasjonskjøretøy er på vei inn/ut. Med eget politifelt er kapasiteten ivaretatt, men en slik situasjon kan redusere sikten mot vest. Sannsynligheten for sammenfallende utrykning og inn/utkjøring varelevering/renovasjon vurderes å være svært lav.

Adkomst til KHV24, fra sørsiden av planområdet, er som sagt lag til dagens slyngvei. Adkomsten er hovedsakelig tiltenkt personbiler og gående/syklende, ikke større kjøretøy. Fortauet langs KHV skal være gjennomgående forbi avkjørsel, og trafikksikkerheten vurderes å være god gitt forventede trafikkmengder. Slyngveien ned mot KHV24 er etablert med kjørevei og GS-vei, og separerer trafikantgruppene med avvisende kantstein. Utformingen muliggjør tilkomst for brannbil eller andre større kjøretøy ved behov. Disse benytter i tilfellet GS-arealet for tilkomst. En slik situasjon forventes å forekomme svært sjelden, og trafikksikkerheten vurderes opprettholdt med planlagt adkomstløsning. Det kan vurderes å sette opp skilt med innkjøringsforbud større kjøretøy. Disse er tenkt å benytte veilomme i KHV.

Trafikksikker tilkomst for gående og syklende til planområdet vurderes å være ivaretatt i nærområdet. Fra øst/vest/nord skjer tilkomst via sykkelvei med fortau langs nordsiden av Møllendalsveien, og via gang- og sykkelvei langs Store Lungegårdsvann. Fra nordsiden av Møllendalsveien krysses gangfelt plassert nær hovedinngang. Gående og syklende vil også ha tilkomst via Klaus Hansens vei, hvor gang- og sykkelakse koblet på slyngveien leder til planområdet via fortau langs sørsiden av Møllendalsveien.

Det interne gårdsrommet har ingen markering/separasjon av areal for gående/syklende og kjørende. Dette anses ikke som et problem ettersom gårdsrommet skal være lukket, og vil ikke

benyttes av gående/syklende utenfra. Trafikken inne i gårdsrommet vil i stor grad foregå med lav hastighet, bortsett fra politibil ved utrykning.

8.2 Møllendalsveien

Det er ikke uvanlig med uoppmerksomme trafikanter i trafikkbildet, alt fra stressede bilister, fotgjengere med headset, og syklister i høy fart som brått skifter mellom systemer. Det er politiets oppgave å sikre tilstrekkelig opplæring til å håndtere slike situasjoner, og den enkelte føreren må foreta de nødvendige vurderingene ute i trafikken. Fysiske tiltak i veinettet kan bidra til å redusere risikoen.

Møllendalsveien er en smal gate med mye som foregår på begge sider av veien. Nordsiden er på store deler av strekningen etablert med separat løsning for gående og syklende (fortau med sykkelvei). Som beskrevet i kapittel 2.4 brytes denne opp rett nord for dagens adkomstpunkt, før den fortsetter igjen fram mot Strømmen bussholdeplass (i vest). Bruddstrekningen er på ca. 120 meter. Sykkelvei med fortau bør etableres som i områdeplanen, med gjennomgående løsning fram mot Strømmen bussholdeplass. Som minimum bør løsningen forlenges fra bussholdeplassen Tonningsneset til bygg i Møllendalsveien 20 (Mekonomen). Dette er et vernet bygg, som forhindrer breddeutvidelse av vei på strekningen forbi bygget. Forlengelse av dagens løsning fram til Møllendalsveien 20 kan likevel redusere bruddstrekningen fra ca. 120 meter til ca. 40 meter. Dette vil redusere strekningen syklister ferdes i veibanen. Å sørge for at gående/syklende i størst mulig grad har eget anlegg, separert fra motorisert trafikk, er særlig viktig ettersom mengden myke trafikanter til/fra planområdet forventes å øke.

Selv om bruddstrekningen reduseres er det uheldig at denne blir liggende tett på ett av adkomstpunktene til planområdet. Dette gjør at syklister må svinge ut i veibanen nordfra i et område som også har utkjøring sørfra. Her bør vikepliktsforhold tydeliggjøres, og politiet må være oppmerksomme i utrykningssituasjoner.

Vest for Strømmen bussholdeplass er det utfordrende å utbedre strekningen videre mot E39, uten å rive bygg. Her er veibredden smal, delvis under bro. Strekningen er etablert med tosidig smalt fortau for gående, mens syklende må benytte kjørebanen. Det er gjennomført vurderinger knyttet til etablering av ensidig fortau på denne strekningen, for å øke veibredden og bedre framkommelighet ved utrykning, men utformingen av området, med broundergang og få tilgjengelige arealer, gjør det vanskelig å gjennomføre tiltak på denne delstrekningen. Fortauet på nordsiden av Møllendalsveien gir tilgang til nødutgang fra bygg, og kan derfor ikke fjernes. Fjerning av fortau på sørsiden krever på sin side forskjøvet senterlinje vei, som ikke kan gjennomføres pga. plassering av bussholdeplass og adkomst inn i fjell som gjør at holdeplass ikke kan flyttes.

Det er mulig å implementere tiltak i kryssområdet Møllendalsveien x Klaus Hansens vei, et uoversiktlig punkt i vestre del av Møllendalsveien, se nærmere kapittel 8.3.

En utfordring kan oppstå dersom politiet rykker ut i en situasjon med trengsel i Møllendalsveien. Dette kan lede til stressede trafikanter, og bilister kan komme til å kjøre opp på fortau/sykkelvei for å frigjøre areal i kjørebanen. Dette vil skape en lite trafikksikker situasjon der motoriserte kjøretøy "plutselig" benytter areal avsatt gående/syklende. Store deler av strekningen langs sørsiden av Møllendalsveien er regulert «annet veiareal», og benyttes til parkering, adkomst med trapper og dørutslag, inn/utkjøring til verksted etc. Det anbefales å fjerne gateparkering langs Møllendalsveiens sørside. Dette vil gi et ryddigere gatebilde, med større mulighet til å slippe fram politibiler ved utrykning. Allerede eksisterer noen potensielle lommer/luker, som kan benyttes for å slippe fram politibiler, foran port/innkjøring verksted. Selv med utrykning i vestgående retning,

vil det å skape flere luker i motsatt kjørefelt hjelpe på fremkommeligheten. Fjerning av gateparkering vil kreve oppføring av skilt med parkeringsforbud. Tiltaket gir dermed behov for utarbeidelse av en skiltplan. I dag er parkering langs gateløpet delvis oppmerket/synlig, men dette etterfølges ikke i praksis. Av Google maps er det mulig å telle opp ca. 11-15 parkeringsplasser som det vil være mulig å fjerne med parkeringsforbud. Disse ligger langs Møllendalsveiens bebyggelse, ikke medregnet oppstilling foran garasjeporter/innkjøringer. I realiteten står flere biler parkert også foran innkjøringspunkter (8 stk. garasjeporter langs strekningen).

Ved broundergang i vest vil det være mer utfordrende å slippe fram utrykningskjøretøy ved trengsel. Her er det tosidig smalt fortau, og det er fare for at biler kjører opp på fortau for å slippe frem utrykningskjøretøy, som reduserer trafikksikkerheten for gående. Deler av strekningen er beskyttet med et lavt betongrekkverk, foran nødutgang på bygg. Av hensyn til oppstillingsplass for brannbil, er det ikke ønskelig å videreføre en slik løsning. Et mulig tiltak er å etablere kantstein langs fortauet, spesielt i undergangen, hvor fortauet i dag er nedsenket på grunn av tidligere innkjøring til parkeringsrom. Av hensyn til oppstillingsplass kan ikke kantsteinen være over 15 cm høy, men det vil ha noe avvisende effekt for at bilister kjører opp på fortau for å vike for utrykning. Tidligere avsnitt omtalte andre løsninger som er vurdert her.

Kapittel 7.6 beskriver en mulig fartsgrenseendring på deler av Møllendalsveien. Dette tiltaket forventes ikke å ha stor effekt på kapasitet og framkommelighet gjennom gateløpet, men redusert fartsgrense på delstrekninger kan ha positiv effekt for trafikksikkerheten. Særlig kan redusert hastighet vurderes på strekningen forbi gangfelt vest for dagens adkomstpunkt (mellom Møllendalsveien 15 og 17). Ref. kapittel 2.6 er dette et punkt hvor det har det forekommet en trafikkulykke mellom fotgjenger og personbil. Her er det mye som skjer i form av parkering, virksomheter, og dårlig sikt mot trappeadkomst på sørsiden av veien. Redusert hastighet kan være positivt for å øke oppmerksomheten blant bilister i dette området.

Framtidig busstrafikk gjennom Møllendalsveien forventes ikke å ha noen ytterligere negative konsekvenser på trafikksikkerheten, sammenliknet med dagens situasjon. Det er uheldig å la syklister ferdes i blandet trafikk i gater med busstrafikk, men dersom dagens fortau med sykkelvei forlenges, vil strekningen syklister deler areal med busstrafikk reduseres. Med tanke på utrykning vil busser utgjøre en hindring for politibilen (slik som andre kjøretøy), men dette er ikke unikt for planområdet. Ettersom Møllendalsveien er smal og holdeplasser er etablert som kantstopp, blir det nødvendig at bussen stopper opp for å gi plass til forbikjøring ved utrykning.

8.3 Kryss Klaus Hansens vei x Møllendalsveien

Klaus Hansens vei og Møllendalsveien møtes i svært skrå vinkel, i et område med smale fortau, gangfelt, og innkjøring over fortau til både parkeringsanlegg og utendørs parkering utenfor bedriften Atterås. Enkelte benytter også fortausarealet foran Atterås til parkering. Det er etablert fysisk hinder (stolper) foran inngangen til Atterås, for å hindre innkjøring til parkering over samme areal hvor det er etablert gangfelt (se Figur 33). Hinderet tillater tilkomst for gående og bevegelseshemmede, men ikke bil. Det ses ytterligere behov for å tydeliggjøre separasjon av parkering- og fortausareal på hver side av inngangspartiet til Atterås.



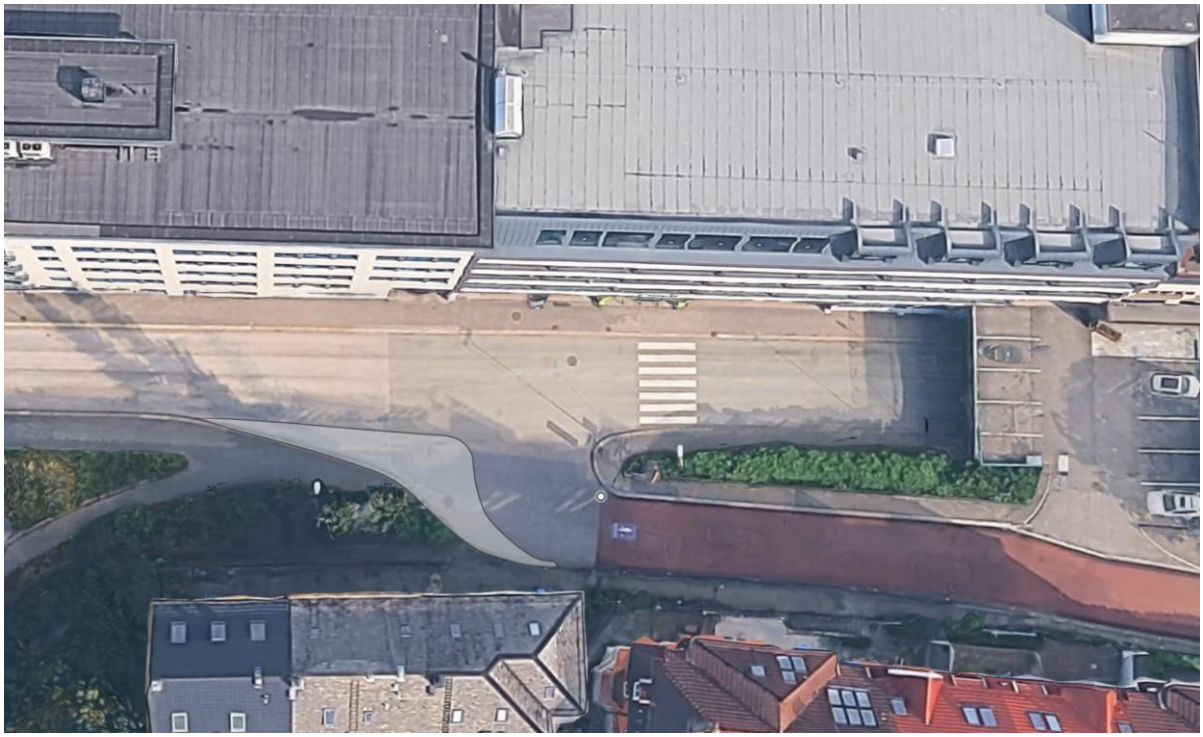
Figur 33: Fysisk hinder ved Atterås

Et tiltak for å bedre forholdene for gående og syklende forbi Atterås er fjerning av parkeringsplassene ved inngangsparti, til fordel for en Kiss and ride løsning. Denne løsningen er presentert for og støttes av BYM, og tegnes inn i plankart. Løsningen innebærer et ensidig kjøremønster, innkjøring øst og utkjøring vest, med oppstilling for drop off/pick up foran hovedinngang. Dette fjerner behovet for rygging over fortau, og vil gi et mer oversiktlig trafikkbilde. Et slikt tiltak krever dialog mellom kommune og grunneier av parkeringsareal, med tanke på skilting og gjennomføring. Det bør skiltes innkjøringsforbud i vest. Dette faller utenfor reguleringsplanens handlingsrom.



Figur 34: Anbefalt kjøremønster Atterås

Den skrå vinkelen mellom Klaus Hansens vei og Møllendalsveien utgjør en risiko for syklister gjennom krysset. Klaus Hansens vei er en sykkelprioritert gate, hvor syklende kan komme i nedoverbakke med høy hastighet i møtet med Møllendalsveien. Her skjer en brå overgang fra egen prioritering til manglende separasjon, og syklister ferdes videre i blandet trafikk i veibanen. Vinkelen mellom veiene skaper siktutfordringer, og syklister som skal videre vestover har en bevegelseslinje som ikke krever oppbremsing. Det anbefales å stramme opp krysset. Dette kan gjøres ved å redusere veibredden på Klaus Hansens vei i møtet med Møllendalsveien, hvor vi i dag har et svært utflytende kryssområde. Resultatet blir spissere vinkel mellom veiene, som vil bidra til redusert hastighet både blant bilister og syklister. Dette er positivt for trafikksikkerheten i et ellers uoversiktlig kryssområde. Det bør etableres tilrettelagt krysning over Klaus Hansens vei i oppstrammet kryss. Enkel skisse av forslag til kryssoppstramming kommer fram av Figur 35 og Figur 36.



Figur 35: Enkel skisse oppstramming kryss Møllendalsveien x Klaus Hansens vei. Fugleperspektiv.

Parkeringsarealet i innersving er allerede fjernet for flere år siden, også før rød asfaltering i Klaus Hansens vei som sykkelprioritert gate.



Figur 36: Enkel skisse oppstramming kryss Møllendalsveien x Klaus Hansens vei. Gateperspektiv. Parkering allerede fjernet ifm. oppgradering av Klaus Hansens vei.

Det er gjennomført sporing av kjøretøy gjennom foreslått kryssløsning med innsnevring, se sporing i C-tegninger. Det vil være uproblematisk med svingebevegelser vest/sør, men større kjøretøy vil ikke være i stand til å gjennomføre sving øst/sør. Et viktig poeng er at de heller ikke

er i stand til å gjennomføre denne bevegelsen i dagens situasjon, og oppstramming av kryss vil ikke påvirke framkommeligheten negativt.

Det bør videre sørges for tilstrekkelig belysning, særlig ved gangfelt (over MV) og tilrettelagt krysning (over KHV). Bilister østfra møter gangfelt og kryss rett etter broundergang, en situasjon hvor øyet normalt må tilpasse seg lysendringer. I tillegg ligger krysningspunktet på en liten høyde, som reduserer sikt ytterligere. Også utkjøringen fra parkeringsanlegget i Møllendalsveien 1, med svært redusert sikt til kryssende fortau, øker behovet for god belysning gjennom krysset/forbi Atterås.

Til slutt kan redusert fartsgrense på strekningen gjennom krysset Klaus Hansens vei x Møllendalsveien bidra til bedre trafikksikkerhet i dette punktet. Kombinert med oppstramming av kryss, vil en fartsgrensereduksjon bidra til at trafikanter fra alle retninger ankommer krysset med lavere hastighet. Dette øker reaksjonstiden gjennom et komplisert trafikkbilde.

8.4 Kryss med Bybanen

Krysset med bybanen er signalregulert for å ivareta trafikksikkerheten til alle trafikantgrupper. Her er det godt til rettelagt for gående og syklende, og stort sett god sikt fra alle retninger. Bybanen fra sør kommer fra bakketopp og sving, som gir noe begrenset sikt for biler som ikke står på stopplinja. Kryssing av bybanen er noe politiet må ta hensyn til i Bergen generelt, og er ikke unikt for utrykning fra dette planområdet. Ettersom utrykningskjøretøy kan kjøre på rødt, er det forhøyet ulykkesrisiko ved utrykning over bybanen. Spesielt i denne kryssingen kommer bybanen fra sør i nedoverbakke og fra sving, som påvirker hvor lang tid i forveien utrykningskjøretøy kan se bybanen, samt hastigheten og bremselengden til bybanen.

Politiet opplyser selv at de har erfart at bilister kjører inn i kryss på rødt for å slippe politibiler frem ved utrykning, noe som i et slik kryss kan få store konsekvenser ved kollisjon. Selv om det er etablert signalanlegg, har det likevel forekommet tre ulykker i krysset med bybanen de siste femten årene, mellom bybanen og personbil/liten elektrisk motorvogn. Årsak til hendelsene er uvisst. Når en ulykke først skjer med bybanen, kan det få store konsekvenser da bybanetog er svært tunge, har lang bremselengde og ikke kan vike unna. Likevel bør det påpekes at stoppsikt og stopplengder skal være ivaretatt ved planlegging og bygging av bybanen.

Mulig tiltak kan være etablering av et ekstra felt inn mot krysset (for eksempel kollektivfelt), slik at det er mer plass til forbikjøring ved utrykning. Dette blir riktignok et svært omfattende grep, da det drar på seg ringvirkninger for utforming av kjørefelt på vestsiden av bybanesporet under E39-brua, samt rundkjøring og ramper på vestsiden. Det er stor usikkerhet knyttet til gjennomførbarheten av dette.

Et alternativ er muligheten for politiet å ha tilgang til å overstyre signalanlegget ved utrykning, for å enten sikre tømming av kømagasin eller stoppe motgående trafikk for å ha areal til å kjøre forbi. Dette krever samarbeid med fylket for å finne en optimal løsning. En slik prosess, som omhandler potensielle tiltak i signalanlegget, bør skje mellom politiet og fylket. Dette anses ikke direkte tilknyttet detaljreguleringen av politihuset.

Generelt for krysset er det viktig at oppmerking er tydelig, og det kan være hensiktsmessig å forvarsle med fareskilt fra øst slik som det er i vest. Krysset må også fungere når signalsystemet er ute av drift.

8.5 Møllendalsbakken

Ved utrykning i østgående retning er det uttrykt bekymring knyttet til trafikksikkerhet gjennom Møllendalsbakken. I krysset Møllendalsveien x Møllendalsbakken må kjørende foreta krapp høyresving i oppover-helning, og sikten oppleves noe redusert. Også kurvatur gjennom gateløpet vil gi noe redusert sikt ved enkelte punkter. Dette kan gjøre det utfordrende med høye hastigheter under utrykning.

Videre, som beskrevet i kapittel 2.7, oppleves strekningen rett foran møtet med fylkesveien som et mulig fareområde. Her observeres villkryssing (mellom adkomstpunkt til gravplass på sørsiden av veien og fortau på nordsiden av veien), innenfor samme område som avkjørsel benyttet av større vareleveringskjøretøy.

8.6 Oppsummering – behov for tiltak

I forbindelse med etablering av nytt politihus på Møllendal, anbefales gjennomføring av enkelte tiltak. Det skilles mellom tiltak som bør gjennomføres i direkte tilknytning detaljreguleringen, og tiltak som ikke direkte utløses av reguleringsplanen, men som positivt vil bidra til å løfte området som helhet. Disse vil også ha positiv effekt på tilgrensende planer, og ønsket områdeutvikling.

8.6.1 Tiltak som kan/bør gjennomføres i direkte tilknytning etableringen av politihuset

Basert på at andelen gående/syklende til/fra planområdet vil øke, anbefales gjennomføring av følgende tiltak:

- Utvide eksisterende sykkelvei med fortau, minimum fra Tonningsneset bussholdeplass til bygg i Møllendalsveien 20 (Mekonomen). Løsningen bør etableres gjennomgående i gateløpet (som i områdeplanen), dersom Mekonomen-bygget ikke må bevares.
    - Se på mulighet for fysisk skille ved Mekonomen dersom bygget beholdes, for å skjerme gående/og syklende forbi port
- Regulere fortau langs planområdet, langs sørsiden av Møllendalsveien.
- Etablere gangfelt i Møllendalsveien slik at naturlige ganglinjer fra hovedinngang politihuset opprettholdes, uten å komme i konflikt med utrykning (særlig ganglinje mot Fløen)
- Regulere tverrforbindelse mellom Klaus Hansens vei og Møllendalsveien (gjennom planområdet).

Basert på at området vil benyttes til utrykning, anbefales gjennomføring av følgende tiltak:

- Parkeringsforbud langs sørsiden av Møllendalsveien, på areal regulert «annen veigrunn».
- Utarbeide skilt- og oppmerkingsplan for strekning langs Møllendalsveien (for å følge opp parkeringsforbud).

8.6.2 Tiltak som bør gjennomføres for å løfte området som helhet

Basert på et ønske om å bedre den generelle trafikksikkerheten i området, samt bedre bevegelseslinjene i både øst/vest- og nord/sør-gående retning.

- Oppstramming av kryss Møllendalsveien x Klaus Hansens vei
    - Redusere krysningsbredden over Klaus Hansens vei, i møtet med Møllendalsveien
    - Etablere tilrettelagt krysning over Klaus Hansens vei, i møtet med Møllendalsveien
- Utarbeide skilt- og oppmerkingsplan i kryss Møllendalsveien x Klaus Hansens vei (for å følge opp oppstramming av kryss).
- Etablere Kiss and ride løsning foran bedriften Atterås. (Hvis ikke Kiss and ride: Tydeliggjøre separasjon av parkerings- og fortausareal foran Atterås).
- Etablere 15cm kantstein langs Møllendalsveien 1-8, spesielt der det er nedsenket kantstein fra tidligere adkomst. Unntaket er inn/utkjøring Atterås.
- Tilstrekkelig belysning i kryss Møllendalsveien x Klaus Hansens vei.

I tillegg til tiltakene nevnt over, nevnes et par vurderingsmomenter (ikke nødvendigvis tiltak som bør gjennomføres direkte):

- Det kan bli relevant å vurdere reduksjon av fartsgrense langs delstrekninger i Møllendalsveien, fra 40 km/t til 30 km/t. Det bør vurderes etter politiet har vært en periode i drift.
- Det anbefales dialog mellom politiet og signalmyndighet ift. mulig tilrettelegging av signalsystemene, slik at det legges bedre til rette for utrykning. Dette faller utenfor reguleringsplanen.