

## Oppsummering grunneiermøte 23.05.2024

### Agenda

**Presentasjon av Trafikkanalysen for Laksevåg** - bakgrunn og viktige premisser ved Gjertrud Karevoll

**Presentasjon av vedtatt kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest – presentasjon av arbeidet så langt og veien videre** ved Hege Løtveit og Åsta Midtbø

**Hvordan jobber vi sammen videre?** Ved byplansjef Aslaug Aalen

PBE hadde gjennomgang av presentasjoner

### ***Trafikkanalyse - spørsmålsrunde***

Ekstern: Stiller spørsmål ved bruken av RTM som modell. Hvorfor har man gått tilbake til vekstmodell i denne analysen, tilbake til det man gjorde før?

PBE: Det er lagt inn nullvekst i modellen. Det er lagt inn en veldig høy BRA, men analysen er utarbeidet av Asplan Viak som har utarbeidet analyser for en rekke andre områder i Bergen. Det er viktig at vi ikke undergraver metodikken som er brukt i modellen. PBE diskuterer gjerne det faglige grunnlaget.

Ekstern: Er det gjort vekting mellom Indre Laksevåg og Nygård med tanke på trafikk?

PBE: Det blir viktig i det videre arbeidet med tanke på å sikre ønsket reisemiddelfordeling.

Ekstern: Hvordan kan bussfrekvens og båt brukes til å avhjelpe utbyggingskapasitet?

PBE: Vanskelig å møte behovet med buss nede ved sjøen, men vi vil prøve å hente ut det man kan. PBE legger ikke opp til bybåt, men ønsker private initiativ velkommen.

Ekstern: Siloanlegg i Damsgårdsveien 155. PBE må ta innover seg næringstrafikk også, ikke bare personbiltrafikk.

PBE: Totalbelastning på vegnettet er ikke veldig stor. Viktig å sikre at trafikken kommer frem selv om det blir utvikling på Laksevåg. Tilkomst må sikres for eiendommene underveis i utviklingen.

### ***KDP vest – arealdel - spørsmålsrunde***

Ekstern: Spørsmål om lang tunnel er tatt ut, og om trasé under Puddefjorden har vært vurdert.

PBE: Lang tunnel med utslag lengst nord er ikke tatt med videre.

### ***Hvordan jobber vi videre sammen – spørsmålsrunde og kommentarer***

Ekstern: Positivt at alle jobber sammen. Mye av det PBE er inne på viser at det er alltid noe å vente på. Kjempeviktig for utviklerne at de store linjene legges og ligger fast. Hvis ikke blir vi aldri ferdig med å vente. Savner at en løfter blikket i trafikkanalysen, steder som Damsgårdsiden er medisinen

for å oppnå nullvekst og redusert biltrafikk. Fortetting nært sentrum gir mulighet for sykkel og gange.

PBE: Dette er en veldig ønsket utvikling. Vi ønsker å bygge tett på kollektivknutepunkt. Øyeåpneren er at det ikke går helt i hop med ny utvikling av stort omfang med relativt høy bilandel. 16 prosent i rush er utrolig lav bilandel. Hvordan skal vi løse det? Hvilke tiltak må inn i planene?

Ekstern: Positivt at vi kan jobbe sammen om å løse problemene på riktig nivå. Det bidrar til å belyse effektene av de ulike plangrepene, og at en står tryggere i beslutninger. Områdeforum har diskutert ønske om å fasilitere den type arena, det har vært diskutert om Bergen næringsråd kan være aktuell. Ønsker en fremdriftsplan for å diskutere når vi kan møtes.

PBE: Når vi jobber sammen og vi utveksler informasjon, blir det totalt sett mye bedre. Vi prøver å se helheten, naturlig at dere ser på deres. Hvis vi møtes og viser hverandre det vi har, kan vi komme noen steg. Vi ønsker utvekslingsverksted veldig raskt der prosjektene samles.

Ekstern: Vurderer at trafikkanalysen overestimerer mengde trafikk. Det er viktig at PBE gjør en åpen rimelighetskontroll rundt det som ligger der. Det blir feil å snakke om trafikal kollaps i dette området sammenliknet med andre områder. Grep og tiltak er fornuftig, alvorlighetsgrad i analysen må det gjøres en vurdering av. Mener det er riktig vurdering av Damsgårdsveien. Tror det er lurt å ta en åpen vurdering før man setter tak for utvikling. Reisemiddelfordeling endres positivt fra næring til bolig, det som ligger inne av turproduksjon per bolig er litt overvurdert.

PBE: Planene må vise reisemiddelfordeling i hvert prosjekt. Konklusjonene fra trafikkanalysen må gjenspeiles i parkeringsdekning, begrensning i fremmedparkering, tilrettelegging for kryssing av Puddefjorden. Det er farlig og kjipt å gå til sentrum nå. Det er farlig å gå inn å betvile analysegrunnlaget. Vi må være enige om virkemidlene for å begrense biltrafikken på Laksevåg.

Ekstern: Forstår ikke helt 40 prosenten, dersom det blir benchmark. Det er virkemidler og total effekt som er viktig, fremfor teoretisk satt grense, det gir bedre sjanse for å lykkes på Laksevåg. Er det et teoretisk siktemål for utgangspunkt for diskusjon?

PBE: Uheldig å angi tall som om det var det vi kunne bygge på Laksevåg. Vi vet kun hva trafikksystemet viser at det tåler. Det er veldig mange andre ting enn trafikk som skal bestemme hvordan vi skal utvikle byen. Det er en blindvei. Vi skal se på alle de andre tingene som er viktig for byutviklingen. BRA på 100 prosent kan være for høy. Vi kan slutte å snakke om prosentene. Må se på ÅDT, reisemiddelfordeling, osv.

Ekstern: Gang- og sykkelbro over Puddefjorden, jo nærmere sentrum den kommer, jo mer innvirkning på å redusere biltrafikken.

PBE: Gang- og sykkelbro må vi se på uavhengig av bybanebro. Den må på plass for å få reisemiddelfordelingen vi ønsker kjapt.

Ekstern: Mellomfase før 2050 blir viktig og samarbeid med Skysst og fylket om kollektiv, kanskje båt. Viktig å få med inn i planforslagene, hvordan det kan brukes i en mellomfase. Det er veldig lite kommentert i trafikkanalysen. Kollektivsatsing er jo sånn at tilbud kommer etter etterspørsel. Hvilken kapasitet ligger i økt gange, båt og kollektiv?

PBE: Det som nevnes er viktig, sammen med gang- og sykkelbro. Mellomfasen må gjøres før 2035. Frekvensen i Kringsjøveien er ikke så verst, men holdeplassene er utilgjengelig. Båt er dårligere enn buss, må passe på hva vi løfter fram av tiltak. Ønsker man fart på utviklingen på Laksevåg er gang- og sykkelbro er det det viktigste tiltaket.

Ekstern: Har man sett på sykkelstrategien (sykkelrutene) med nye øyne etter at planleggingen på Laksevåg har kommet i gang?

PBE: Vi har ikke sett på det. Vi har begynt å se på forprosjekt om det skal være to eller en bro og hvor den skal ligge. Ikke sett på sykkelnettets ruter. Videreutvikling av sykkelstrategi er tydelig anbefaling, også tilrettelegging for sykling i tverrforbindelsene.