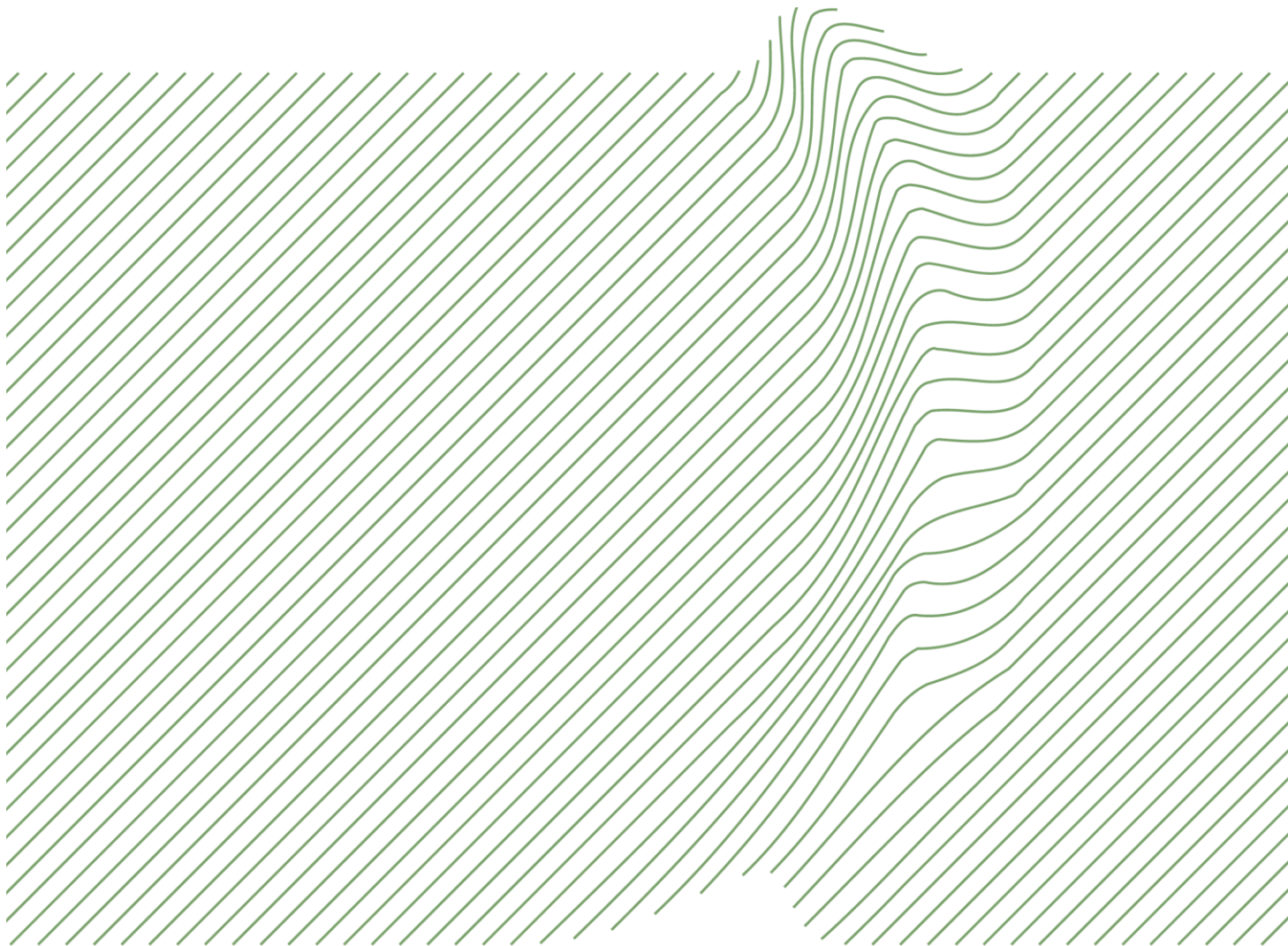



Mobilitetsplan Sætervegen

Fana, gnr. 40 bnr. 187

Reguleringsplan-ID 4601_70040000



KUNDE: Nåbo
PlanID: 4601_70040000
Saksnummer: 201912384

 OPUS BERGEN AS
Nordre Nøstekaien 1
N-5011 Bergen

 +47 55 21 41 50
 post@opus.no
 www.opus.no

Dokumentinformasjon

OPPDRAGSGIVER	Nåbo
RAPPORTTITTEL	Mobilitetsplan Sætervegen 4
UTGAVE/DATO	01 /06.09.21 02 /20.12.21 03/29.02.24
OPPDRAG	P-19013
TYPE OPPDRAG	Detaljregulering
OPPDRAGSLEDER	KB
TEMA	Mobilitet
DOKUMENTTYPE	Mobilitetsplan
SKREVET AV	NSK

OPUS

Innhold

1. Innledning.....	4
2. Gjeldende regulering.....	6
3. Mobilitetsplan	7
4. Målsettinger	7
5. ABC-prinsippet.....	8
6. Arbeidsplasser og andre sentrale målpunkt nær planområdet	8
7. Veisystem	10
8. Trafikksikkerhet	12
9. Tilkomst og parkering.....	13
10. Varelevering, renovasjon og utrykning	16
11. Kollektivtilbud.....	16
12. Tilgjengelighet for gående og syklende.....	17
13. Barn og unge	19
14. Universell utforming.....	21
15. Tiltak for å begrense transportbehov og fremme miljøvennlig transport	22
16. Oppsummering og konklusjon	22

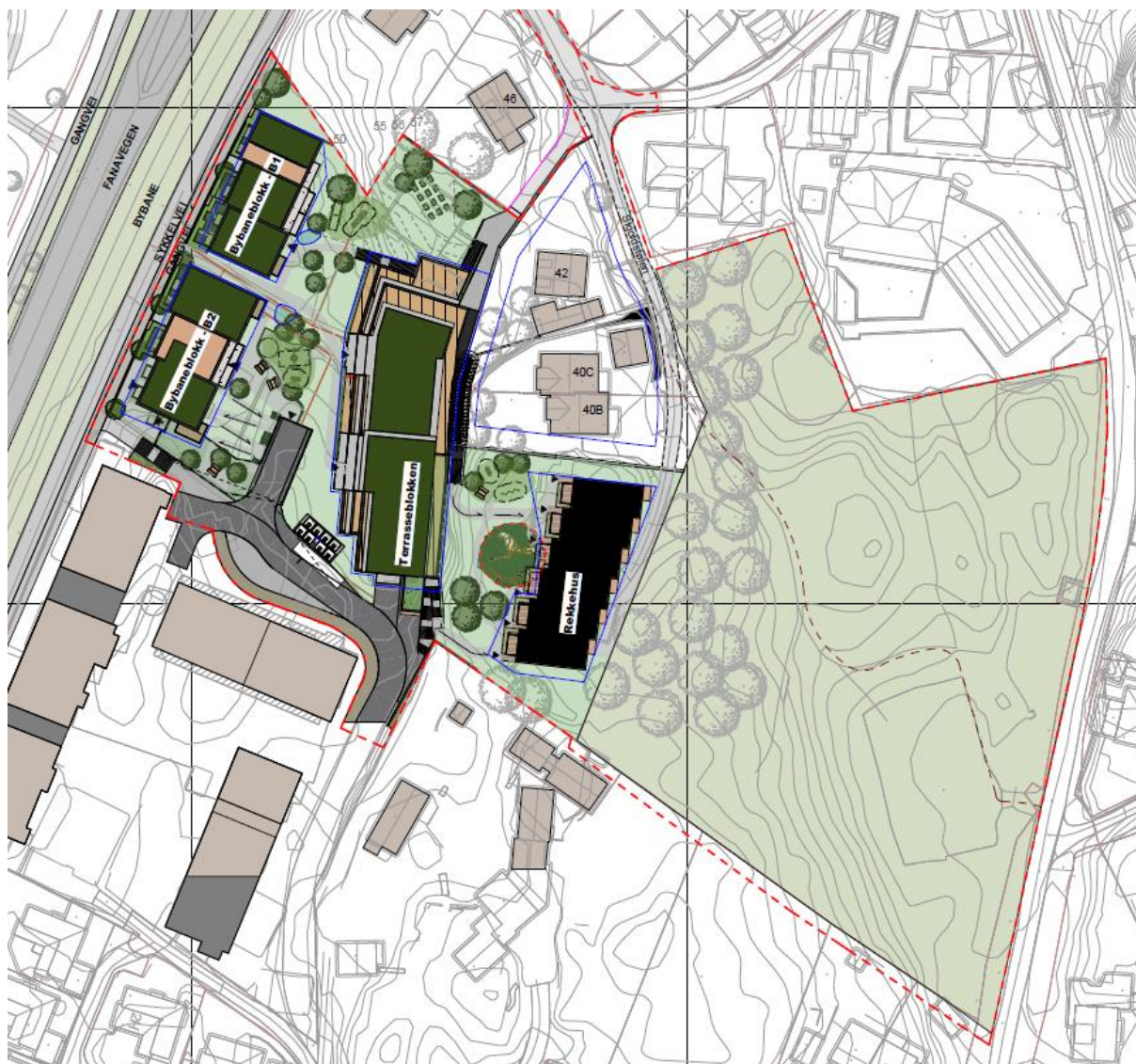
1. Innledning

Opus er engasjert av Nåbo for å utarbeide mobilitetsplan i forbindelse med reguleringsplan for Fana, gnr. 40 bnr. 187, Sætervegen 4 (planID 70040000) i Bergen kommune. Formålet med reguleringsplanen er å tilrettelegge for utbygging langs bybanetraseen ved å regulere for leilighetsbygg, tillegg til et mindre areal til næring og rekkehus. Leilighetsbyggene er delt opp i tre blokker, der største volum er plassert langs Fanavegen. Her legges det opp til en mer urban bebyggelse med bolig og næring i første etasje. Dette volumet vil fungere som støyskjerming for gårdsrom og boliger bak. Bak skal det etableres terrasseblokk og rekkehus i overgang til omkringliggende småhusbebyggelse.

Planområdet skal være bilfritt og parkering vil etableres i parkeringsanlegg med tilkomst fra fellesvei med nabotomt Fanavegen 46-50. Dette muliggjør etablering av en frodig hage i et gårdsrom skjermet for støy fra Fanavegen. Det skal etableres nye gangveger/snarveger gjennom planområdet som forbinder Fanavegen med Skjoldstølen i øst.

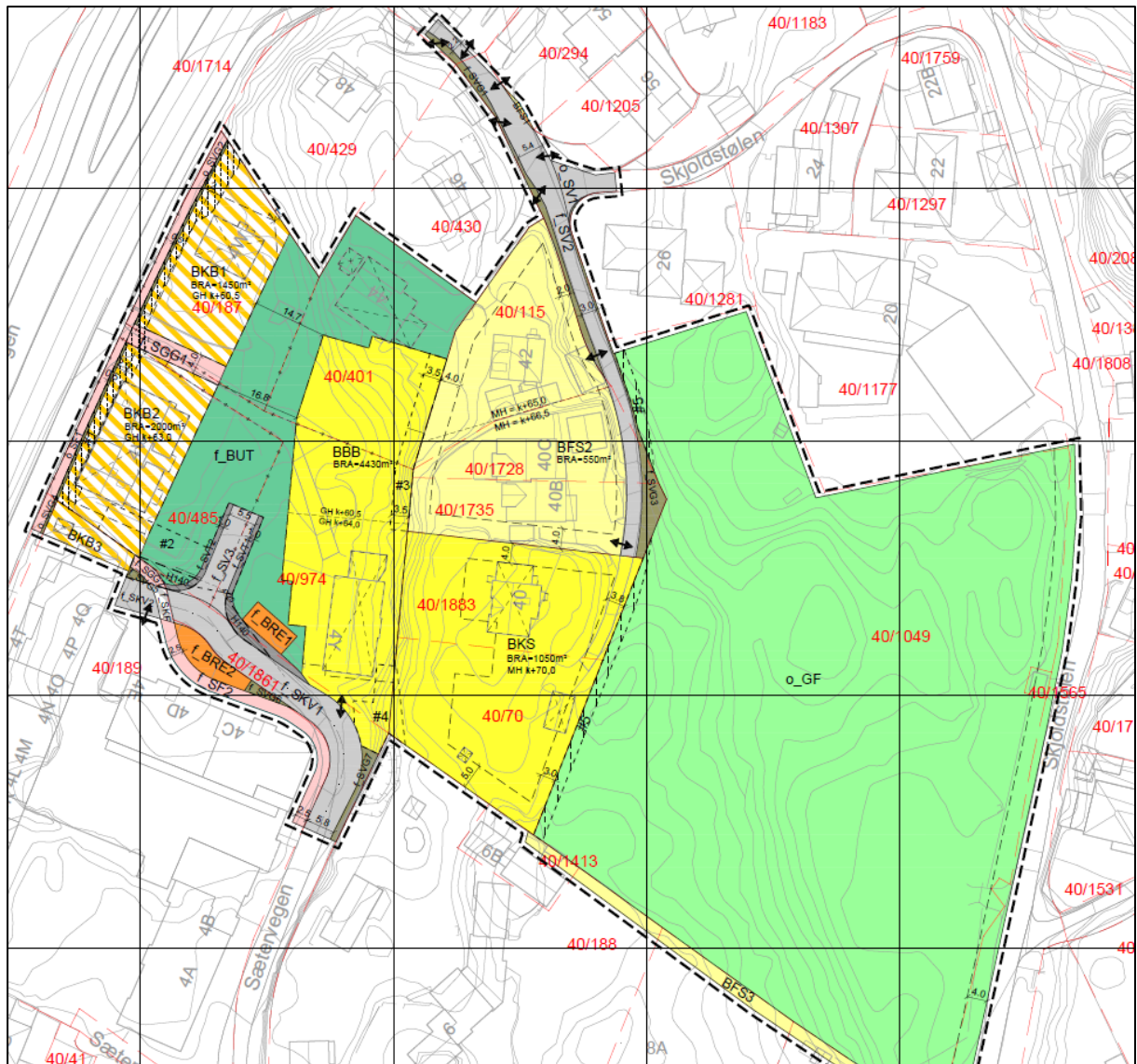
Planområdet har en størrelse på 20,9 daa og ligger like ved Skjold bybanestopp langs Fanavegen, i Fana bydel. Det ligger innen kort avstand fra sentrale kollektivknutepunkt og gang- og sykkelveger. Lagunen storsenter og Laguneparken i sør, og ca. 2,2 km til Nesttun sentrum i nord. Bergen sentrum ligger ca. 12 km fra planområdet.

I KPA 2018 er planområdet i hovedsak regulert til byfortettingssone (BY), i tillegg til grønnstruktur (G).



Figur 1: Illustrasjonsplan. Kilde: TAG Arkitekter.

Planområdet består i dag av frittliggende småhusbebyggelse og et næringsbygg i vest, samt et større areal med grønnstruktur i øst. Det består i hovedsak av eiendommene gbnr. 40/485, 974, 401, 187, 1883, 70 og 1049 i tillegg til vegarealer. Det er den nordvestlige delen av planområdet som skal bygges ut som følge av planforslaget. Grøntarealet er inkludert for å sikre grøntareal i området. Deler av tilkomstveg Sætervegen er inkludert i planområdet, og regulert iht. gjeldende reguleringsplan. Planområdet grenser mot bybanesporet i vest og småhusbebyggelse i nord og øst. I sør er det nylig bygget leilighets- og næringsbygg iht. plan med planID 62800000.



Figur 2: Plankart. Kilde: Opus

2. Gjeldende regulering

I kommuneplanens arealdel ligger planområdet innenfor sone 2, byfortettingszone BY. Sonen skal videreutvikles som bolig- og næringsområder med innslag av tjenesteyting, handel og kultur. Næringsvirksomheter som kan medføre støy, forurensning eller andre vesentlige ulemper for omgivelsene tillates ikke. Ny boligbebyggelse skal ha variasjon i type og størrelse av boliger og disse skal ha inngang fra gaten. Østlig del av planområdet er avsatt som grønnstruktur. Det skal ikke gjøres tiltak innenfor grønnstrukturen, men arealet er inkludert for å sikre gangforbindelse gjennom området.



Figur 3: Kommuneplanens arealdel med gammel planavgrensning.

Planområdet er omfattet av eldre reguleringsplaner der det vestlige arealet er del av plan fra 1950 (planID 30620000) og det østlige arealet er del av plan fra 1977 (planID 70040000). Mindre arealer nærmest Fanavegen er regulert i plan for sykkelstamvegen for Bergen, deslstrekning 2 (planID 62870000).

3. Mobilitetsplan

Jf. § 16.2 i KPA 2018 skal det 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, utarbeides en mobilitetsplan. Planforslaget for Sætervegen utløser krav til mobilitetsplan, da det omfatter mer enn 5000 m² BRA.

Mobilitetsplan er et planverktøy for tilrettelegging og organisering av transportløsninger knyttet til en arealplan eller utbygging. Iht. bestemmelsene til KPA 2018 skal mobilitetsplanen redegjøre for hvordan det legges til rette for å begrense transportbehovet, fremme miljøvennlig transport og sikre trygg varelevering, parkering og tilkomst for alle. Eksisterende kollektivtilbud samt tilbud for gående og syklende skal beskrives, og aktuelle tiltak skal forslås der det er relevant. Mobilitetsplanen skal vurdere om planforslaget er i samsvar med ABC-prinsippet. I tillegg skal behov for kollektivinfrastruktur og ladestruktur samt deleløsninger og universell utforming gjøres rede for.

4. Målsettinger

Planforslaget for Sætervegen ligger like ved Skjold bybanestopp, og prosjektet har som mål å bidra til økt kollektivbruk. Utbyggingsområdet skal være bilfritt og tilrettelegges for myke trafikanter. Det vil legges til rette for gangforbindelser, blant annet gangforbindelse som forbinder Fanavegen med

Skjoldstølen i øst. Tiltaket har som overordnet ambisjon å redusere andelen biltransport og gi økt bruk av kollektiv, sykkel og gange. Planen tilrettelegger for at det skal være enkelt å gjennomføre reiser til og fra boligene med kollektivtransport, gange og sykkel. Ambisjonsnivået for bruk av gange, sykkel og kollektivtransport som reisemiddel er høyt. Viktige mål i planen er:

- Sikre god tilgjengelighet for gående og syklende til og fra planområdet opp mot eksisterende og planlagte gang- og sykkelnett
- Etablere boliger med gangavstand til sentrale målpunkt og med god tilgjengelighet til kollektiv- og sykkelveinettet
- Redusere belastningen på høyt trafikkerte veger i Skjoldområdet
- Sikker ferdsel for myke trafikanter innad i planområdet

5. ABC-prinsippet

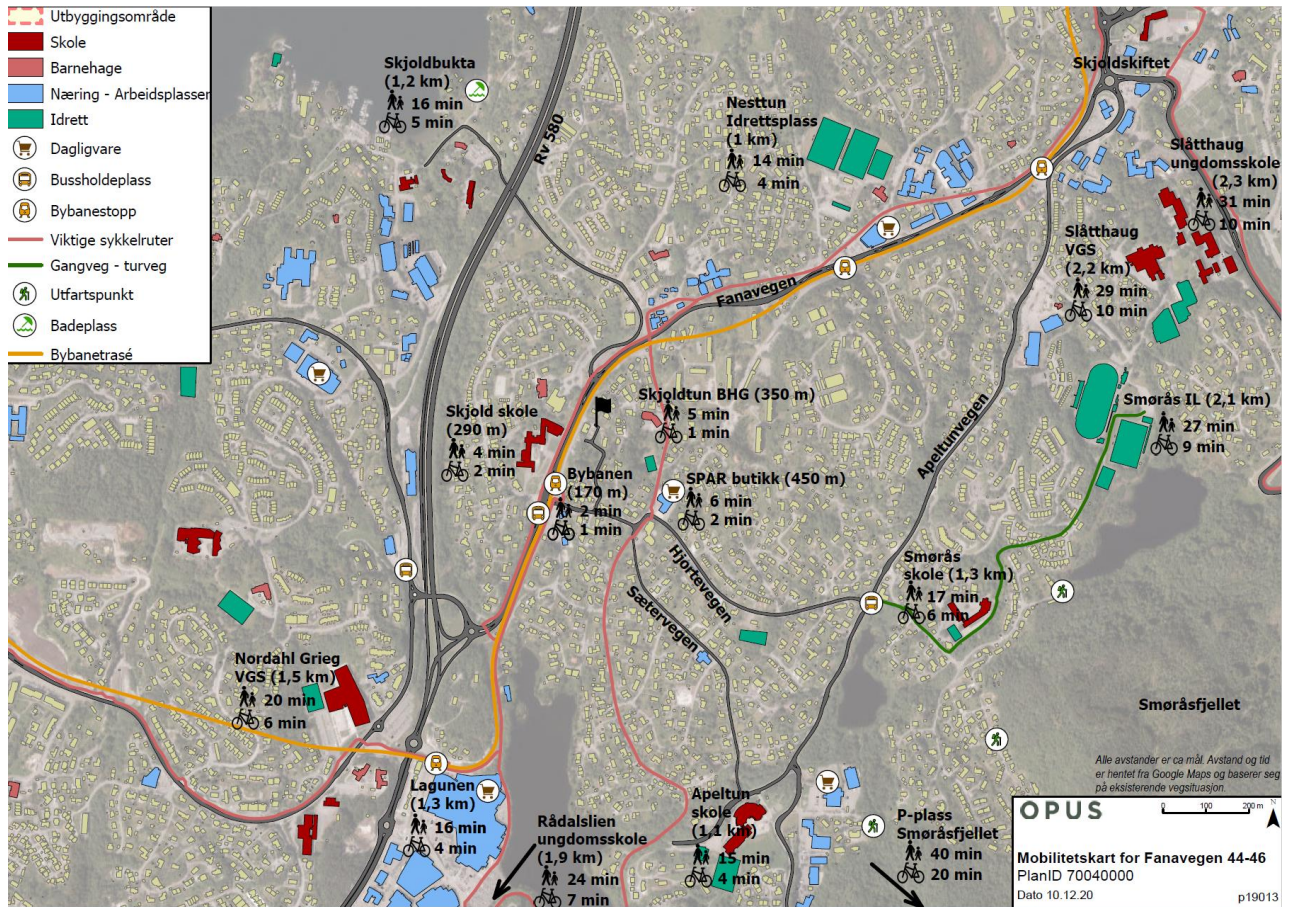
ABC-kategorisering har til hensikt å sikre at rett virksomhet legges på rett sted, slik at virksomhetens transportbehov møtes på en miljøvennlig og bærekraftig måte. Områdets tilgjengelighet er en viktig del av vurderingen.

Ettersom planforslaget i hovedsak regulerer for boligbebyggelse, samt at ABC-prinsippet i første omgang benyttes ved etablering av næringsvirksomhet, er det ikke uten videre aktuelt for planområdet. Det er likevel gjort en vurdering etter prinsippet ettersom mindre deler av bebyggelsen skal tilrettelegges for næring. Planområdet ligger innenfor et definert B1-område på ABC-kartet for Bergen kommune. B-områdene har middels god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende. Utbyggingen er i tråd med ABC-prinsippet ved at den har en sentral plassering og legger opp til å dekke det meste av transporten med kollektiv, sykkel og gange.

6. Arbeidsplasser og andre sentrale målpunkt nær planområdet

Planområdet ligger med kort avstand til arbeidsplasser langs Fanavegen, på Nordås i vest, Lagunen/Laguneparken i sør og Nesttun i nordøst, som vist i mobilitetskartet under. På grunn av planområdets umiddelbare avstand til bybanen, er det også god tilgjengelighet til arbeidsplasser på Sandsli/Kokstad i sør samt i retning Bergen sentrum i nord. Tilrettelagte gang- og sykkelveger tilgjengeliggjør arbeidsplasser i tillegg til andre viktige målpunkt i nærheten.

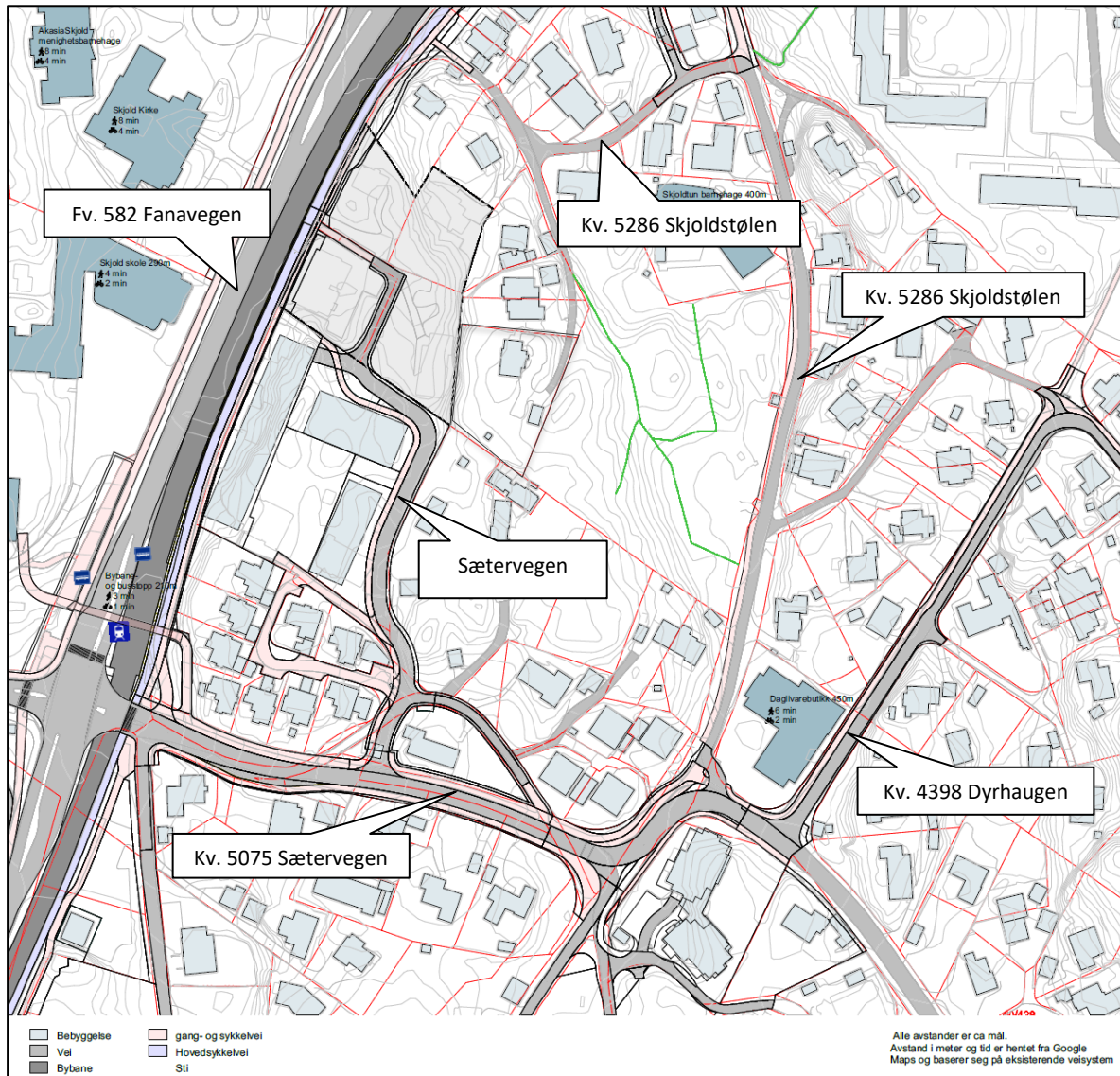
Innen en gangavstand på 20 min (ca. 1,5 km radius med ganghastighet på 5 km/t) fra planområdet ligger det flere skoler og barnehager i tillegg til badeplass, kjøpesenter og handelsområde. Både Nesttun idrettsplass og Slåtthaug idressområde ligger innen en avstand på henholdsvis 1 km og 2,1 km. Figuren under viser avstand til sentrale målpunkt i området, samt tiden det tar å sykle og gå fra planområdet.



Figur 4: Mobilitetskart med omtrentlige avstander for gange og sykkel

7. Veisystem

Planområdet ligger ved fv. 582 Fanavegen i vest og kv. 5286 Skjoldstølen i øst. En oversikt over hovedveiene i området er vist i figuren under sammen med utbyggingsområdet.



Figur 5: Veier i tilknytning til planområdet med oppgradert Sætervegen.

Fanavegen har høy trafikkbelastning med en ÅDT på omtrent 15.000 (NVDB, 2023). Fanavegen er hovedfartsåren mellom Nesttun/Midtun/Os og Rådal. Ifølge beregninger gjort i forbindelse med utbygging av Fanavegen 46 – 50 (planID 62800000), viser disse at krysset Sæterveien - Fanaveien vil ha trafikk opp mot kapasitetsgrensen på Fanavegen. Den viser også at det er noe kapasitetsreserve fra sidevegene, Sæterveien og Skjoldlia. Oversikt over trafikktvikling langs Fanavegen viser at ny E39 til Os som åpnet i 2022, har bidratt til en trafikkreduksjon i Fanavegen sør for krysset til Sætervegen på ca. 13%, sammenlignet med 2019 (Hopen, 2024).



Figur 6: Trafikkmengder (ÅDT) på veinettet ved planområdet, fra 2023. Kilde: Hopen 2023

Planlagt boligområde i reguleringsplan for Sætervegen forventes å skape en ny andel biltrafikk på ca. 80 ÅDT. Kapasitetsforholdene i avkjørsel til Sætervegen og i krysset Fanavegen/Sætervegen er sjekket ut, og det konkluderes som følger:

- Avkjørselen til Sætervegen vil ha stor kapasitetsreserve og det forventes ikke avviklingsproblemer
- Planforslaget gir marginal effekt på kapasitet og avvikling i krysset Fanavegen/Sætervegen

Konsekvensene av økt trafikk i avkjørselen ved Sætervegen er nærmere vurdert i forhold til krav i håndbøkene. Framtidig, dimensjonerende trafikk (inkl. trafikk fra planområdet) utløser ikke krav til kanalisering, venstresvingefelt eller andre endringer i kryssutforming i henhold til håndbøkene og kapasitetsberegningene som er utført (Hopen 2024).

Sætervegen er nylig utbedret med bredere fortau og rekkverk mellom fortau og vegbane i forbindelse med realisering av plan for Fanavegen 46-50 (planID 62800000). Planområdet har atkomst fra Sætervegen, som knytter seg til Fanavegen i vest samt Skjoldstølen og Hjortevegen i øst. Dette er kjøreveger som også er tilrettelagt med fortau eller gang- og sykkelvei. I forbindelse med planarbeidet på nabolomtten Fanavegen 46-50, er det etablert ny tilkomstvei inn til området fra Sætervegen. Denne skal betjene begge prosjektene. Fartsgrensen er 30 km/t og bredden er 5,8 m i tillegg til fortau på 2,5 m. Stigningen på vegen ligger i gjennomsnitt på 1:20.

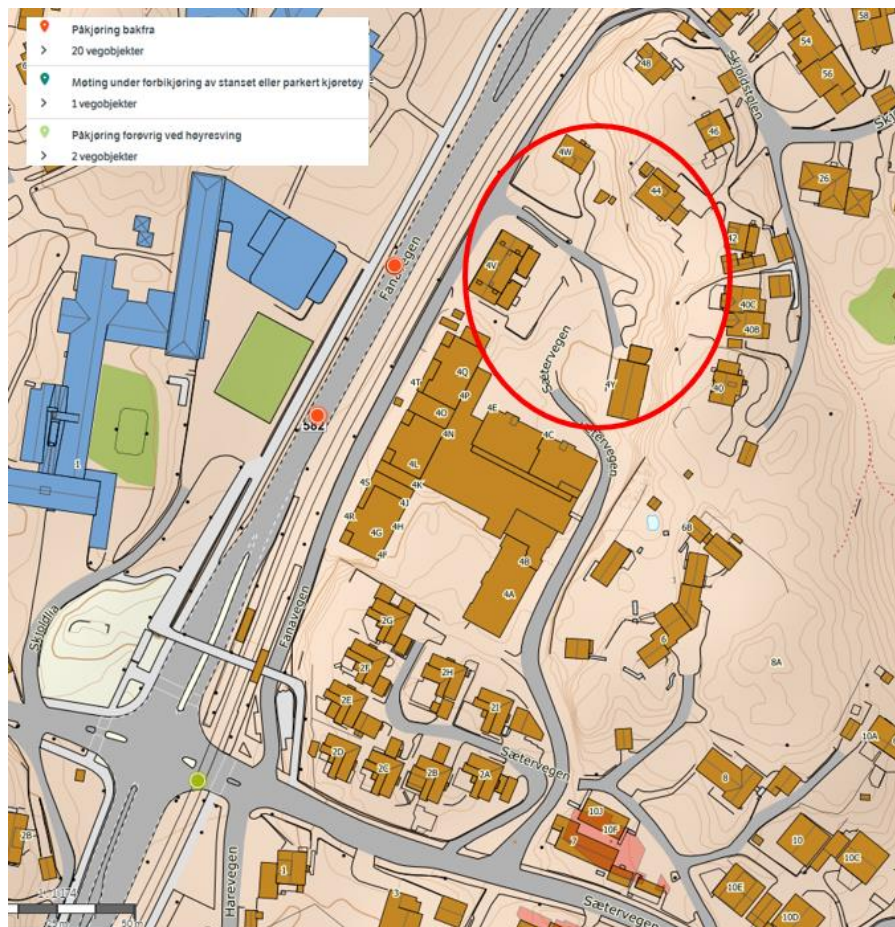
Langs nordsiden av Fanavegen går det i dag en gang- og sykkelveg som knytter Bergen sentrum med Bergen sør. Denne vil styrkes av et nytt utbedret sykkeltilbud langs sørsiden av Fanavegen.

Skjoldstølen i øst går langs den historiske Osbanetraseen, en jernbane som gikk mellom Os og Fana. Osbanetraseen er langs denne strekningen brukt som gang- og sykkelveg.

Dagens gangforbindelse mellom Fanavegen og Skjoldstølen er enten via Sætervegen i sør eller skjoldstølen i nord. Planforslaget sikrer flere gangforbindelser mellom øst og vest, herunder gangforbindelser gjennom utbyggingsområdet og friområdet. De nye gangforbindelsene gir kortere avstander til Skjold bybaneholdeplass og gang-/sykkelveg fra eksisterende boliger i området.

8. Trafikksikkerhet

I perioden 01. januar 2000 til dags dato er det ikke registrert trafikkulykker innad i planområdet, men det er registrert ulykker i området for øvrig. Hovedvekten av ulykkene er registrert i Fanavegen, spesielt ved krysset mellom Fanavegen og Sætervegen. Ingen av ulykkene har involvert fotgjenger eller akende.



Figur 7: Trafikkulykker registrert mellom januar 2000 og dags dato. Utbyggingsområdet omtrentlig vist med rød sirkel. Kilde: vegkart.atlas.vegvesen.no

Skjoldområdet er gjenstand for regulering og fortetting, herunder oppgradering av veisystemet. Blant annet er Sætervegen nylig oppgradert med bredere fortau og rekkverk mellom fortau og vegbane i forbindelse med realisering av plan for Fanavegen 46-50.



Figur 8: Sætervegen i 2017 (til venstre) og 2019 (til høyre). Kilde: google Street View.

Andre trafikksikringstiltak i forbindelse med utbygging i Skjoldområdet er:

- oppgradering og trafikksikring langs Sætervegen og Hjortevegen
- utbedring av Smøråsvegen
- gang/sykkelvei langs Iglevatn, ved østsiden av Apeltunvegen
- opprustning av Apeltunvegen fra kryss Slåtthaugvegen til kryss Hjortevegen
- nytt fortau i nordre del av Apeltunvegen
- nedsatt fartsgrense og fysisk fartsdempning i Apeltunvegen

Samleveiene i Skjoldområdet er samlet sett vurdert å være godt tilrettelagt for å ivareta god trafikksikkerhet for myke trafikanter. Likevel kan vegene i området oppleves utrygge som følge av høy trafikkmengde, spesielt i rushperiodene.

9. Tilkomst og parkering

I forbindelse med planarbeidet på nabolommen, Fanavegen 46-50, er det regulert og etablert en ny kjøreadkomst inn til området fra Sætervegen. Denne skal betjene begge prosjektene. Fartsgrensen i kv.Sætervegen er 40 km/t, og 30 km/t i privat veg Sætervegen.



Figur 9: Utsnitt av vedtatt regulering (planID 62800000) med ny adkomstveg som i dag er etablert. Dette blir også adkomstvegen til prosjektet i Sætervegen.



Figur 10: Ny tilkomst fra Sætervegen, etablert i forbindelse med realisering av prosjektet i Fanavegen 46-50. Kilde: Opus



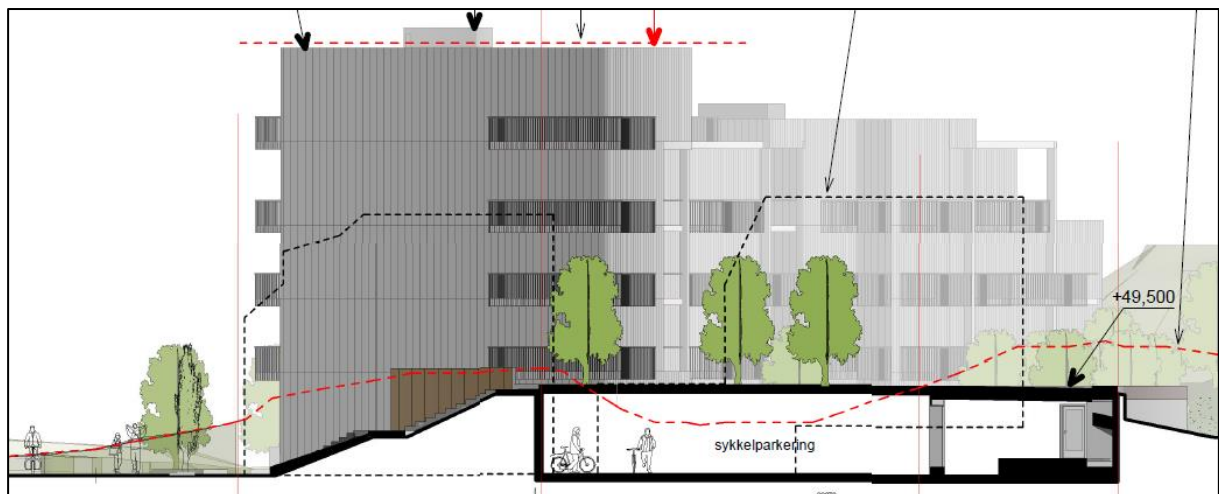
Figur 11: Deler av tilkomstvegen med nye boliger i Fanavegen 46-50 til venstre i bildet. Avkjørsel til parkeringsgarasje for Sætervegen vil etableres i enden av strekningen i bildet. Kilde: Opus

Planområdet har i dag to gangtilkomster fra den regulerte gang- og sykkelvegen langs bybanetraseen i Fanavegen. Disse vil opprettholdes ved realisering av planforslaget. I tillegg skal det etableres en nye gangforbindelser som gir raskere og mer direkte adkomst til Skjoldstølen.

Planforslaget tilrettelegger for parkering for i terrasseblokk i BBB. Anlegget vil ha biltilkomst fra sør via f_SKV1. Beboere i BKB og BKS får universell tilkomst til parkering via trapp/heis i BBB.

Det er lagt til grunn en parkeringsdekning på 0,65 per 100 m² BRA for bolig (45 plasser) og maksimalt 15 parkeringsplasser per 1000 m² for næring (2-5 plasser). Dette inkluderer HC-parkering og plasser til bildeling. Parkeringsdekningen er dermed lagt på minimumskravet for byfortettingssonen (BY) iht. KPA 2018. Det legges til rette for en høy sykkelparkeringsdekning med totalt 120 sykkelparkeringsplasser, som gir en dekning på 2,5 per 100 m² BRA som er iht. KPA 2018. Prosjektet bidrar således til økt bruk av kollektiv, sykkel og gange ved å tilrettelegge med lav bilparkeringsdekning og en god andel sykkelparkering.

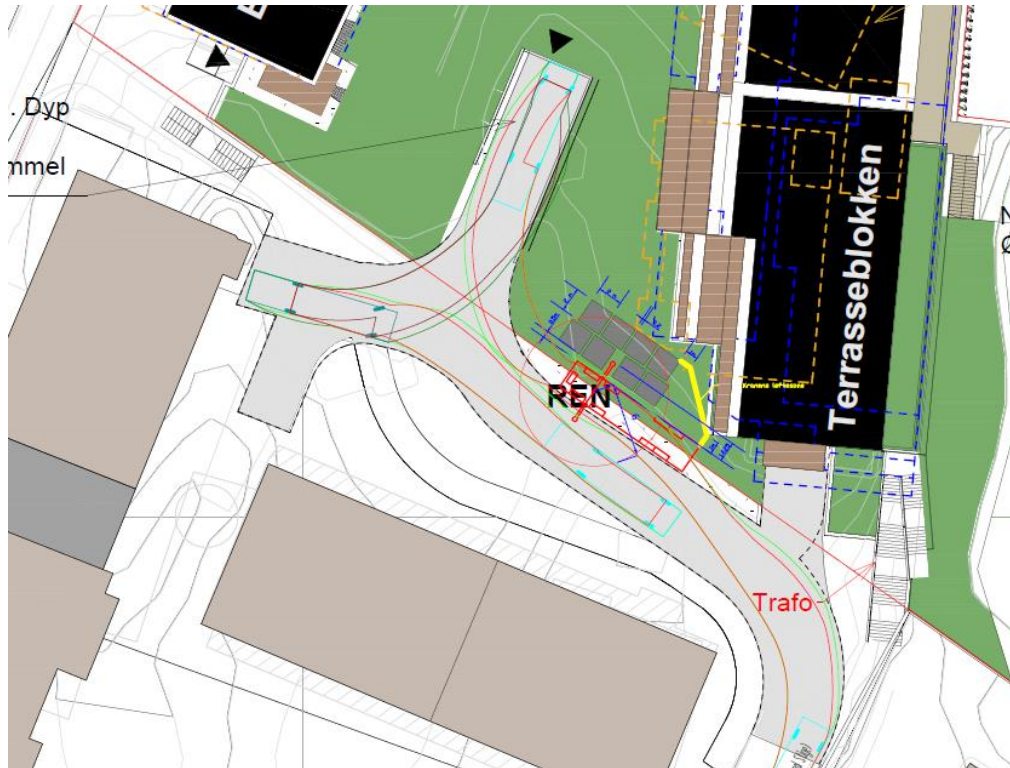
Sykkelparkering er planlagt i eget sykkelparkeringsanlegg i bestemmelsesområde #2. Anlegget vil ligge delvis under bakken og ha tilgang fra gang- og sykkelvegen langs Fanavegen og felles uteområde (BUT).



Figur 12: Snitt viser planlagt sykkelparkering. Kilde: TAG arkitekter

10. Varelevering, renovasjon og utrykning

Renovasjon løses i f_BRA langs internveg f_SKV1. Renovasjonsbilen vil kunne snu som vist i figuren under. Den vil da også kunne betjene renovasjonsanlegget til naboprojektet, innenfor f_BRE2. BIR har gitt positiv uttalelse til renovasjonsteknisk plan, utarbeidet av Sweco architects.



Figur 13: Sporing renovasjonsbil og oppstillingsplass. Kilde: Sweco architects

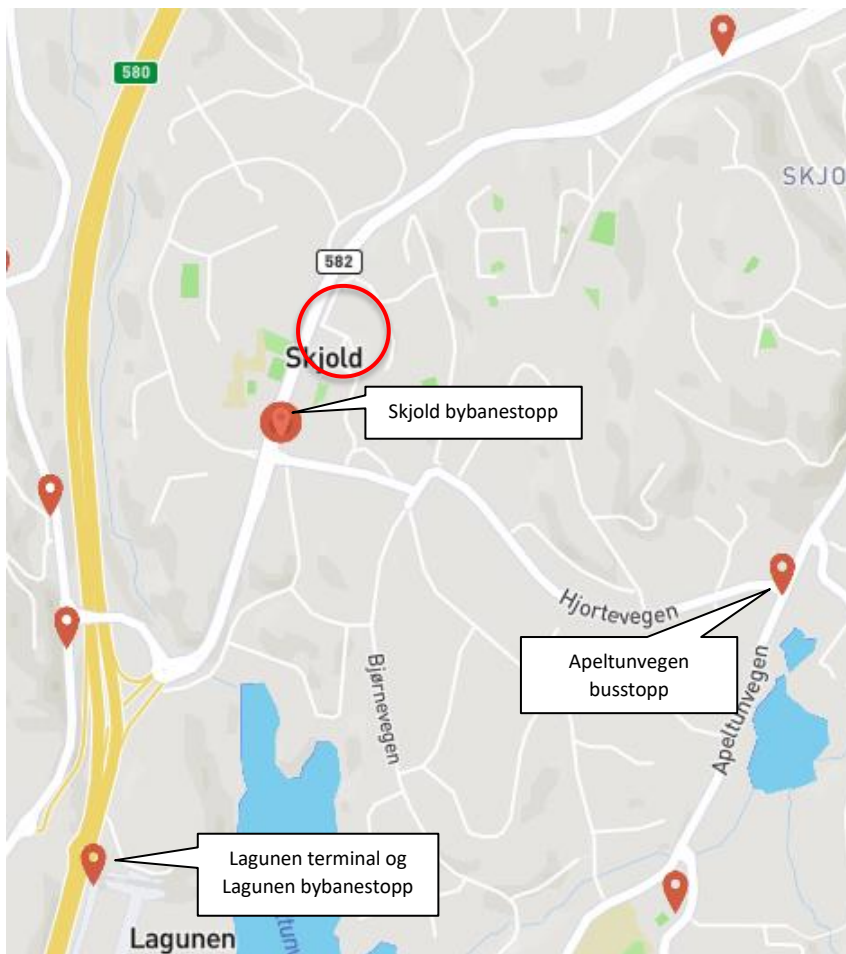
Det legges opp til forretning med lite plasskrevende varehandel i første etasje i BKB. Varelevering vil skje via felles tilkomstvei f_SKV1, med snumulighet og oppstilling lik renovasjonskjøretøy i f_SV3. Herfra fraktes varer via gangveg til heis i bygg.

Tilkomst og oppstilling for utrykningskjøretøy løses i f_SV3. Slukking i BBB ivretas med dobbel rømningsvei. Det er derfor ikke nødvendig med egen oppstillingsplass for brannbil utover f_SV3. Ved eventuell utrykning kan bygg innenfor BKB nås fra gangveg langs Fanavegen som er tilrettelagt for utrykning. Oppstillingsplasser er vist på illustrasjonsplan.

11. Kollektivtilbud

Planområdet ligger ca. 170 m nord for bybanestoppet på Skjold. Banen går hvert 5. minutt i rushtiden på hverdager. Resten av dagen går den hvert 7-8. minutt, mens den tidlig om morgenen og sent på kvelden går noe sjeldnere. I helgene går den ca. hvert 7-8. minutt og har nattavganger natt til lørdag og søndag.

Lagunen terminal er dermed nærmeste bussholdeplass, og ligger med en avstand på ca. 1,3 km mot sør eller eventuelt ett stopp med bybanen. Her går det en rekke busser med hyppige avganger og som dekker de fleste områder i Bergen, herunder Sandsli, Hjeltestad, Krokeide, Åsane, Landås og Fyllingsdalen. Alternativt er det ca. 1 km til bussholdeplass i Apeltunvegen hvor rute 76 mellom Nesttun terminal og Smørås snuplass kjører.

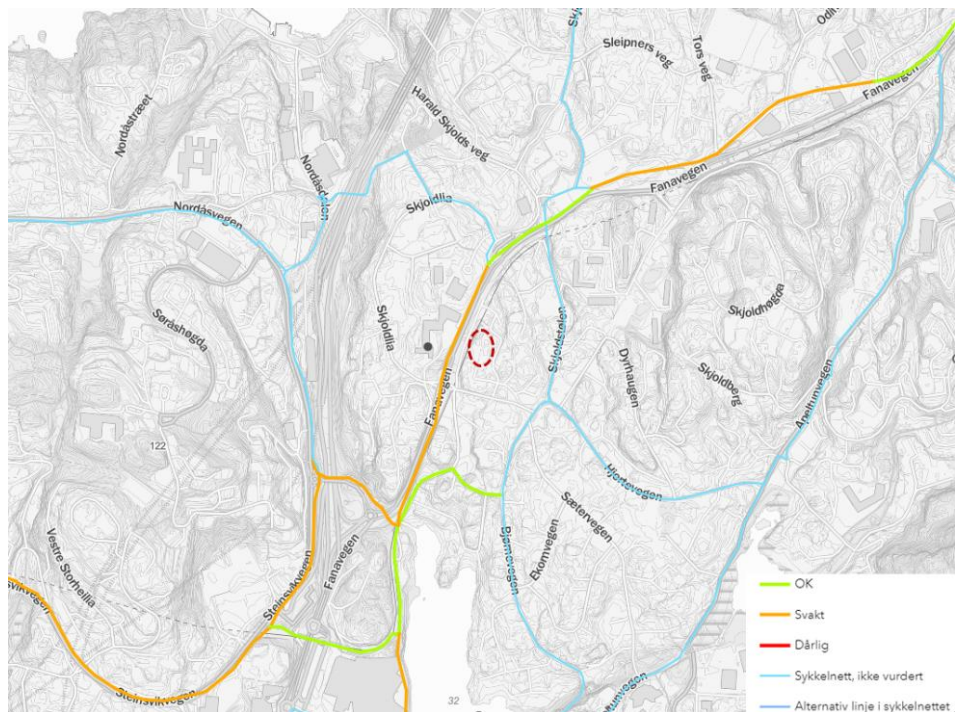


Figur 14: Kollektivholdeplasser i nærheten av planområdet. Planområdet omtrentlig vist med rød sirkel. Kilde: Skyss.no

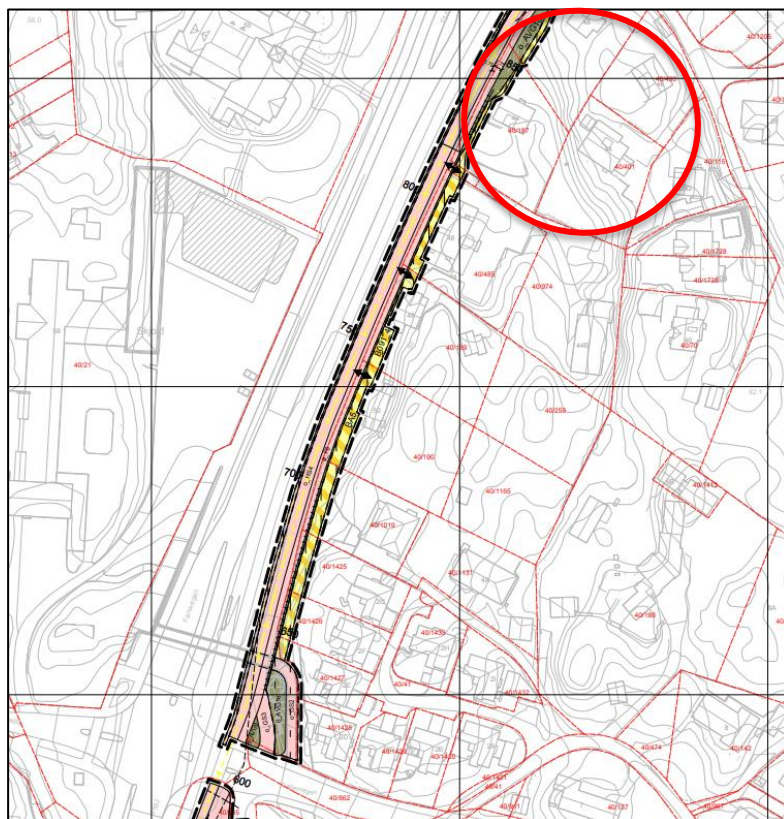
12. Tilgjengelighet for gående og syklende

Figuren under viser et utsnitt av definert sykkelnett i sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. Det er gjort en tilbudsvurdering av deler av sykkelnettet, hvor strekningene har blitt kategorisert og gitt en fargekode etter kvaliteten på sykkeltilbudet. Sætervegen inngår ikke i sykkelnettet og Skjoldstølen er foreløpig ikke vurdert. Fanavegen er kategorisert som svakt med forklaring «*mangler skille/tilstrekkelig bredde jfr. trafikkgrunnlag*».

Deler av sykkelvegnettet skal likevel oppgraderes slik at det i større grad er sammenhengende og av høy kvalitet. Reguleringsplan for Fana, gnr. 40 bnr. 1714 mfl., Osbanen og Fanavegen, sykkelstamveg Bergen, Delstrekning 2 (planID 62870000) regulerer blant annet oppgradert sykkelveg mellom Skjoldskiftet og Lagunen. Planen er utarbeidet med bakgrunn i at strekningen er en viktig rute for syklister i Bergen. Formålet med planen er å få et mer enhetlig og effektivt sykkeltilbud fra sør og inn mot Bergen sentrum. I tillegg legger den til rette for et mer attraktivt gangtilbud gjennom sentrumsområdene i Fana bydel. I planen blir anlegg for gående og syklister adskilt, slik at syklister vil kunne hold jevn hastighet uten å komme i konflikt med gående. Planen bedrer dermed tilbud for begge trafikantgruppene.



Figur 19: sykkelnett med tilbudsvurdering i området rundt planområdet. Kilde: Bergenskart.

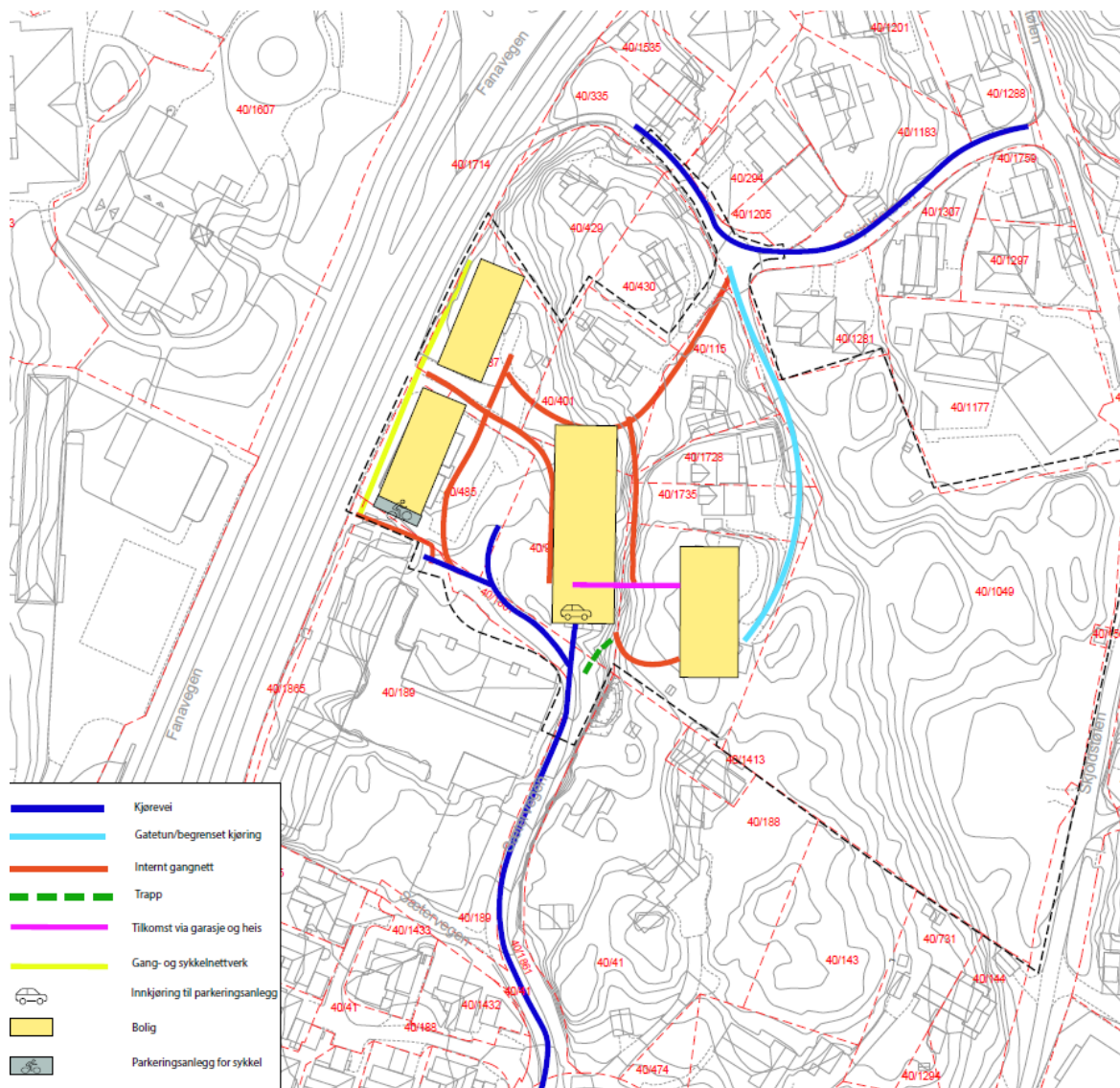


Figur 15: Utklipp av plankart for Fana, gnr. 40 bnr. 1714 mfl., Osbanen og Fanavegen, sykkelstaveg Bergen, Delstrekning 2 (planID 62870000). Deler av planområdet omtrentlig markert. '.

I tillegg til bedre sykkelveinett i Fanavegen, jobbes det med å tilrettelegge for syklister i Hjortevegen, som forbinder Fanavegen i vest og Apeltunvegen i øst. Langs Hjortevegen er det i dag en rekke pågående planer, noe som gir økt behov for gode gang- og sykkelveger i området.

Internt i prosjektet reguleres det for nye gangforbindelser mellom Skjoldstølen og regulert gang- og sykkelveg langs Fanavegen. Forbindelsen vil medføre kortere avstand til/fra bybanestoppet på Skjold og en mer direkte forbindelse med gang- og sykkelvegen. Forbindelsen vil være hovedtilkomst for boliger innenfor felt BBB. På grunn av stor høydeforskjell mellom Fanavegen og Skjoldstølen er gangforbindelser delvis tilrettelagt med trapper. Det sikres universell tilkomst til alle boligene til og fra utearealet.

Bebyggelsen i BKB og BBB har innganger fra felles uteområde/gårdsrom. Næringslokaler har direkte tilkomst fra gangveg i Fanavegen. Boligene i BBB har inngangspartier via intern gangforbindelse og direkte fra parkeringsanlegget. Rekkehus i BKS har gangtilkomst via BBB utvendig og via heis, og fra Skjoldstølen.



Figur 16: Intern mobilitet for ny bebyggelse. Kilde: Opus

13. Barn og unge

Planområdet ligger med kort avstand til både barnehage og barneskole, samt leke- og idrettsplasser. Strekningene er tilrettelagt med gang- og sykkelveg som er adskilt fra bilveg. En gang- og sykkelbro er

anlagt for trafiksikker krysning av Fanavegen til blant annet Skjold barneskole. Det er positivt at det er tilrettelagt for trygg skolevei som er adskilt fra biltrafikken i Fanavegen.



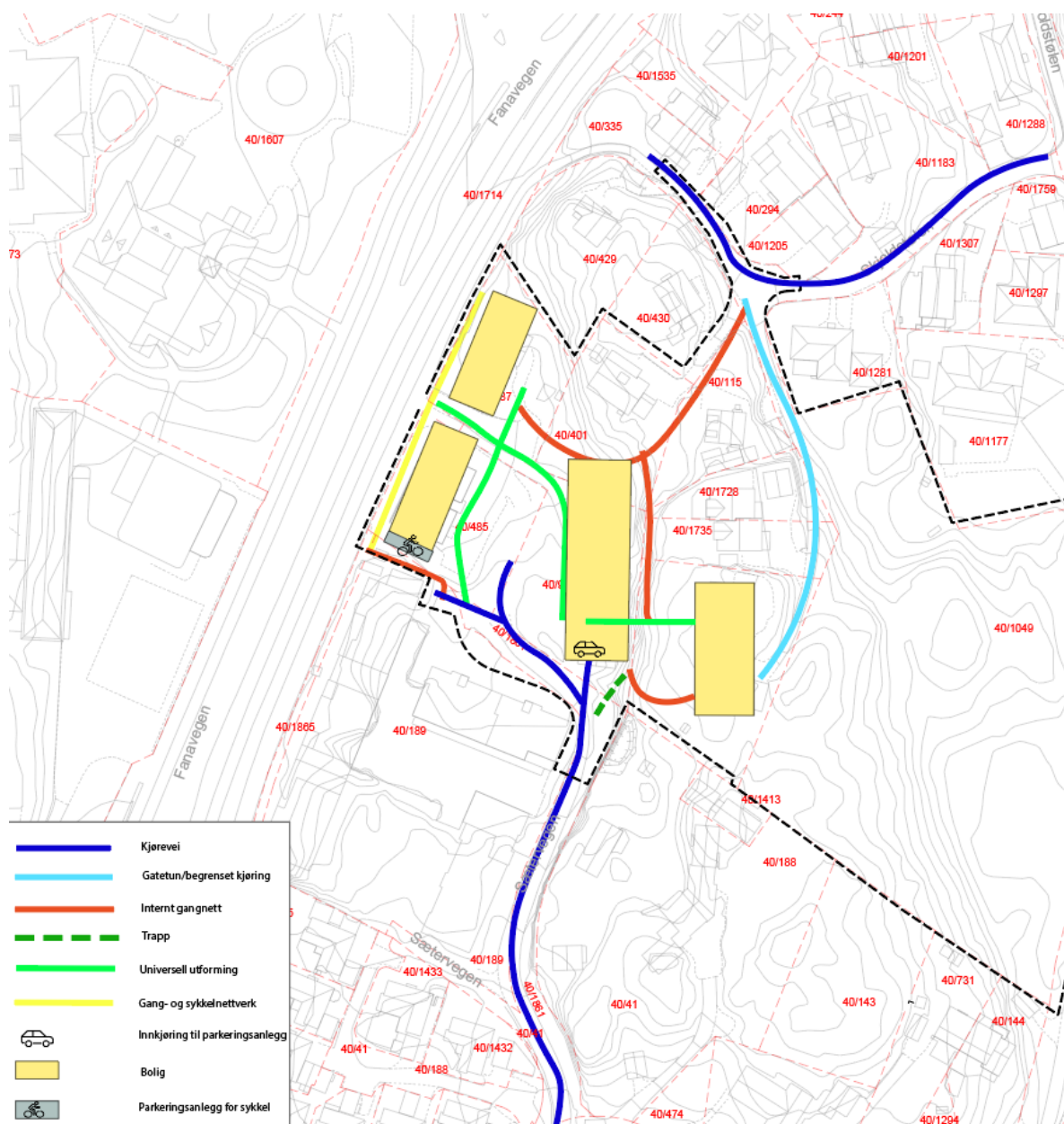
Figur 17: Sentrale målpunkt for barn og unge på Skjold. Kilde: kartverket

Reguleringsplanen for Sætervegen regulerer friområdet GF i Skjoldstølen. Dette gjøres for å videreføre området i tillegg til å sikre ny gangvei gjennom det. Det skal ikke utføres tiltak i friområdet som følge av denne planen. Området er imidlertid relativt nylig blitt utbedret og opprustet til et variert landskapsrom for lek og aktivitet i regi av Bergen kommune.

14. Universell utforming

Prinsipp for universell utforming er så langt det er mulig lagt til grunn for utforming av prosjektet. Felles utearealer skal ha fokus på universell utforming slik at området tilrettelegges best mulig for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Planområdet blir i hovedsak universelt utformet med unntak av interne gangforbindelser fra Fanavegen til Skjoldstølen som pga. stor høydeforskjell delvis må anlegges med trapp. Adkomst fra uteoppholdsarealet og parkeringsanlegg frem til boenhetene vil være universelt utformet. Figur 27 viser alle universelt utformede forbindelser innad i planområdet.

HC-parkeringsplasser plasseres nærmest inngang i parkeringsanlegg med enkel fremkommelighet.



Figur 18: Oversikt over universell tilkomst og snarveier. Kilde: Opus

15. Tiltak for å begrense transportbehov og fremme miljøvennlig transport

Det er tilrettelagt for en rekke trafikkreduserende tiltak i planen, hvorav flere av disse fremmer miljøvennlig transport, gange og sykkel:

- Trafikksikker tilkomst for myke trafikanter, der hovedadkomst til boligområdet er beregnet for gående og syklende via gangveier, gatetun og uteområder.
- Lav parkeringsdekning for bil i samsvar med minimumskravet i KPA 2018 (45 plasser til bolig, og 2-5 plasser til kontor/forretning/bevertning)
- Tilrettelegging for bildeleløsning for å redusere privatbilisme
- Tilrettelegging for ladepunkt for både el-biler og el-sykler/transportsykler
- Sykkelparkeringsdekning i tråd med krav på 2,5 plasser per 100 m² BRA i KPA 2018. Det skal avsettes minimum 20 m² til transportsykler.

16. Oppsummering og konklusjon

Bergen vil møte utfordringene frem mot 2030 med å utvikle en mer kompakt og velfungerende by hvor innbyggerne skal bevege seg mer i hverdagen. Det er et mål at all vekst i persontransport skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport (KPA 2018). Overordnede mål for reguleringsplanen ble i kap. 4 definert som følger:

- Sikre god tilgjengelighet for gående og syklende til og fra planområdet opp mot eksisterende og planlagte gang- og sykkelnett
- Etablere boliger med gangavstand til sentrale målpunkt og med god tilgjengelighet til kollektiv- og sykkelveinettet
- Redusere belastningen på høyt trafikkerte veger i Skjoldområdet
- Sikker ferdsel for myke trafikanter innad i planområdet

Mobilitetsplanen beskriver hvordan planforslaget tilrettelegger for myke trafikanter, slik at vekst i persontransport som følge av forslaget i høyest grad vil kunne tas av kollektiv, sykkel og gange.

Planområdets sentrale plassering gir gode muligheter for å reise både til fots, med sykkel og med kollektivtransport. Planforslaget sikrer god tilgjengelighet for gående og syklende med bakgrunn i sentral plassering langs eksisterende og planlagte gang- og sykkelveinettet. Det planlegges for god kvalitet på sykkelparkering med attraktiv og trygg sykkelparkering under tak med låsbar installasjon og god dekning i tråd med gjeldende parkeringsnorm (jf. § 17 KPA 2018), samt avsatt plass til transportsykler. Sykkelparkeringen vil ha enkel tilkomst direkte fra hovedsykkelruten i Fanavegen og felles gårdsplass.

Det vil gis økt tilgjengelighet for gående ved å opparbeide en nye tverrforbindelser mellom Fanavegen og Skjoldstølen. I tillegg sikrer planen friområdet GF i Skjoldstølen. Internt i prosjektet skal det være bilfritt og sikker ferdsel for myke trafikanter.

Planforslaget for Sætervegen er planlagt med lav bilparkeringsdekning for byfortettingssonen iht. KPA 2018. Lav parkeringsdekning bidrar til å redusere belastning på omkringliggende veier i området. Alle parkeringsplasser skal tilrettelegges med lading, og det settes av parkeringsplasser til bildeling.

Planen tilrettelegger for bærekraftig mobilitet med god kollektivdekning, økt fremkommelighet for gående og syklende, bildeling og lav parkeringsdekning. Planen tilrettelegger dermed for grønn mobilitet i tråd med målsettingene.