

Mobilitetsplan

Ytrebygda. Gnr. 115, Bnr.220, Sandslimarka

Arealplan-ID 71520000

Bergen kommune



A/STAB

Innhold

1.	Innledning	3
2.	Hva er en mobilitetsplan	3
3.	Planområdet	4
4.	Tjeneste- og fritidstilbud i nærområdet	5
5.	Kollektivtilbud	6
6.	Myke trafikanter	7
	Gående	7
	Syklende	7
7.	Veg- og trafikkforhold	8
	Trafikkmengder	8
	Tilkomst for bil, utrykningskjøretøy og renovasjon	8
	Tilkomst for sykkel	9
8.	Parkering	9
	Bilparkering	9
	Sykkelparkering	9
9.	Universell tilgjengelighet	10
10.	ABC-prinsippet	10
11.	Oppsummering	11

Forslagsstiller:	PlanID. / saksnr:	Dok. dato:
Sandslimarka 185 AS	71520000 / 2023/18121	30.04.2025
Internt prosjektnr.:	Utarbeidet av:	Prosjekt/KS-ansvarlig:
102832	Anna Skogen Holst	IAH
Revisjonshistorikk:		
Rev.nr.:		

1. Innledning

Formålet med planforslaget for Sandslimarka er å transformere eksisterende næringstomt til boligformål. Det legges opp til etablering av tre leilighetsblokker, med parkeringsareal under bakken. Totalt bruksareal for boligene er beregnet å være omtrent 8000 m². Dagens grå parkeringsarealer ønskes transformert til grønne uteoppholdsarealer med etablering av nye gangforbindelser som vil knytte planområdet sammen med nærområdet.

Planområdet ligger omtrent 500 meter fra Sandslimarka bybanestopp, og er dermed særlig godt plassert med tanke på å kunne tilby nye beboere lett tilgjengelige og miljøvennlige transporttilbud.

Mobilitetsplanens formål er å belyse hvordan planforslaget knytter seg opp mot nærområdet for gående, syklende og kjørende.

Forutsetninger

Mobilitetsplanen tar utgangspunkt i følgende forutsetninger for planforslaget:

- Maks antall boenheter
 - o 100 enheter
- Minimum parkeringsdekning for sykkel
 - o 2,5 plasser per 100 m²-BRA bolig
 - o Tilsvarende ca. 200 plasser
- Minimum til maksimal parkeringsdekning for bil
 - o 0,6-0,8 plasser per 100 m²-BRA bolig
 - o Tilsvarende ca. 49 til 65 plasser

2. Hva er en mobilitetsplan

En mobilitetsplan skal, ifølge kommuneplanens arealdel (KPA2018) utarbeides 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.

Mobilitetsplanen skal redegjøre for følgende:

- Hvordan det legges til rette for å begrense transportbehovet, fremme miljøvennlig transport og sikre trygg varelevering, parkering og tilkomst for alle.
- Kollektivtilbud og tilbud til gående og syklende. Tiltak foreslås der dette er relevant
- Samsvar med målsettingen av rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsipper)
- Hvordan prosjektet utnytter deleløsninger
- Behov for kollektivinfrastruktur
- Behov for ladestruktur
- Universell tilgjengelighet

3. Planområdet

Planområdet ligger på Sandsli i Ytrebygda bydel, omtrent midt mellom Flesland i vest og Lagunen senter i øst. Planområdet består hovedsakelig av eiendommen gnr.115 bnr.220 med adresse Sandslimarka 185. I likhet med flere andre pågående planer i området, legges det også i denne planen opp til transformasjon fra kontor/næring til boligbebyggelse.



Figur 1 Planområdets beliggenhet

I nærområdet finner man flere store arbeidsplasser, skoler og barnehager, diverse handel og idretts- og fritidstilbud. Nærhet til bybanen gjør det også lett å komme seg rundt, om en ønsker å benytte tilbud utenfor nærområdet. Tilbud i nærområdet er nærmere beskrevet i kap. 4.

Bebyggelsen nærmest planområdet er variert. I nord ligger Sandsli bo- og aktivitetssenter som blant annet rommer 120 sykehjemsplasser og 30 omsorg pluss leiligheter. I sør ligger et kontorbygg som er arbeidssted for ulike aktører. I vest ligger et større eneboligområde og i øst grenser planområdet til både småhusbebyggelse, samt Norlandia Capella barnehage.

4. Tjeneste- og fritidstilbud i nærområdet

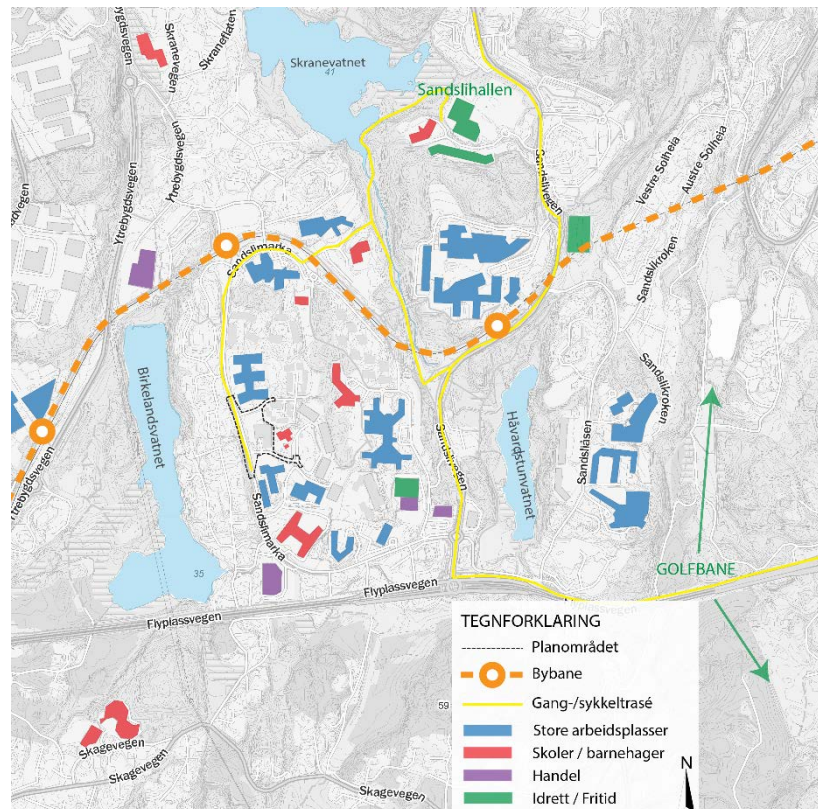
Mot viktige målpunkt er planområdet godt lokalisert. Som følge av et godt gang- og sykkelnett i området er det korte avstander til blant annet butikker, skole, barnehager og fritidstilbud.

Omtrent 750 meter unna ligger to dagligvarebutikker. Her finnes også flere tilbud, som tannlege, matservering, InterPadel og treningssenteret Sporty. Det ligger også en rekke store arbeidsplasser innen gang- og sykkelavstand. Nærhet til bybanen bidrar også til planområdets sentrale plassering.

Når det gjelder fritids- og aktivitetstilbud i nærområdet er det et variert tilbud for både

barn, unge og voksne. Ved Birkelandsvatnet, Håvardstunet og Skranevatnet er det fine leke- og rekreasjonsområder hvor det er mulighet for fiske. Disse friluftsområdene er også startpunkt for flere rundturer i området. I tillegg er det golfmuligheter ved Fana Golfklubb, med 18 hull fordelt på hver sin side av Flyplassvegen.

Ved Sandslihallen, ca. 20 minutters gange unna planområdet, er det flere tilbud for hele familien. Idrettshallen tilbyr «åpen hall» som er et gratis aktivitetstilbud for barnefamilier. Utenfor hallen er det basketball-, fotball og sandvolleyballbaner.



Figur 2 Tjeneste- og fritidstilbud

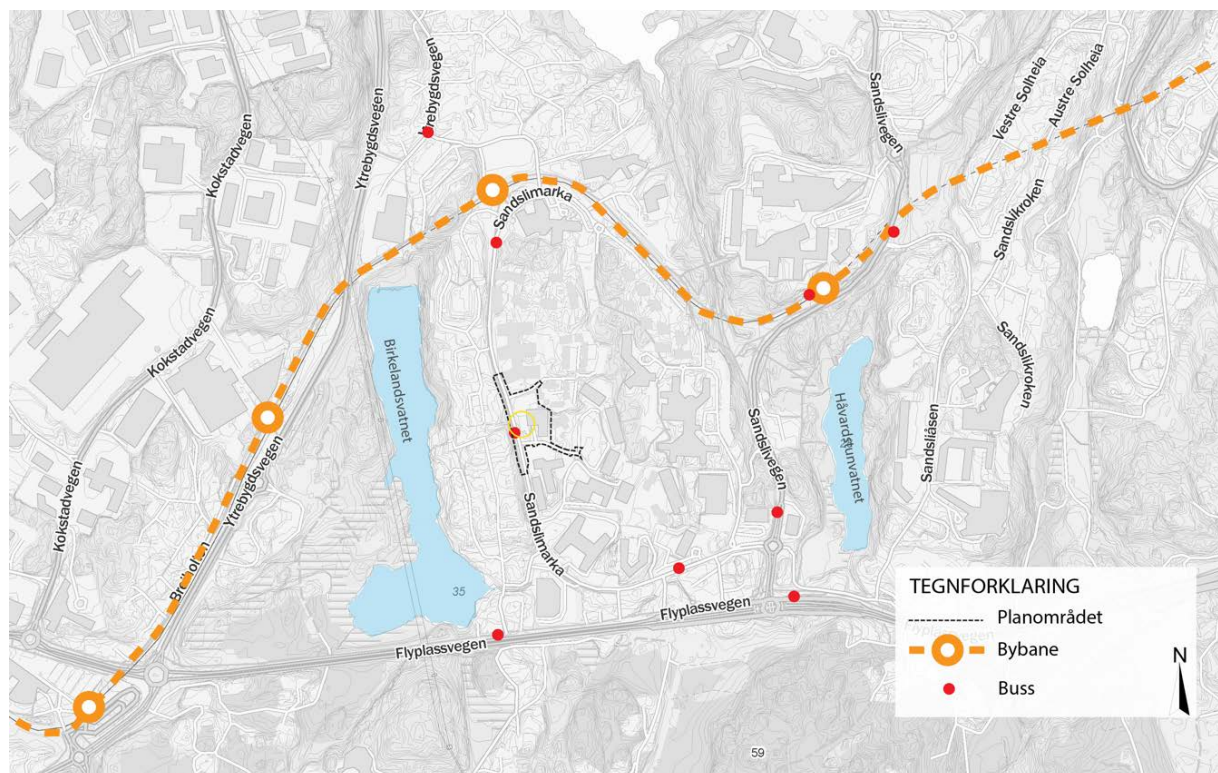
5. Kollektivtilbud

Bybanestoppet Sandslimarka ligger ca. 500 meter nord for planområdet, og det tar omtrent 5 minutter å gå. Mellom Bergen sentrum og Sandslimarka tar det 38 minutter. I retning Bergen sentrum stopper bybanen ved en rekke holdeplasser på kollektivknuteplasser, som Birkelandskrysset, Nesttun, Lagunen og Kronstad.

Fra Sandslimarka har bybanen svært hyppige avganger som gjør planleggingsbehovet mindre. I rushtiden om morgen og ettermiddag går den hvert 5. minutt og mellom rushtidene hvert 7.-8. minutt. Etter kl. 19.00 går den hvert 10. minutt frem til nattavgangene. I helgene er det avganger ca. hvert 10.-15. minutt, ned mot 30 minutter på søndager.

Innenfor planområdet ligger bussholdeplassen Sandsligården, hvor linje 23 (Straume terminal – Bergen lufthavn) går i ukedagene hver halvtime. Ca. 12 minutters gange sørøst for planområdet ligger bussholdeplassen Stølshaugen, hvor linjene 23, 23E 50E og 52E går. Dette kan i stor grad regnes som «jobb-ruter» da de har færre avganger og bare går i ukedagene.

Både nærheten til og de hyppige avgangene på Bybanen gjør denne til et mer lettvinnt valg av fremkomstmiddel. Som «ryggraden» i Bergens kollektivtilbud sørger den for en effektiv og sikker reise. Bussrutene er mer tilpasset de større arbeidsplassene som er å finne på Sandsli og Kokstad.



Figur 3 Kollektivtilbud

6. Myke trafikanter

Fra planområdet er det godt tilrettelagt for bruk av miljøvennlige transportmetoder. Langs bybanen er det sikret gode fremkomstmuligheter for gående og syklende. Langs Flyplassvegen er det også gang- og sykkelfelt, som gjør det enkelt for de som ønsker å benytte sykkel eller gange som fremkomstmiddel. Gange- og sykkelforbindelsene i nærområdet er universelt utformet, belyst, innenfor og langs boligområder som er kvaliteter som gjør det enkelt å velge bort bilen.

Gående

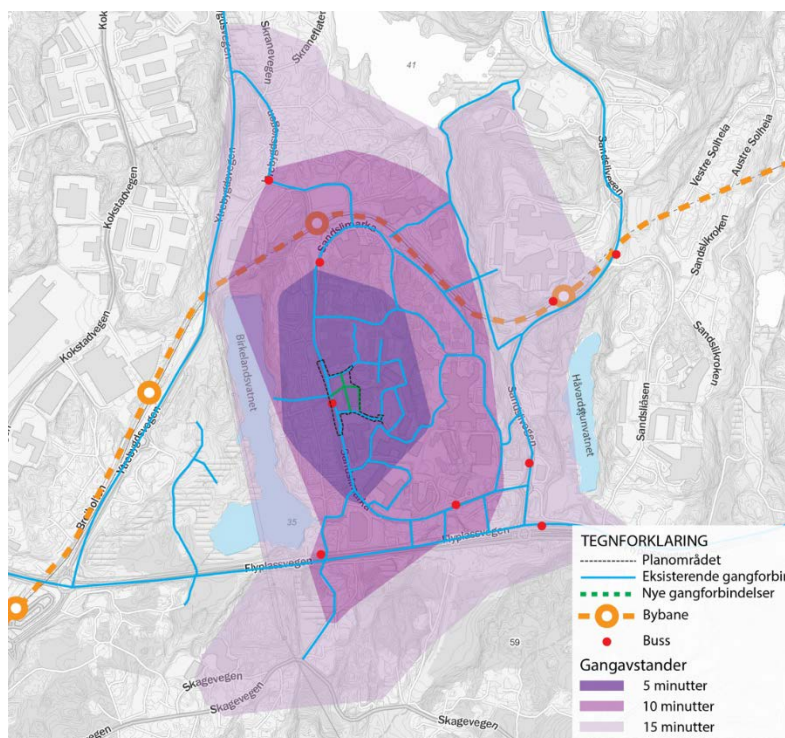
For gående er gangtilbudet svært godt som følge av mange interne gangforbindelser, i tillegg til fortau og gang- og sykkelveger langs bilvegene i området.

Figur 4 viser hvor langt man rekker ved å gå i 5, 10 og 15 minutter. Spesielt innenfor 10-minutter-sonen vil gående nå et variert utvalg av tilbud. Blant annet dagligvarebutikker, bybanen og flere bussholdeplasser.

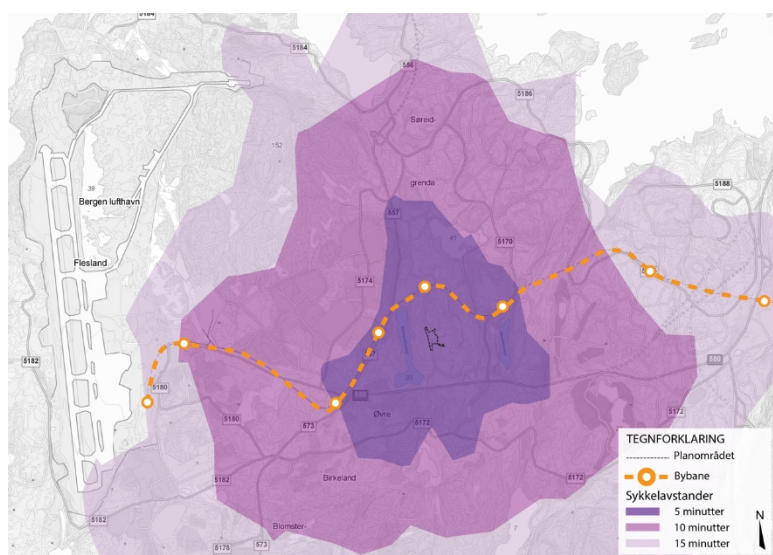
Planforslaget legger opp til å styrke det eksisterende gangnettet, ved å forbedre og etablere nye gangforbindelser, vist med grønn farge i kartet. Gangforbindelsene vil være universelt utformet. Det vil anlegges belsning langs gangforbindelsene i og ved planområdet. Belstning langs gang- og sykkelveger er et godt tiltak som bidrar til å øke trygghetsfølelsen, som videre øker tilgjengeligheten, attraktiviteten og bruken.

Syklende

I likhet med gående er tilbudet for de som ønsker å sykle, svært godt. Langs bybanen er det tilrettelagt sykkeltrasé langs hele dens strekning med unntak av gjennom tunneler. Figur 5 viser hvor store områder syklister kommer innen 5, 10 og 15 minutter.



Figur 4 Mobilitetskart - gange



Figur 5 Mobilitetskart - sykkel

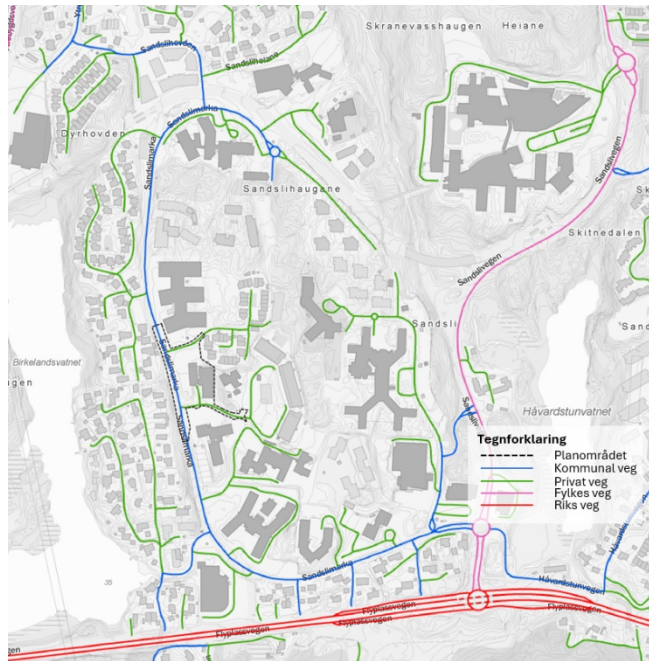
7. Veg- og trafikkforhold

Figur 6 viser vegnettet på Sandsli. Adkomst til planområdet er fra Sandslimarka i vest. Denne vegen leder videre til Sandslihaugen i øst, som videre går til Flyplassvegen. Mot nord, leder Sandslimarka mot Sandslihovden og Sandsliheiane. Det er i tillegg en rekke private vegger i og rundt planområdet.

Trafikkmengder

Trafikkmengden i området varierer.

Flyplassvegen er registrert med en årlig døgntrafikk (ÅDT) mellom 23000 og 30000. Det er ikke oppgitt årlig døgntrafikk (ÅDT) på Sandslimarka, men iht. Trafikkvurdering datert 31.01.2025 utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS er det anslått at deler av vegens trafikkmengde vil være 2800 ÅDT i 2045. Tallet tar utgangspunkt i at alle planlagte boliger og barnehager i området realiseres. Trafikkvurderingen viser også til at den forventede trafikkmengden, skapt av denne reguleringsplanen, vil være ca. 180 ÅDT. Dette som følge av blant annet god kollektivdekning og parkeringsdekningen i planforslaget.



Figur 6 Vegsystemet ved planområdet

Fartsgrensen langs Sandslimarka er 40 km/t, og er anlagt med langsgående gang- og sykkelveg på vestsiden av vegen. Fra planområdet og videre nordover er det i tillegg fortau på østsiden av vegen.

Tilkomst for bil, utrykningskjøretøy og renovasjon

I dag har planområdet adkomst både fra nord og sør. For å sikre at planområdet blir bilfritt og prioritert for myke trafikanter, vil adkomst i sør stenges. Planområdets eneste adkomst vil være fra nord, hvor biltrafikk ledes videre mot parkeringsanlegg under bakken. Parkeringsanlegget vil i hovedsak være under bakken, men som følge av interne høydeforskjeller vil den sørlige delen være over bakkeplan. Under parkeringsanlegget vil det være boder og tekniske rom.

Avkjørselen utformes slik at adkomst er sikret for større kjøretøy, dette gjelder da renovasjonsbil og utrykningskjøretøy. Det vil også sikres tilkomst til oppstillingsplass for brannbil i sør, over gjennomgående fortau. Iht. Bergen brannvesens «Veiledning: Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper» kan brannbiler kjøre over maksimum 15,0 cm terskelhøyde. Dette innebærer at det gjennomgående fortauet ikke kan ha kantsteinskanten som er høyere enn 15,0 cm.

Renovasjon er plassert i den nordlige delen av planområdet, like sørøst for adkomsten. Det legges opp til 10 nedgravde konteinere. Renovasjonsbilen vil benytte deler av den private vegen Sandslimarka ved manøvrering til oppstillingsplass. Renovasjonsbilen vil ikke være til hinder for ferdselsårer for myke trafikanter. Ved å benytte deler av den private vegen til manøvrering bidrar man til et tryggere trafikkbilde da en unngår manøvrering like ved uteoppholdsarealer og gangforbindelser. Byggenes inngangsdører er plassert slik at myke trafikanter ledes bort fra renovasjonsplassen, og ledes via interne gangforbindelser mot fortau langs den kommunale vegen Sandslimarka.

Tilkomst for sykkel

Prosjektet legger opp til parkering for sykkel i parkeringsanlegget under bakken. Det sikres flere muligheter for adkomst til parkeringen. Fra alle bygg blir det anlagt heis. Fra bakkeplan er det adkomst via inngang i bygg 2 (bygg i sørøst). Nedkjøringsrampen kan også benyttes (under bygg 1 i nord).

Figuren til høyre viser hvor sykkelparkeringene er lokalisert i kjelleranlegget (rød, stiplet linje). Fra bakkeplan kan parkeringsanlegget nås via to inngangsdører, vist med svart pil i figuren. I tillegg nås parkeringen fra trapp- og heisrom direkte fra byggene.

Planforslaget legger også til rette for etablering av 10 sykkelparkeringsplasser på bakkeplan, se kapittel 8.



Figur 7 Sykkelparkering i kjelleranlegg.

8. Parkering

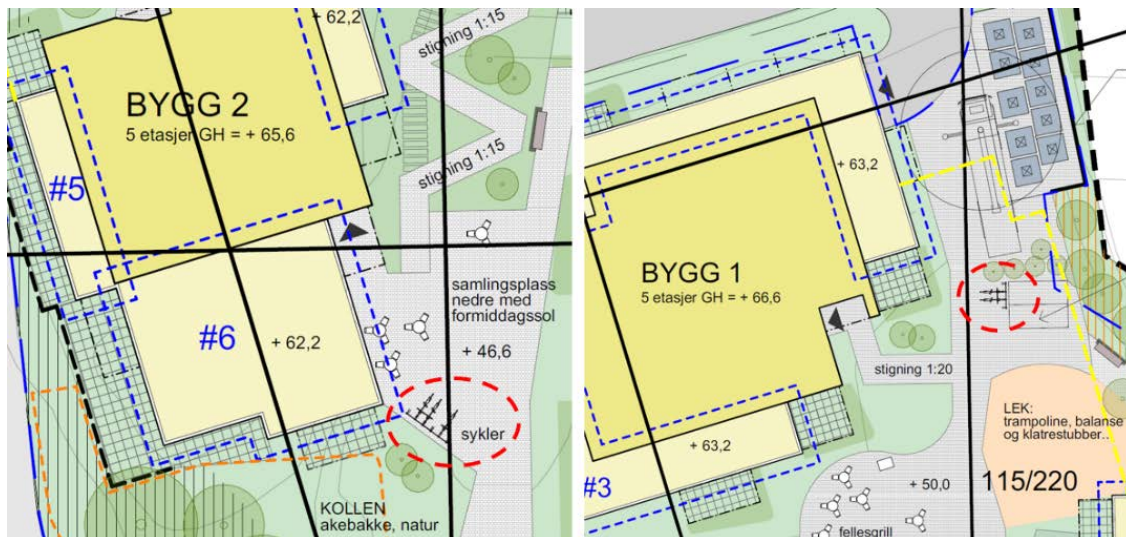
Parkeringsanlegget under bakken består av bilparkering, sykkelparkering og tekniske rom. I tillegg til fellesarealer, som vil ha adkomst fra bakkeplan.

Bilparkering

Planforslaget legger opp til at all bilparkering skal skje i anlegg under bakken. For å sikre at prosjektet ikke medfører ulempe, i form av gateparkering og fremmedparkering i området legges det opp til en parkeringsdekning på minimum 0,6 til maksimum 0,8 plasser per 100 m²-BRA bolig. Dette tilsvarer 65 parkeringsplasser om en tar utgangspunkt i høyeste parkeringsdekning. 10 % av plassene skal utformes for bevegelseshemmede og plasseres i nærhet til innganger eller heisrom. Alle bilparkeringsplassene vil anlegges med mulighet for lading av el-biler.

Sykkelparkering

Antallet sykkelparkeringsplasser vil være minst 2,5 plasser per 100 m²-BRA bolig, tilsvarende ca. 200 plasser. Det settes av arealer til vask og reparasjon av sykler. Det vil i tillegg legges til rette for 10 sykkelparkeringsplasser på bakkeplan, utover de 200. Disse plassene er forbeholdt gjester, og er tenkt plassert ved eller i nærhet til byggenes inngangspartier. Figur 8 viser et forslag til plassering av sykkelparkering på bakkeplan. Det sikres at det ved disse plassene skal være muligheter for å låse sykkel til en fast installasjon. Sykkelparkeringsplassene i parkeringskjelleren utformes i tråd med KPA2018 §17.2, som sier at de skal være under tak og særlig tyverisikker.

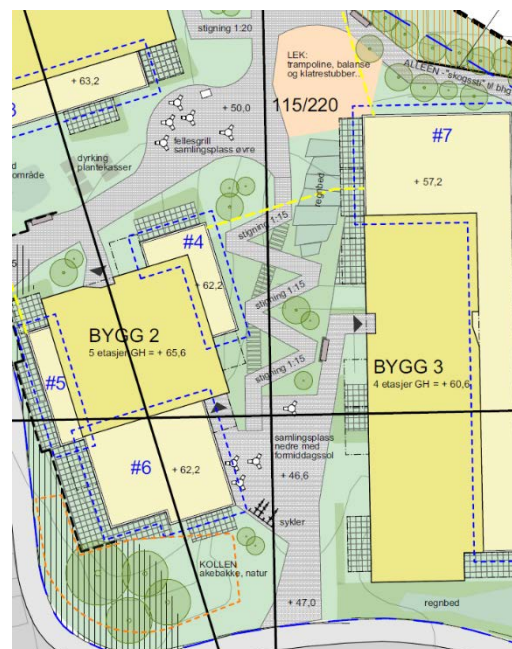


Figur 8 Sykkelparkering på bakkeplan markert med rød sirkel. Utklipp fra illustrasjonsplan.

9. Universell tilgjengelighet

Planforslaget legger opp til at uteoppholdsarealer og tilkomst til boliger og parkeringsanlegg skal være universelt utformet. Gjeldende byggteknisk forskrift skal følges ved utforming av planen. Dette gjelder blant annet krav til stigning til gangadkomster til felles uteoppholdsarealer.

Planområdet har interne høydeforskjeller, hvor terrenget faller mot sør. Dette medfører blant annet at gangforbindelsen mellom bygg 2 og 3 anlegges i en sikksakkform, for å sikre fremkommelighet for bevegelseshemmede. I tillegg anlegges det trapper ved gangforbindelsen. Foruten den interne høydeforskjellen er både planområdet og nærområdet flatt. Eksisterende fortau langs planområdet er i dag under 2,5 meter bredt. Det reguleres med en bredde på 2,5 meter og vil opparbeides iht. reguleringsplanen.



Figur 9 Gangforbindelsen nord-sør, utklipp fra illustrasjonsplan.

10. ABC-prinsippet

ABC-prinsippet, i korte trekk, handler om at det tilrettelegges for rett virksomhet på rett sted, slik at de får dekket sine transportbehov på en mest mulig samfunnsmessig måte. Prinsippet benyttes i hovedsak ved etablering av næringsvirksomhet, som kontorer og bedrifter.

I denne planen legges det ikke opp til etablering av arbeidsplasser, så det er ikke relevant å vurdere planen opp mot ABC-prinsippet.

11. Oppsummering

Planforslaget tilrettelegger for at miljøvennlige reisemetoder blir et lettvalt valg, fremfor å velge bilen. Dette inkluderer følgende:

- Planområdets beliggenhet og nærhet til kollektivholdeplasser.
- Gang- og sykkelavstand til skoler, barnehager og daglige målpunkt.
- Utbredt gang- og sykkelnett i nærområdet.
- Sentral beliggenhet i forhold til store arbeidsplasser.
- Lav parkeringsdekning for bil og stor andel sykkelparkeringsplasser.
- Enkel tilkomst til sykkelparkeringsanlegg, som er særlig tyverisikker.
- Sykkelparkeringsplasser på bakkeplan forbeholdt gjester.
- Bilfritt planområdet, ved at all parkering skjer under bakken.

