

RAPPORT

Mobilitetsanalyse

Helldalssåta, Sædalen

BONO Helldalstoppen

Mobilitetsanalyse

Gnr: 6 Bnr: 254 Bergen kommune

Omega 365 Areal AS v/Christian Vevatne

Dato/revisjon: 25.01.2023



TITTEL Mobilitetsanalyse Helldalssåta, Bergen kommune		
PROSJEKTNUMMER #132494	DATO 25.01.23	REV - DATO -
EMNE Brannsikkerhetsstrategi	RAPPORTNUMMER RIBr-01	
OPPDRAKSGIVER BONO Helldalstoppen	OPPDRAKSGIVERS REFERANSE	
UTFØRT AV Christian Vevatne	SIGN	

Innholdsfortegnelse

MOBILITETSANALYSE	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.
MOBILITETSANALYSE	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.
MOBILITETSANALYSE	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.
MOBILITETSANALYSE	1
INNOLDSFORTEGNELSE	3
1 INNLEDNING	4
BAKGRUNN	4
PLANOMRÅDET OG UTBYGGING	4
2 DAGENS SITUASJON	5
KOMMUNEPLANEN	6
REGULERINGSPLAN	7
AREALBRUK	8
VEGFORHOLD	8
TRAFIKKMENGDER OG FARTSGRENSE	9
TRAFIKKULYKKER	10
VEGFORHOLD – GANG OG SYKKEL	11
KOLLEKTIVTILBUD	13
PARKERING	15
3 NY SITUASJON	15
PLANFORSLAGET	15
BILTRAFIKK	16
KOLLEKTIVTRANSPORT	16
MYKE TRAFIKANTER	16

1 Innledning

Bakgrunn

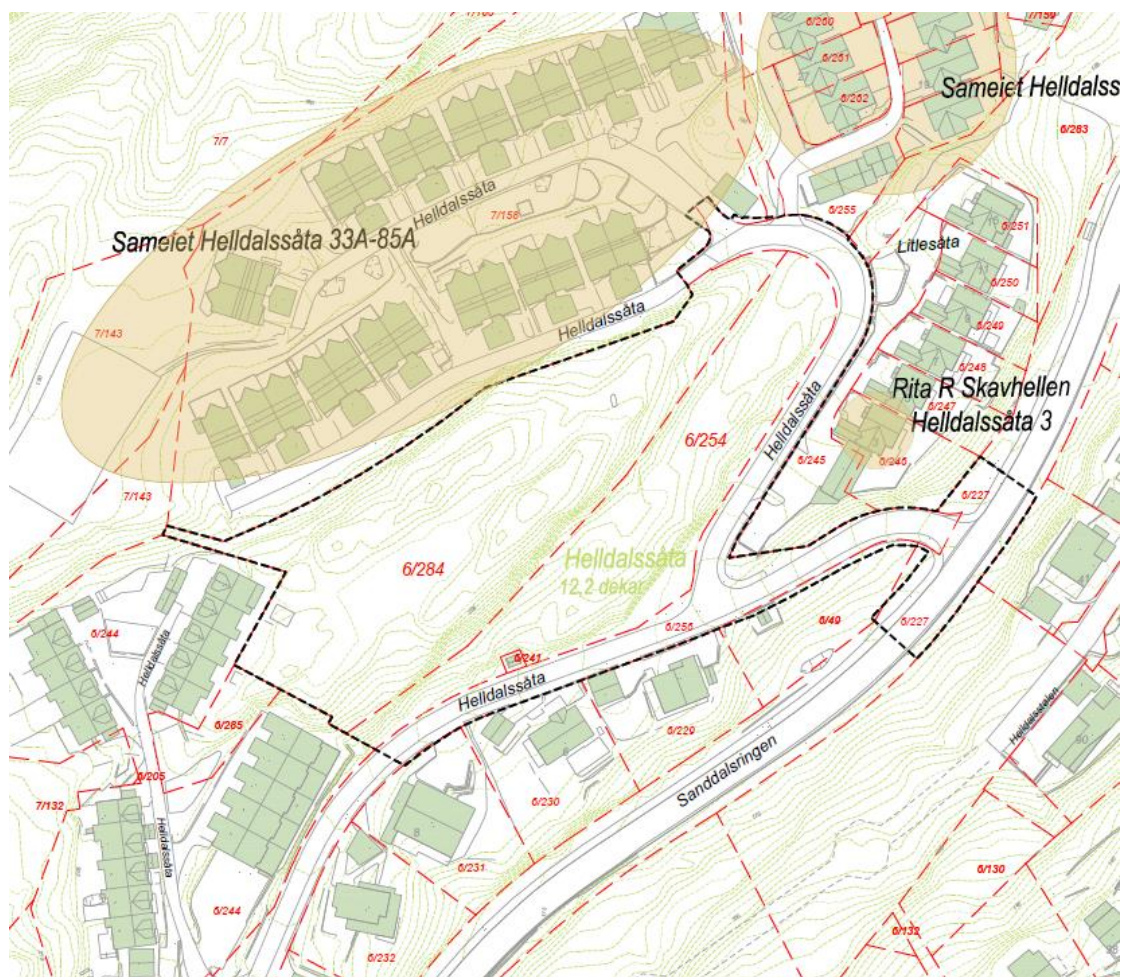
Som en del av reguleringsplanen Fana, gnr. 6, bnr. 254 m.fl. Helldalssåta, Plan ID 71080000 skal det utarbeides en mobilitetsanalyse for planområdet. Analysen har til hensikt å kartlegge områdets lokalitet i forhold til viktige funksjoner og tjenester.

Slike viktige tjenester og funksjoner kan være kollektivknutepunkt, skoler, barnehager, arbeidsplasser, bydelssenter mv.

Planområdet og utbygging

Området består i dag utelukkende av boliger i varierende størrelse med tilhørende parkeringsløsninger og natur-, og grøntområder. Det aktuelle planområdet er det siste ubebygde området som er regulert til boligformål ved Helldalssåta

Ny bebyggelse vil omfatte boligbebyggelse i form av eneboliger i kjede med tilhørende parkeringskjeller og uteoppholdsareal.



Figur 1 - Planavgrensning iht. varslingskart

2 Dagens situasjon

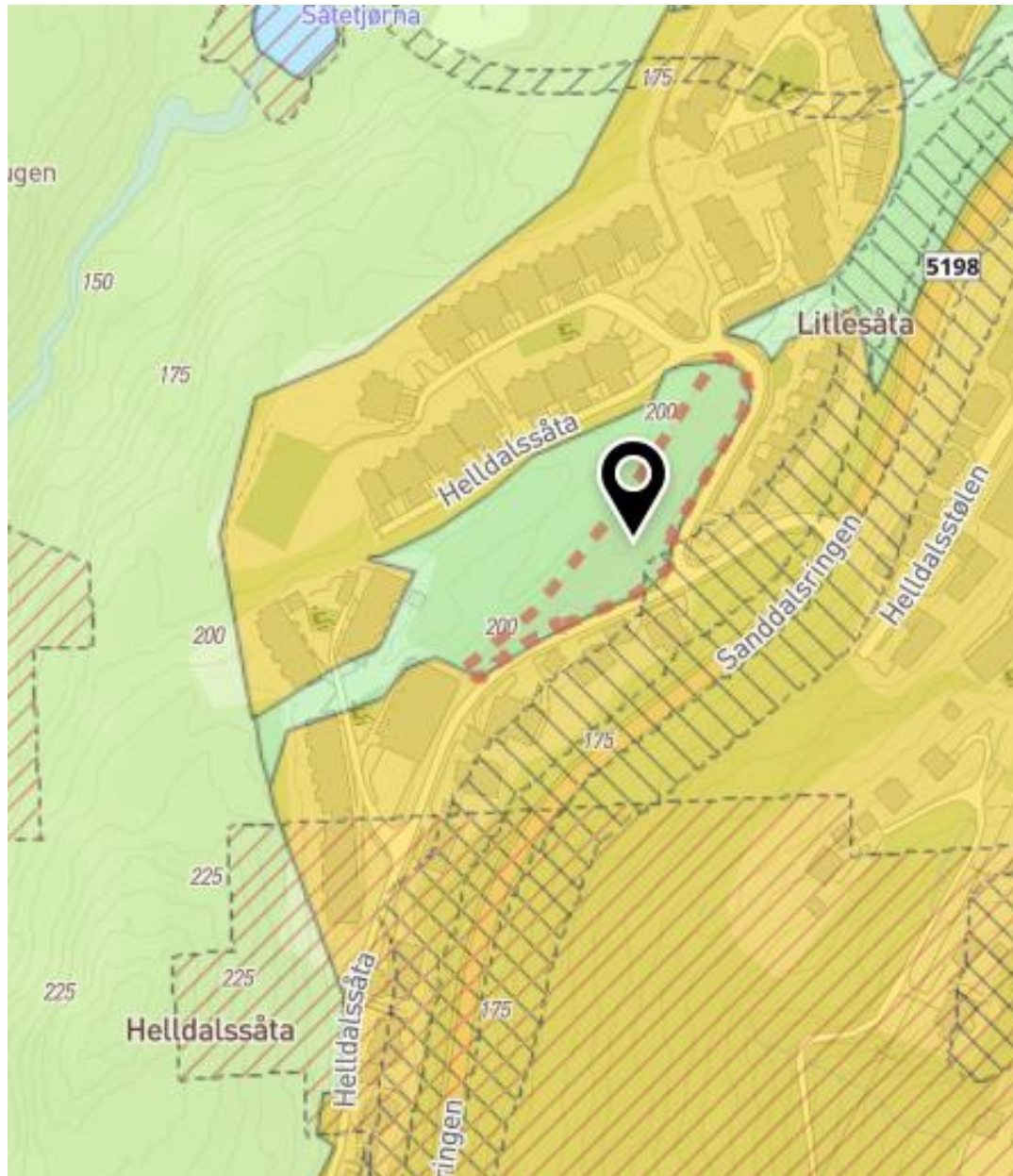


Figur 2 - Dagens situasjon - Kilde: kart.finn.no

Planområdet ligger innenfor et allerede etablert boligområde. Området er tilnærmet ferdig utbygd, og ligger i nær tilknytting til store grøntområder og friluftsområder.

Kommuneplanen

I kommuneplanens arealdel ligger eiendommen G.Bnr. 6/254 innenfor formålet «Grønnstruktur». I utgangspunktet legger kommuneplanens arealdel opp til at nye tiltak som ikke fremmer naturmangfoldet eller allmennbruk, ikke tillates innenfor arealformålet. Området er imidlertid omregulert i gjeldende reguleringsplan.



Figur 3 - Utklipp fra kommuneplanens arealdel. Kilde: kommunekart.com

Reguleringsplan

Planområdet er i dag regulert i reguleringsplan 62650000, der eiendom G.Bnr. 6/254 er regulert til «Konsentrert småhusbebyggelse». Det følger også et krav i reguleringsbestemmelsene om at eiendommen skal detaljreguleres.



Figur 4 - Utlipp fra gjeldende reguleringsplan. Kilde: kommunekart.com

Arealbruk

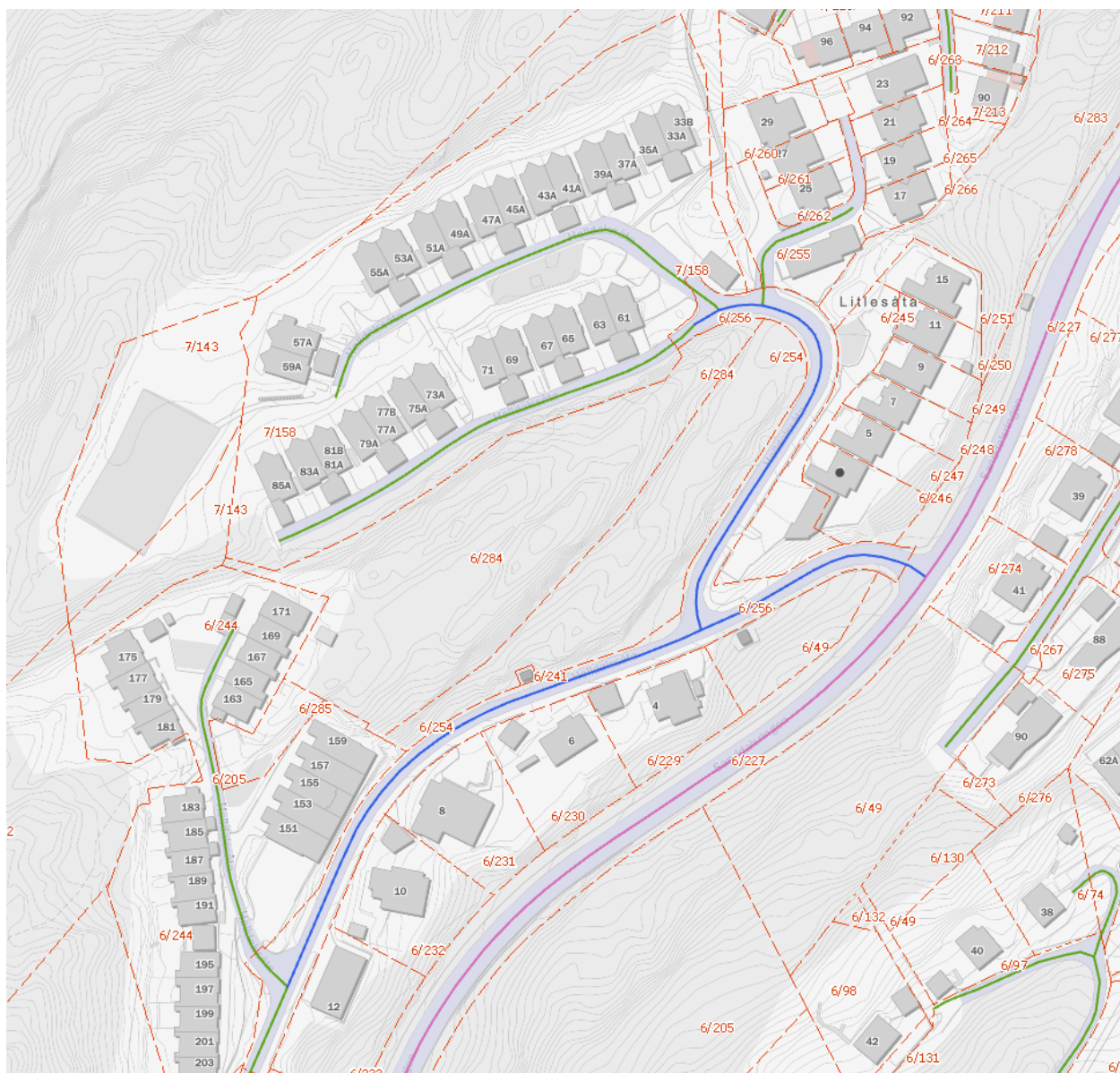
Området består i hovedsak av boligområder med forholdsvis tett bebyggelse i form av rekkehus, eneboliger i kjede og firemannsboliger, med innslag av eneboliger.

Planområdet er lokalisert mellom Nedre Sædalen og Sanddal, med relativt kort avstand til begge områdene. Ved Nedre Sædalen ligger Indre Sædalen skole, Sædalen barnehage, matbutikk mv. Ved Sanddal ligger bla. Kringelbotn skole og det er etablert en rekke store næringsarealer med flere byggevareforretninger, matvarebutikker, Friele kaffebrenneri mv.

Vegforhold

Sanddalsringen, FV5198, er planområdets hovedveg. FV5198 er den del av en vegslynge som sikrer tilkomst både fra Nesttun, via Hardangervegen, FV5196, og fra Paradis, Minde og Nattland, via FV585.

Planområdet har avkjørsel fra Sanddalsringen, FV5198 til Helldalssåta, KV3045. Krysset mellom Sanddalsringen og Helldalssåta er ukanalisert.



Figur 5 - Oversikt over vegeier. Grønn = Privat veg, Blå = Kommunal veg, Lilla = Fylkesveg. Kilde: Bergenskart

Trafikkmengder og fartsgrense

Det er hentet ut informasjon om trafikkmengder i området fra NVDB (Nasjonal vegdatabank). Sanddalsringen har en ÅDT 3900 (2021) med 5% lange kjøretøy forbi planområdet. Fartsgrensen på vegen er 50km/t. Før planområdet, ved Sanddal er ÅDT 5600, og etter planområdet ved Nedre Sædalen er ÅDT 4100.

Helldalssåta, KV3045, har ingen registrert ÅDT, men denne er beregnet til 404. Ettersom området er forholdsvis bilbasert, er det lagt til grunn en ÅDT på 4,0 per bolig med tilknytting til KV3045. Etableringen av de nye boligene i den pågående detaljreguleringen vil økte trafikkmengden ytterligere, men ettersom reguleringsplanen kun legger opp til en parkeringsplass per boenhet vil disse boligene har lavere ÅDT per enhet enn andre boliger i området. Helldalssåta har en fartsgrense på 30 og 50km/t.

Det er utarbeidet en egen trafikkanalyse for planområdet som ligger ved reguleringsplanen.



Figur 6 - Telling av antall boenheter som grunnlag for ÅDT beregning

Trafikkulykker

Ulykkesstatistikken fra Statens vegvesen viser at det er registrert fire trafikkulykker innenfor, og i nærheten av planområdet. To ulykker er registrert på Sanddalsringen, og to i Helldalssåta. Ulykkene på Sanddalsringen var mellom en buss og en personbil (2009) og utforkjøring (2007). Ulykkene på Helldalssåta omhandler en bilvelt (2008) og en kollisjon mellom to personbiler (2007). Det er ikke registrert ulykker av nyere dato.

Av flyfoto fra 2005 frem til i dag, kan det ikke sees at det er gjort vesentlige endringer på det aktuelle vegstrekket som forklarer at det ikke har forekommet ulykker i området i nyere tid, selv om trafikkmengden antas å ha økt i takt med utbygging i nærområdet.



Figur 7 - Oversiktskart over registrerte trafikulykker nær planområdet. Kilde. vegkart, Statens vegvesen

Vegforhold – gang og sykkel

Langs Sanddalsringen er det etablert ensidig fortau med en bredde på 2m. Fortauet er etablert fra planområdet frem til både Nedre Sædalen og Sanddal. Fortauet er etablert parallelt med kjørevegen og er separert med autovern.

Fortauet langs Sanddalsringen er den del av utbyggingsfase 2 av sykkelnettet i Bergen kommunes sykkelstrategi 2020-2030.

Langs Helldalssåta er det etablert ensidig fortau frem til planområdet, og til de nærliggende boligområdene. Det er også etablert interne gangforbindelser mellom Helldalssåta og Bakkedalen mot nordøst, som sikrer gode tverrforbindelser i nærområdet.

Av tilgjengelige kart er det også registrert flere stier/tråkk like øst for planområdet, mellom Litesåta 15 og 17, se figur under. Stien går fra helldalssåta og ned til kollektivholdeplassene ved Sanddalsringen.



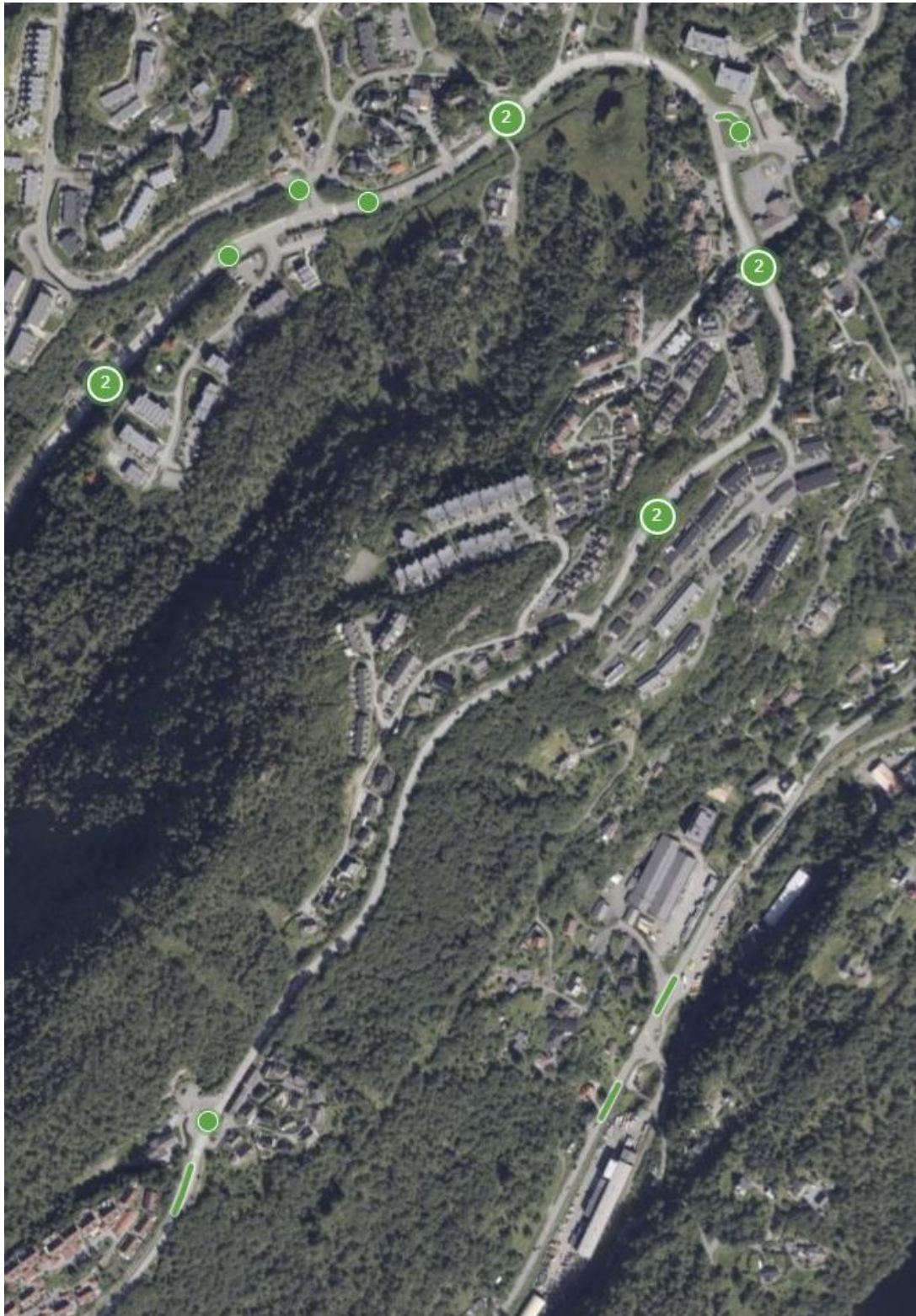
Figur 8 - Stier markert med stiplet linje



Figur 9 - Kartutsnitt fra Sykkelstrategi for Bergen – Kilde Bergenskart.

Kollektivtilbud

Det er etablert bussholdeplass i begge retninger ca. 150m fra planområdet. Herfra er bussforbindelsen mot Bergen sentrum og Nesttun, per dags dato bra. Busser i begge retninger går ca. hvert 10 minutt i rushtiden om morgen og ettermiddag, mens det går busser med 15-30min mellomrom ellers på dagen.



Figur 10 - Oversikt over bussholdeplasser. Kilde: Vegkart, Statens vegvesen

Parking

De nye boligene reguleres med en parkeringsplass per boenhet i felles parkeringskjeller under boligene.

3 Ny situasjon

Planforslaget

Planforslaget legger opp til at det skal etableres ni eneboliger i kjede. Boligene og parkeringskjelleren har et totalt fotavtrykk på 763 m². I tillegg til boliger og parkeringskjeller skal det etableres skal det også settes av areal til uteoppholdsareal, renovasjon og sykkelparkering.



Figur 11 - Situasjonsplan – Bebyggelse

Biltrafikk

Eiendom G.Bnr. 6/254 er i dag ubebygd, og generer per dags dato ingen trafikk til eller fra området.

Turgenereringen fra de ni boligene i reguleringsplanen vil totalt sett kun medføre en liten økning i trafikkmengden. Antall parkeringsplasser vil ofte være begrensende for hvor mye trafikk en eiendom kan genere. Når det i dette prosjektet kun legges opp til en parkeringsplass per bolig, er det gjort aktive grep i planarbeidet for at trafikkmengden skapt av prosjektet holdes så lav som mulig.

Det lave antallet parkeringsplasser kommer som en konsekvens av merknader ifm. varsel om oppstart av reguleringsplan. Parkeringsplassene er også trukket vekk ifra gate og terreng, og legges i parkeringskjeller under boligene mot øst.

Den lave parkeringsdekningen, kombinert med kort avstand til kollektivholdeplasser gir gode forutsetninger for at en stor andel beboere vil benytte kollektivtransport som sin primære transport til og fra arbeid.

Det er utarbeidet en egen trafikkanalyse som vurderer de tekniske forholdene mhp. infrastrukturen.

Kollektivtransport

Helldalssåta har forholdsvis god dekning mht. kollektivtransport, og ligger i umiddelbar nærhet til kollektivholdeplasser i begge retninger på Sanddalsringen. Det er ca. 3min gange fra de nye boligene til kollektivholdeplassene. Som omtalt tidligere har bussavgangene en hyppighet på ca. 10min i rushet, og avganger med 15-30min mellomrom ellers på dagen.

Myke trafikanter

I tillegg til etablerte fortau langs Helldalssåta og Sanddalsringen er det etablert stier/tråkk mellom Helldalsåta, Bakkedalen og Sanddalsringen. Det er også etablerte tråkk internt i friområdene i området.

I den opprinnelige reguleringsplanen fra 1989 er det regulert inn flere turstier/tråkk. Like nordøst for planområdet er ett av disse tråkkene etablert. Turstier/tråkk er etablert som følge av beboernes bruk, og det er gjort enkle tilrettelegginger i form av steinlegging mv.

Reguleringsplanens intensjon har vært å legge til rette for etablering av tråkk mellom friområder og kryssforbindelser mellom de ulike boligområdene, samtidig som friområdenes naturlige karakter opprettholdes. For å ivareta friområdenes naturlige preg, legges det i utgangspunktet ikke opp til en utstrakt opparbeiding av større gangveger. Området er også forholdsvis bratt, med helling fra vest mot øst, slik at en ev. opparbeiding av gangveger eller stier vil kreve større terrenginngrep, og det vil trolig oppstå utfordringer med å holde materialene på gangvegene på plass, uten at disse renner ut i terrenget.

Selv om stien viser tegn til å være brukt mellom de ulike boligområdene, og som tilkomst til kollektivholdeplasser ved Sanddalsringen, vil en vesentlig oppgradering fra sti til gangveg være lite hensiktsmessig, og vil ikke være i tråd med reguleringsplanen, eller hensiktsmessig mht. beboere nær gangvegen.

Det er store høydeforskjeller der stiene i dag går, og som det kan sees av bildene under vil det være lite tilgjengelig for maskiner. Det er også mye fjell i dagen, stier tett på bebyggelse og fjellskjæringer, og høydeforskjell mellom kollektivholdeplass og sti.

Ettersom det allerede er gode gangforbindelser etablert på fortau, og opparbeidingen av ev. stier og gangveger i friområdene vil kreve større terrenginngrep og tilføring av masser, samtidig som det ikke vil bli store gevinster i form av redusert avstand eller tidsbesparelse, anses det som lite hensiktsmessig å

opparbeide stiene. De naturlige tråkkene i området vil harmonere bedre med de opprinnelige intensjonene i gjeldende reguleringsplan.

Det anses som lite hensiktsmessig å regulere, og etablere en gangveg/trappekonstruksjon gjennom friområdet for å skape en helhetlig forbindelse slik stiene er etablert.



Figur 12 - Sti (rød ring) ned til kollektivholdeplass med Sanddalsringen



Figure 13 - Naturlig etablert sti som følger terrenget



Figur 14 - Sti tett på bratt fjellskjæring og bebyggelse



Figur 15 - Enkel opparbeiding av sti, trolig gjort på dugnad av beboere



Figur 16 - Naturlig etablert sti i bratt terreng med fjell i dagen.