
RAPPORT

Vestre Storheilia - Mobilitetsplan



OPPDRAGSGIVER
Søderaaas Bolig AS

EMNE
Mobilitet

DATO / REVISJON: 05.07.2022 / 00
DOKUMENTKODE:

Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt for den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult. Enhver bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn de som er godkjent skriftlig av Multiconsult, er forbudt, og Multiconsult påtar seg intet ansvar for slikt bruk. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter.

RAPPORT

| | | | |
|----------------|---|-----------------|---------------|
| OPPDRAAG | Vestre Storheilia - Mobilitetsplan | DOKUMENT KODE | |
| EMNE | Mobilitet | TILGJENGELIGHET | Åpen |
| OPPDRAAGSGIVER | Søderaaas Bolig AS | UTARBEIDET AV | Rune M Nordbø |
| KONTAKTPERSON | | | |

Innholdsfortegnelse

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Planområdet..... | 6 |
| 2 | Nærområdet..... | 7 |
| 3 | Barn og unge lek & idrett | 8 |
| 4 | Topografi terrengeanalyse | 9 |
| 5 | Nærhet til arbeidsplasser..... | 10 |
| 6 | Mobilitet gjennom planområdet..... | 11 |
| 7 | Tilgjengelighetsanalyser | 12 |
| 7.1 | Gående..... | 13 |
| 7.2 | Ny situasjon for gående | 14 |
| 7.3 | Barn og saktegående..... | 15 |
| 7.4 | Ny situasjon for barn og saktegående..... | 16 |
| 7.5 | Syklende..... | 17 |
| 8 | Oppsummering..... | 18 |

Forord

Mobilitet betyr det å kunne flytte eller bevege seg.

Formålet med detaljplanleggingen av Vestre Storheilia er å tilrettelegge for boliger. Denne mobilitetsplanen tar for seg nærhet til funksjoner og dagens omkringliggende mobilitetsnettverk; for gang, sykkel og kollektivreisende.

Deler av planområdet, spesielt der fremtidige boliger er planlagt, ligger i svært bratt terreng. Helning som barriere for mobilitet er derfor et av temaene i denne rapporten.

Å skape en bærekraftig bevegelsesfrihet for alle kan i dag være komplekst og sammensatt. Vi opplever at mobilitet som en tjeneste øker. Allerede om ti år vil Storheilia og områdene rundt trolig ha et helt annet mobilitetstilbud enn i dag.

Men bybanen, veinettet, stiene, barnehagene, skolene, butikkene og arbeidsplassene vil alle være der. Et hovedmål for denne rapporten er å se på gangavstander til daglige behov slik det er i dag.

Denne mobilitetsplanen er en del av planarbeidet for detaljregulering av Vestre Storheilia. Planbeskrivelse og Mobilitetsplan bør derfor leses og forstås i sammenheng.

1 Planområdet

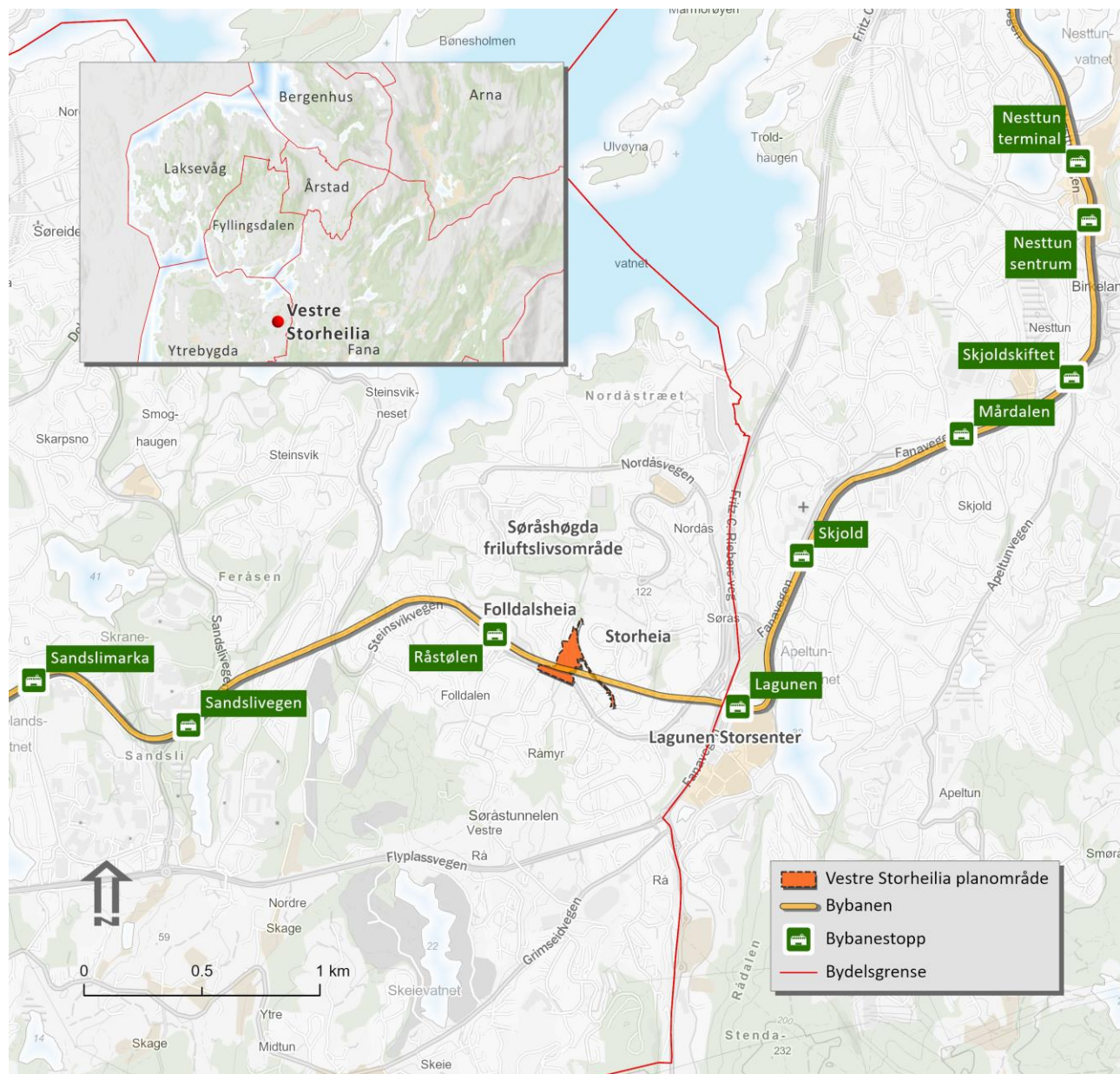
Planområdet ligger 15 kilometer syd for Bergen sentrum, i bydel Ytrebygda.

Området er i kommuneplanen avsatt til sentrumsformål og byfortettingssone.

Omkringliggende områder har vært under utvikling de siste årene, og er nå i stor grad utbygd.

Bybanestoppene Råstølen og Lagunen er 400 meter 6 minutters gange og 1,3 kilometer 19 minutters gange fra planområdet.

Søråshøgda er et viktig friluftslivsområde rett nord for planområdet.



2 Nærområdet

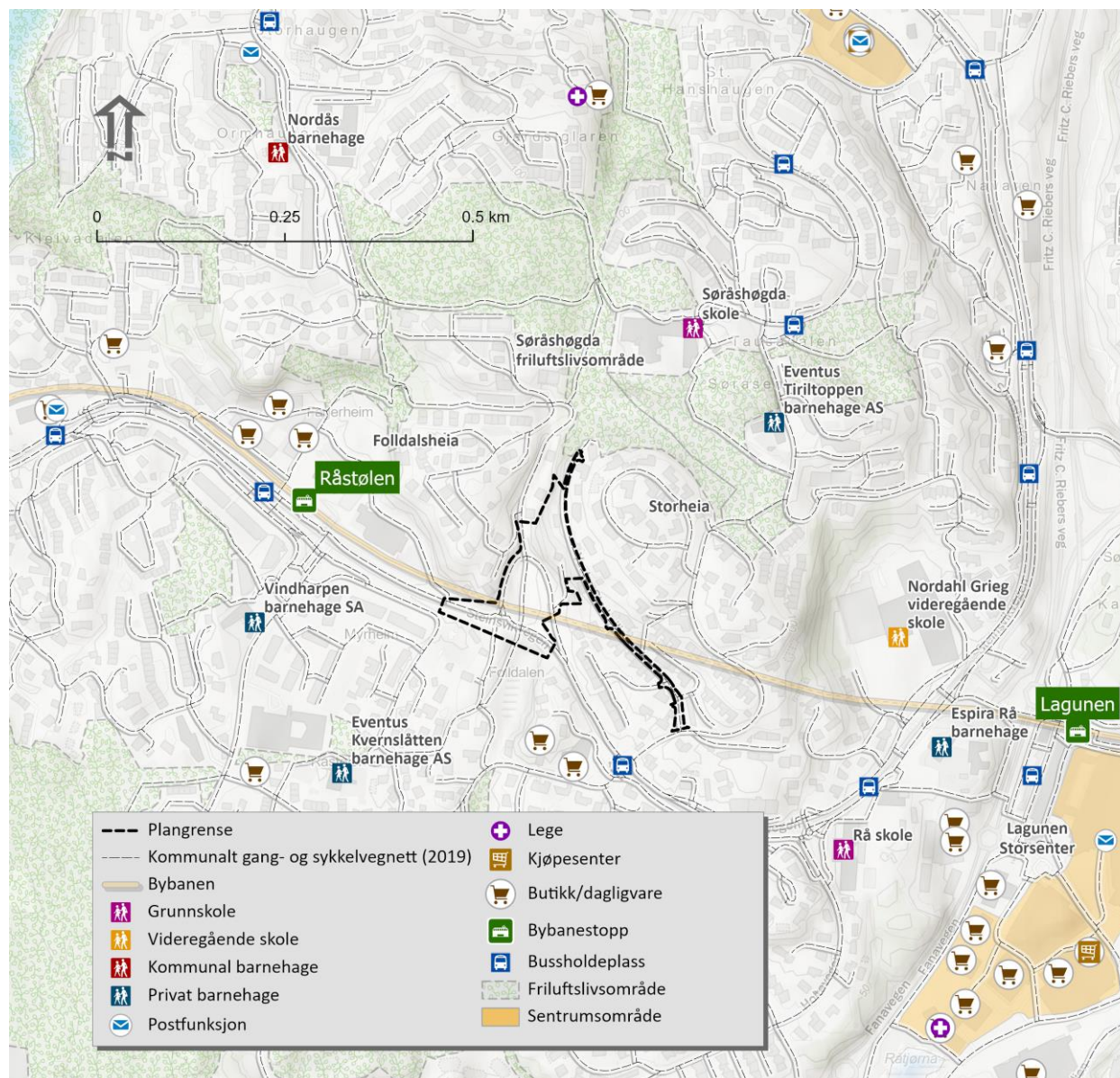
Nærmeste kollektivstopp er Storheia busstopp 200 meter syd for planområdet. Bybanen går gjennom planområdet og har Råstølen som nærmeste stoppested rett vest for planområdet.

Gang- og sykkelvegnettverket, markert med stiplede linjer i kartet til høyre, er godt utbygd rundt området.

Søråshøgda skole og Eventus Tiriltoppen barnehage ligger i kort avstand nord for planområdet. Sydøst for planområdet er Rå skole. Barnehagene Kvernslåttén og Vindharpén ligger like syd og sydvest for planområdet.

Det er kort vei til dagligvarebutikker, som Kiwi i syd og Rema i vest. Lagunen storsenter ligger omtrent 15 minutters gange øst for planområdet.

Nærheten til friluftslivsområdene Follalsnipa og Grønstølen (syd for planområdet) og grøntområdet ved Søråshøgda skole og tirilltoppen barnehage (rett nord for planområdet) gjør at tilgjengeligheten til rekreasjons- og naturområder er god.



Figur 2: Nærområdet rundt Vestre Storheilia.

3 Barn og unge | lek & idrett

Lokalområdet er godt tilrettelagt med idrettsanlegg og andre tilbud til barn og unge.

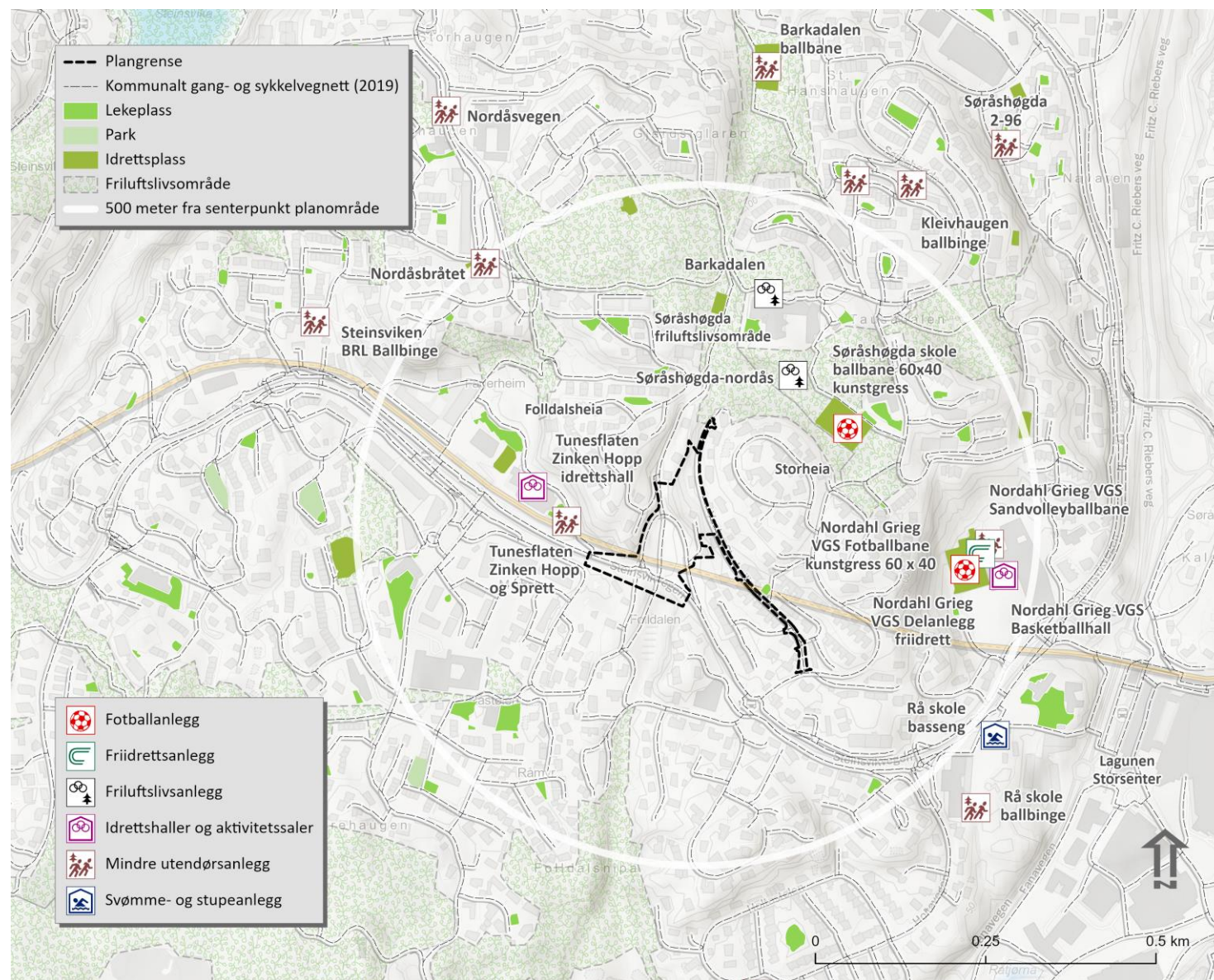
Innenfor 500 meter radius fra planområdet er det 28 lekeplasser og åtte idrettsanlegg.

Det er blant annet korte avstander til Zinken Hopp og Sprett idrettshall og kunstgressbane på Søråshøgda skole og kunstgressbanen på Nordahl Grieg VGS.

Ved Nordahl Griegs VGS. er det i tillegg basketballhall, friidrettsanlegg og sandvolleyballbane.

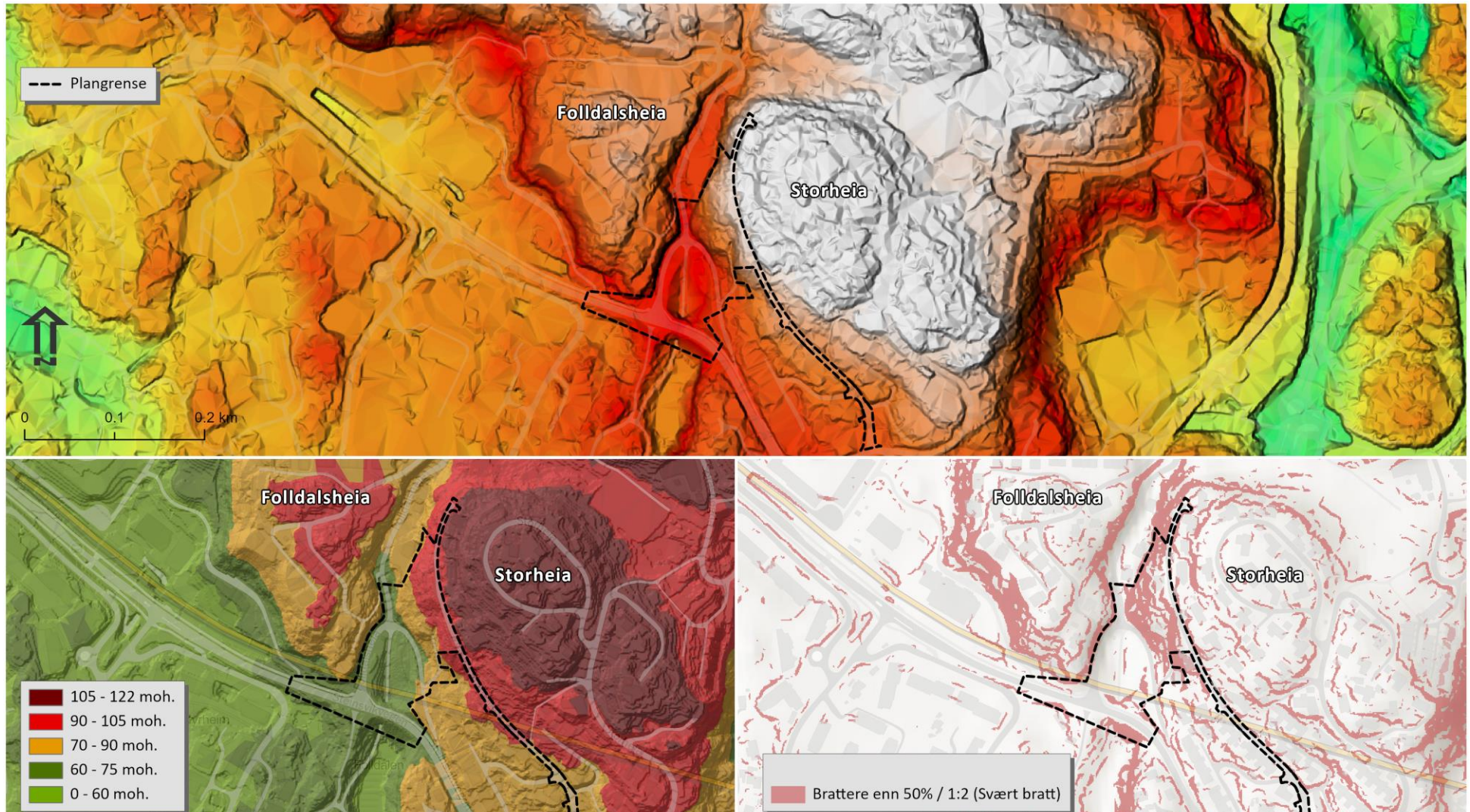
Ved Rå Skole er det etablert ballbinge og badebasseng.

For de aller minste barna kan det være utfordrende å besøke fasiliteter nord for planområdet grunnet bratt stigning. Topografien i området er tema i neste kapittel.



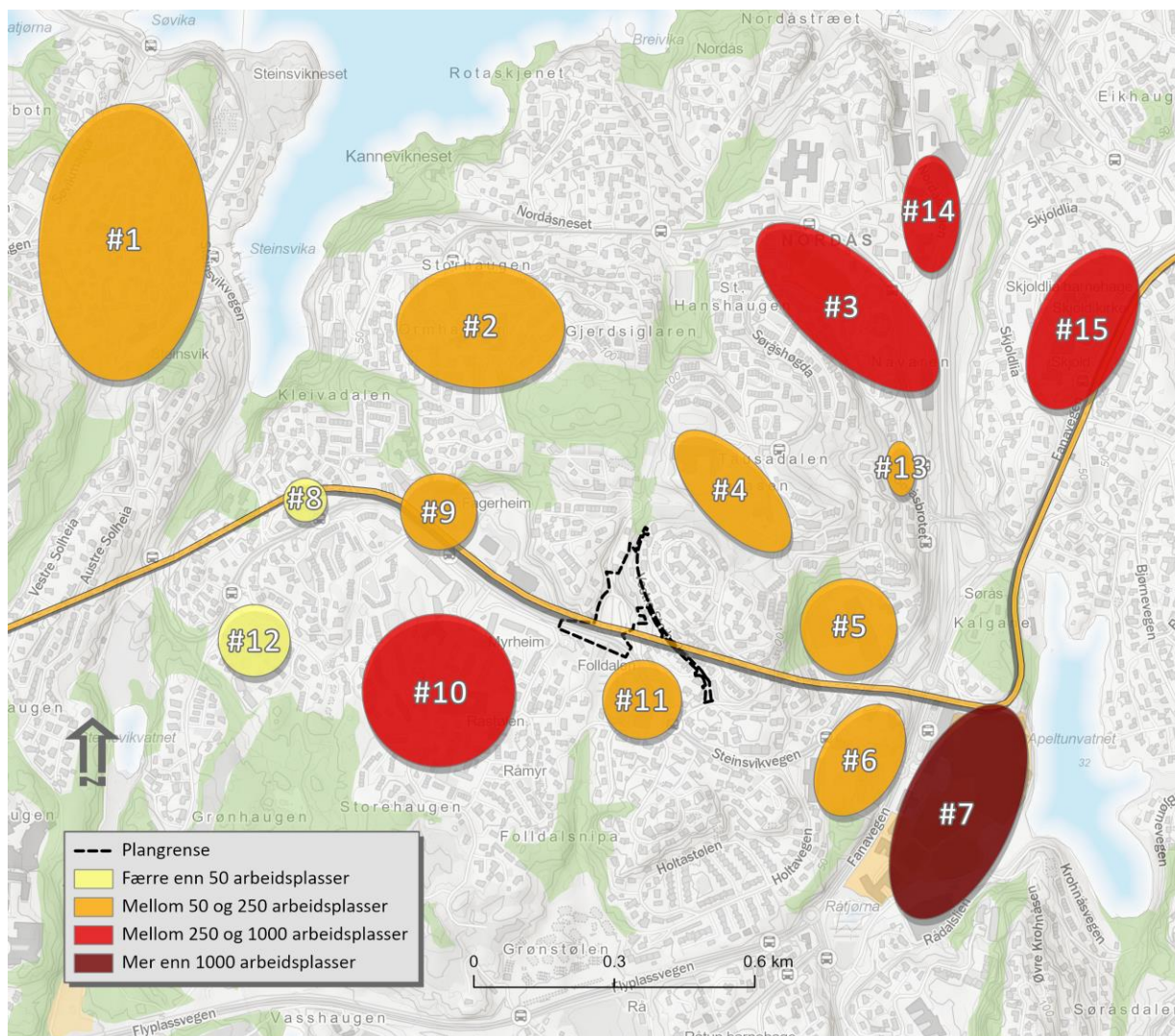
Figur 3: Idrettsanlegg, lekeplasser og øvrige tilbud for barn, unge og andre aktive.

4 Topografi | terrengeanalyse



Figur 4: Topografiske kart og terrengeanalyse. Deler av planområdet og omkringliggende områder er i dag svært bratt og lite tilgjengelig. Innenfor planområdet stiger terrenget fra om lag 65 meter over havet til over 100 meter over havet. Kilde: Digitale terrenge modeller (DTM 2020) fra hoydedata.no

5 Nærhet til arbeidsplasser



| Nr. | Ant. arbeidsplasser | Arbeidsplass (utvalg) |
|-----|---------------------|--|
| 1 | 160 | Einerhaugen bhg, Bufetat med flere |
| 2 | 220 | Nordås bhg, Adventskirkens sykehjem med flere |
| 3 | 330 | Bohus, Coop, Dyresykehus med flere |
| 4 | 200 | Søråshøgda skole, Tirilltoppen bhg |
| 5 | 220 | Nordal Grieg vgs. |
| 6 | 210 | Rå skole, Apotek 1, Rema 1000, Espira Rå bhg med flere |
| 7 | 2800 | Lagunen Storsenter |
| 8 | 20 | Bunnpris, Steinsviken Mat |
| 9 | 60 | Rema 1000, Tor Steffen Olaisen AS |
| 10 | 330 | Vindharpen bhg, Siljuslåtten Sykehjem, Kvernslåtten bhg med flere |
| 11 | 50 | Kiwi, Sørås AS med flere |
| 12 | 30 | Læringsverkstedet bhg. |
| 13 | 60 | Idrettsklinikk, allmennt medisinsk senter med flere |
| 14 | 750 | Møbleringen, Byggmax, Fana Glass med flere |
| 15 | 250 | Skjoldlia bhg, Vitusapotek, Skjold skole, Fana Eiendomsmegling med flere |

Figur 5: Kart og tabell viser bedriftsdata aggregert fra IPER-registeret. Tabell høyre side viser til nummererte områder i kart. Det er gangavstand til mange arbeidsplasser.

6 Mobilitet gjennom planområdet

Planforslaget legger til rette for bebyggelse med leiligheter, parkeringsanlegg i kjeller og terrasserte grøntområder og trappeanlegg. Trappeanleggene er planlagt med større repos (flate partier), amfi og andre fellesareal samt heisanlegg for mobilitet gjennom området.

Fra Steinsvikvegen i syd (punkt A i utsnittskart til høyre) til Vestre Storheiliavegen i nord (punkt B i utsnittskart under) stiger det fra om lag 68 meter over havet til 102 meter over havet. Den bratte stigningen er løst ved å bygge 13 trapper og to heiser gjennom planområdet.

I luftlinje vil det være om lag 150 meter å gå gjennom området og trappeanlegget, fra punkt A til punkt B. Differansen i høydemeter utgjør om lag 35 meter, som tilsvarer en gjennomsnittlig stigning på 23,5% (13,1 grader), som er bratt.

Hvorvidt dette trappeanlegget vil benyttes av omkringliggende boligfelt vil trolig avgjøres av hvor privat området vil føles, samt det estetiske knyttet til selve utformingen av hele prosjektet. Med en inkluderende inngang til feltet er det derfor ikke utenkelig at boligfeltet nordøst for planområdet vil benytte trappeanlegget som snarveg til eksempelvis Råstølen bybanestopp.



Figur 6: Det planlagte boligfeltet knytter sammen vegnettet. Blant annet vil beboere på Storheia få en «snarvei» ned til Steinsvikvegen. Punkt C benyttes i analysene i neste kapitel.

7 Tilgjengelighetsanalyser

Mobilitet betyr det å kunne flytte eller bevege seg. Vi beveger fra et sted, et punkt, til noe annet, et annet punkt, langs en vei. Innen kart- og geomatikk-fagene kalles veiene vi beveger oss langs for nettverk.

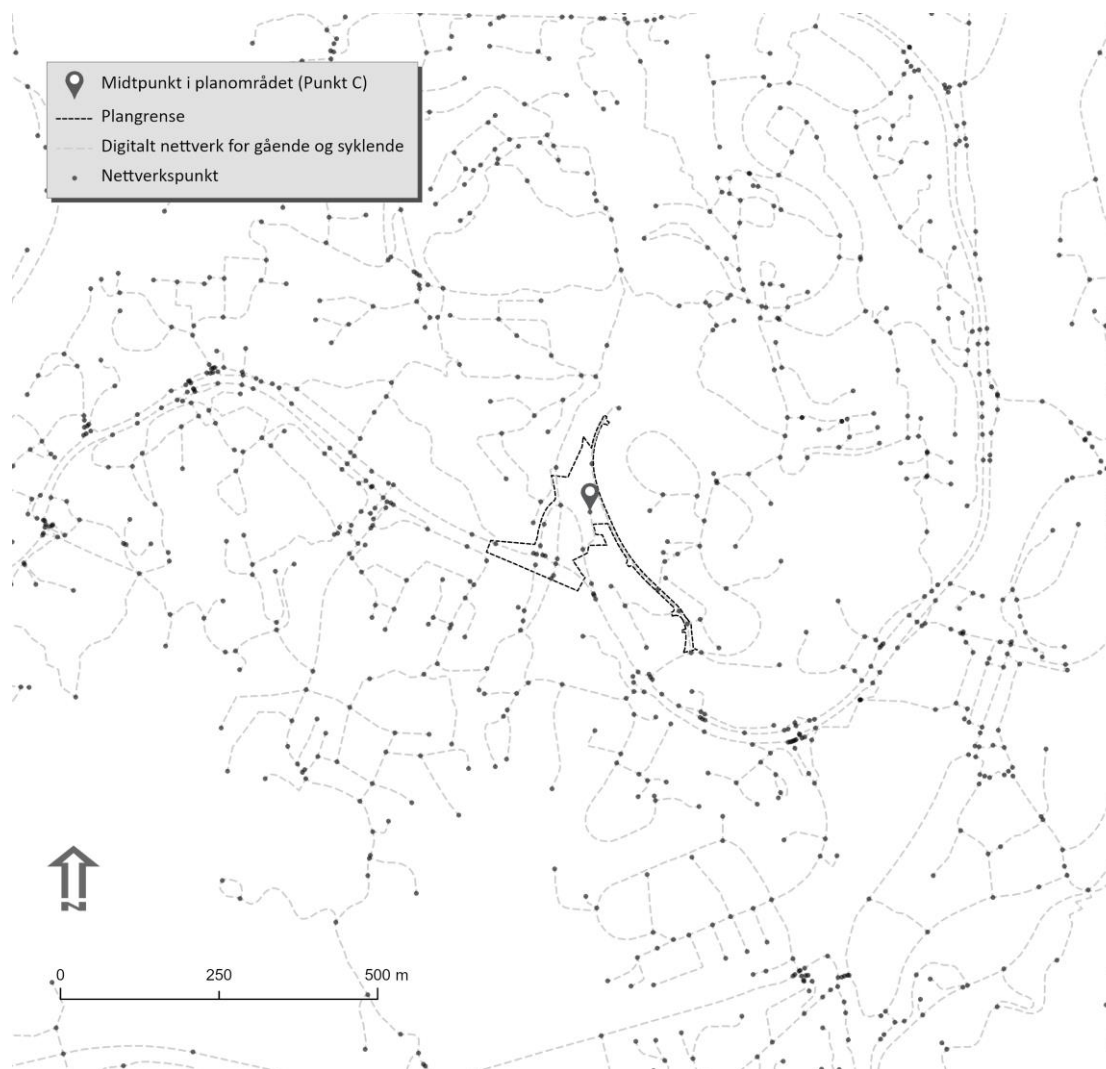
Vanlig ganghastighet for gående er 5-6 km/t. Skolebarneskoleelever går i om lag 3 km/t, mens eldre elever (grunnskole og ungdomsskole) sin ganghastighet er 4,5 km/t.

Sykkelhastighet er ved lite anstrengelse normalt 15-16 km/t. For mosjonister og el-syklister kan sykkelhastigheten ofte være 20-23 km/t. Lovlige el-sparkesykler har normalt en sperre på 20 km/t. Andre elektriske fremkomstmidler kjører normalt også i 20 km/t.

Ganghastighet er påvirket bratthet/helning, spesielt over lange strekninger.

Analysene i dette kapitlet viser avstander langs gang- og sykkelvegnett fra planområdet. Det er beregnet hvor lang tid det vil ta å gå eller sykle disse avstandene, for vanlige turer, altså cirka 5 km/t for gående, 3 km/t for barn og 15 km/t for syklende.

Tilgjengelighetsanalysen er beregnet fra punkt C som ligger i senter av planområdet. Nettverket som er benyttet er mottatt fra Bergen kommune.



Figur 7: Nettverk for gående og syklende. Veier består av lenker i nettverk og noder som binder lenkene sammen.

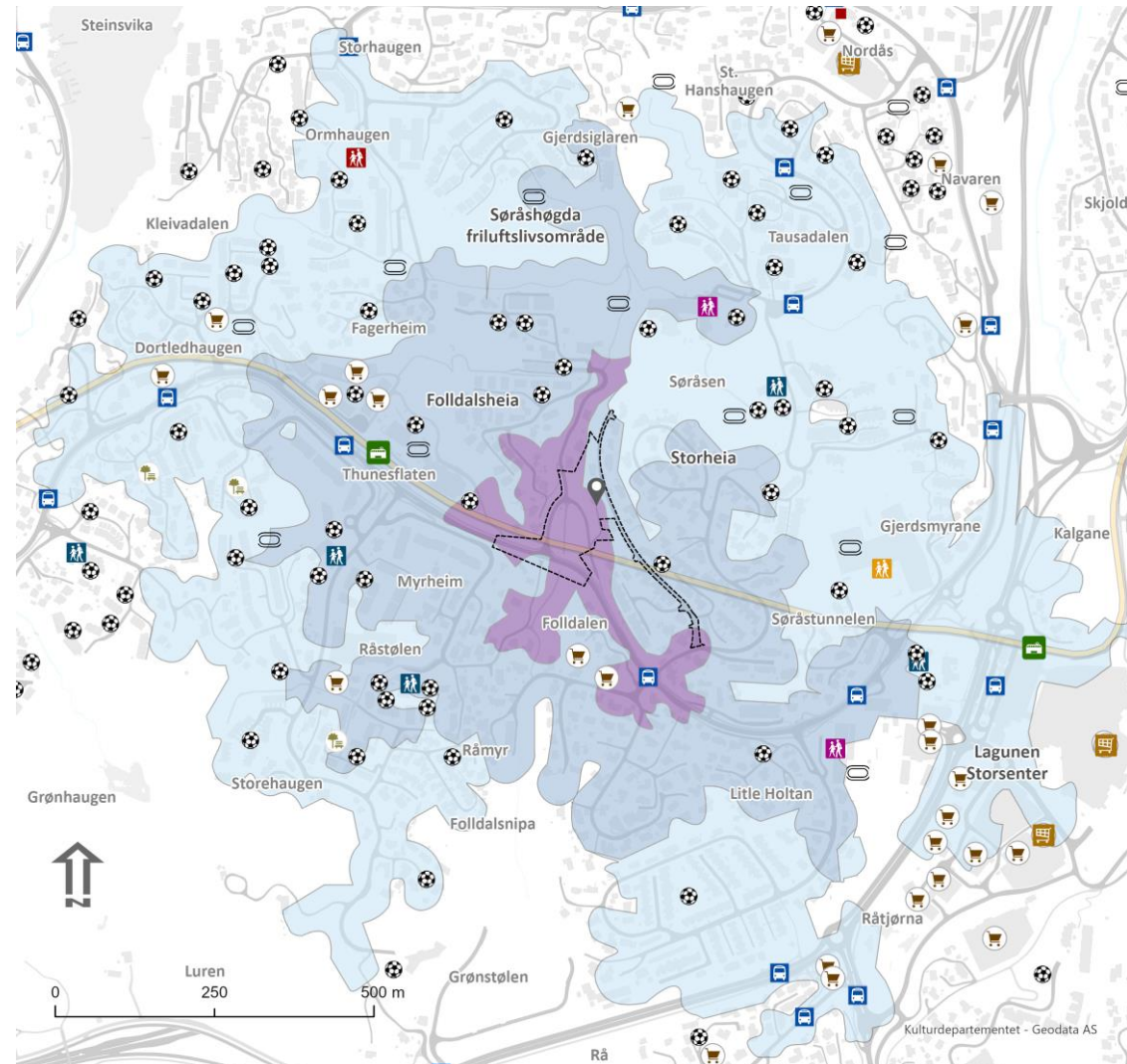
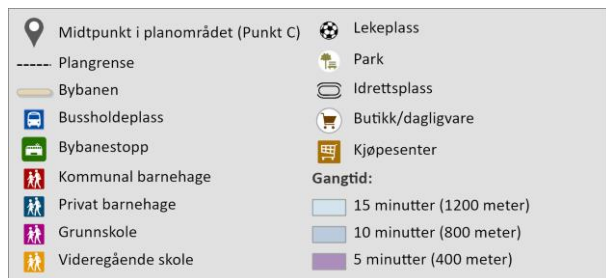
7.1 Gående

Gåturer fra planområdet med dagens nettverk. I denne analysen er ikke prosjektert trappeanlegg beregnet.

Analysen er beregnet fra midtpunkt i planområdet, som er punkt C i forrige kapittel.

Analysen benytter normal gangfart på 5 km/t.

Analysen viser at viktige interessepunkt er i kort gangavstand fra planområdet slik det er i dag.



Figur 8: Analyse for gående slik veinettverket er i dag.

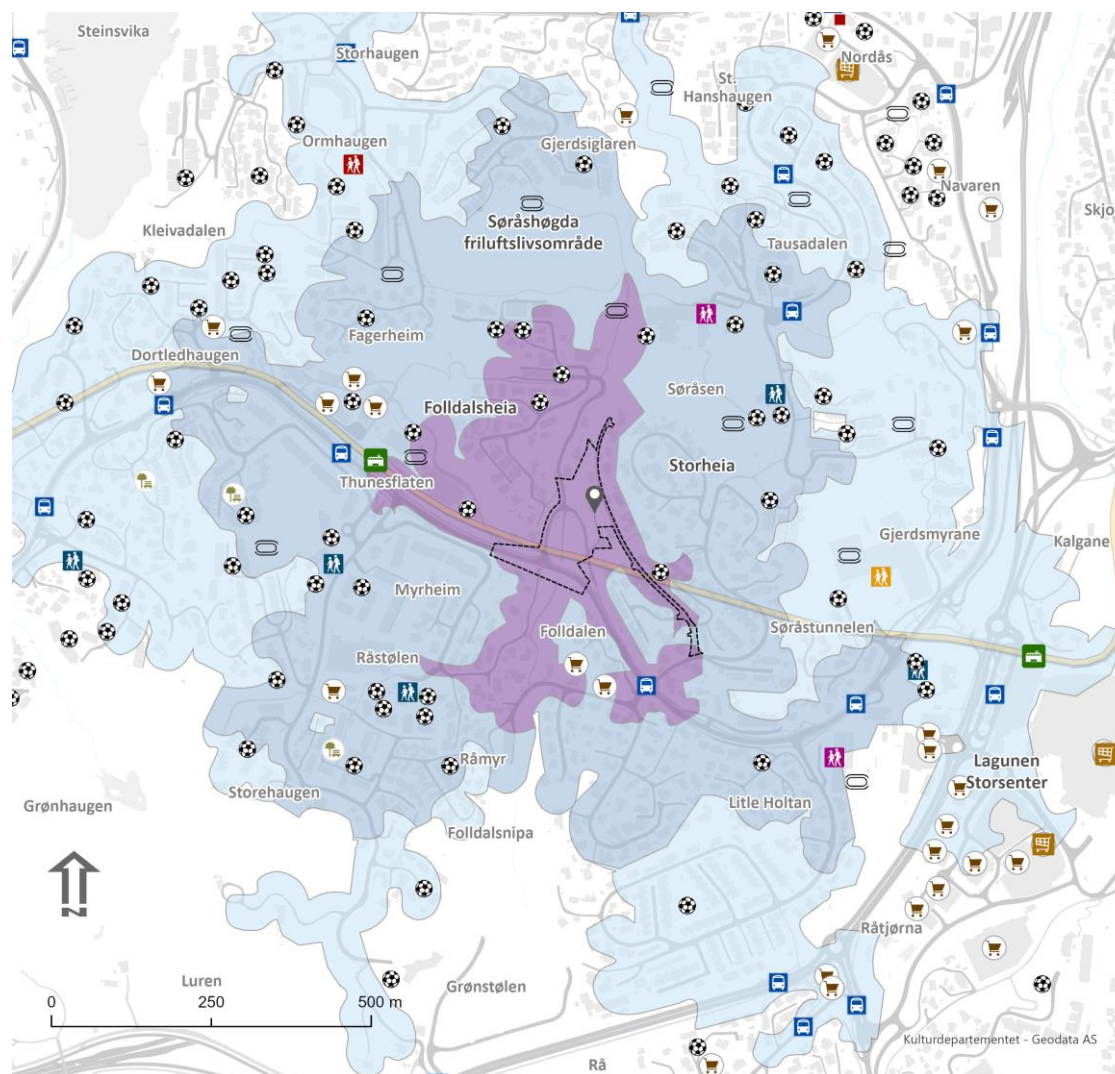
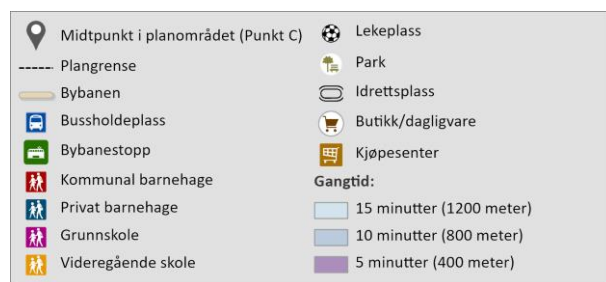
7.2 Ny situasjon for gående

Gåturer fra planområdet med prosjektert nettverk. I denne analysen er trappeanlegg gjennom planområdet beregnet.

Analysen er her også beregnet fra midtpunkt i planområdet, punkt C.

Analysen benytter normal gangfart på 5 km/t.

Analysen i kartet viser at viktige interessepunkt blir noe mer tilgjengelig sammenlignet med dagens situasjon.



Figur 9: Ny situasjon for gående

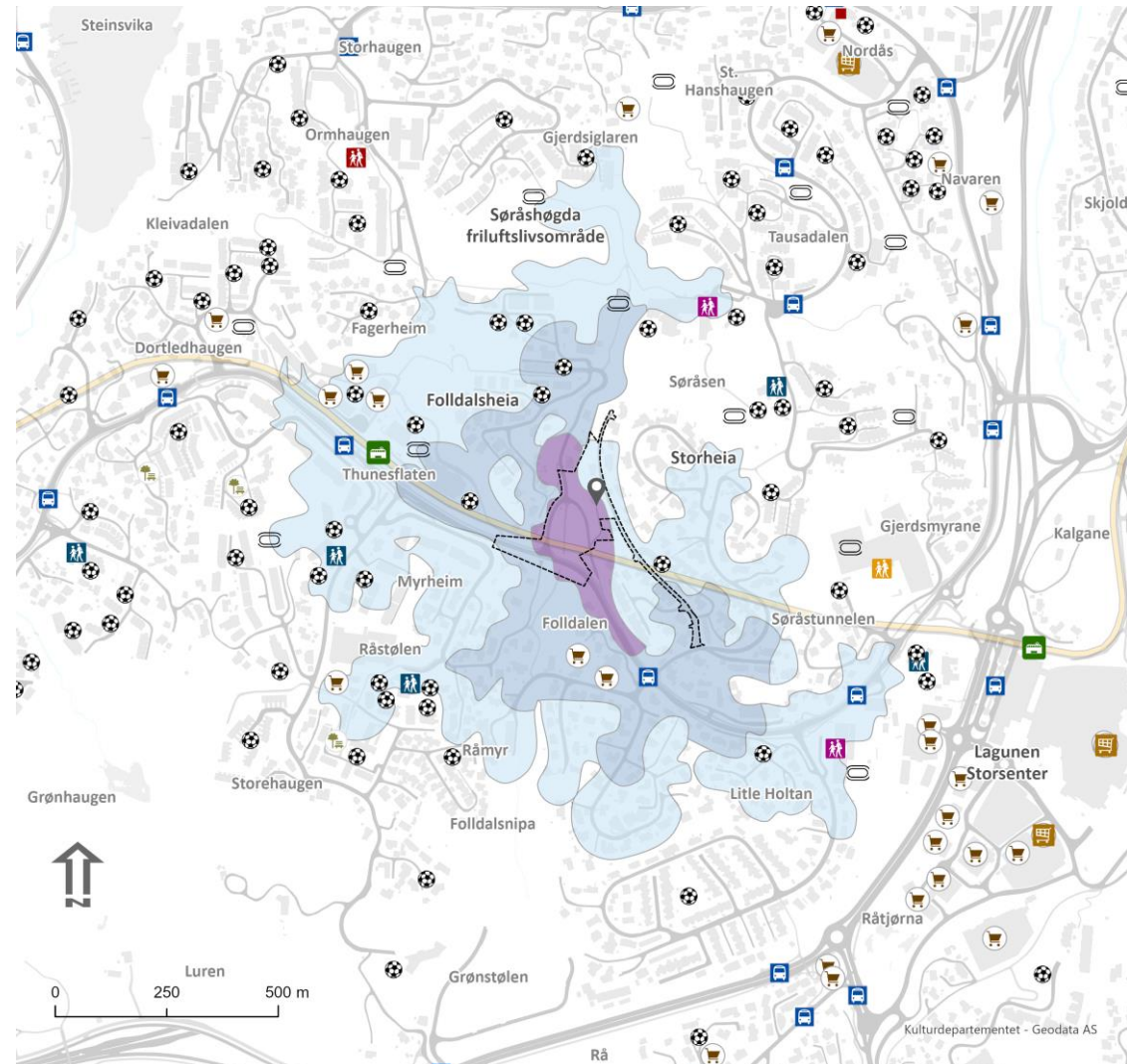
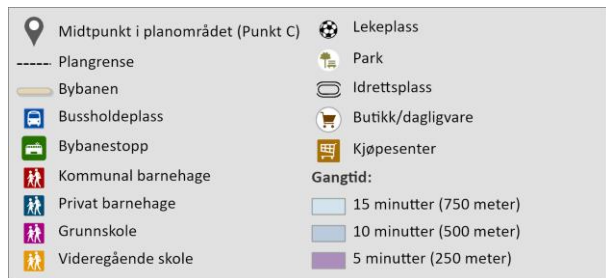
7.3 Barn og mobilitetsutfordrede

Vi mennesker går med ulikt tempo. Barn går saktere enn voksne. Enkelte av oss har utfordringer knyttet til mobilitet og beveger seg ikke like fort som resten.

Analysen viser gåturer for eller med barn fra planområdet med dagens nettverk. I denne analysen er ikke prosjektert trappeanlegg beregnet. Analysen er beregnet fra midtpunkt i planområdet, som er punkt C i forrige kapitel.

Analysen benytter normal gangfart på 3 km/t.

Analysen i kartet viser at barn kan nå viktige områder innen 10 minutters gange fra planområdet.



Figur 10: dagens situasjon for barn.

7.4 Ny situasjon for barn og saktegående

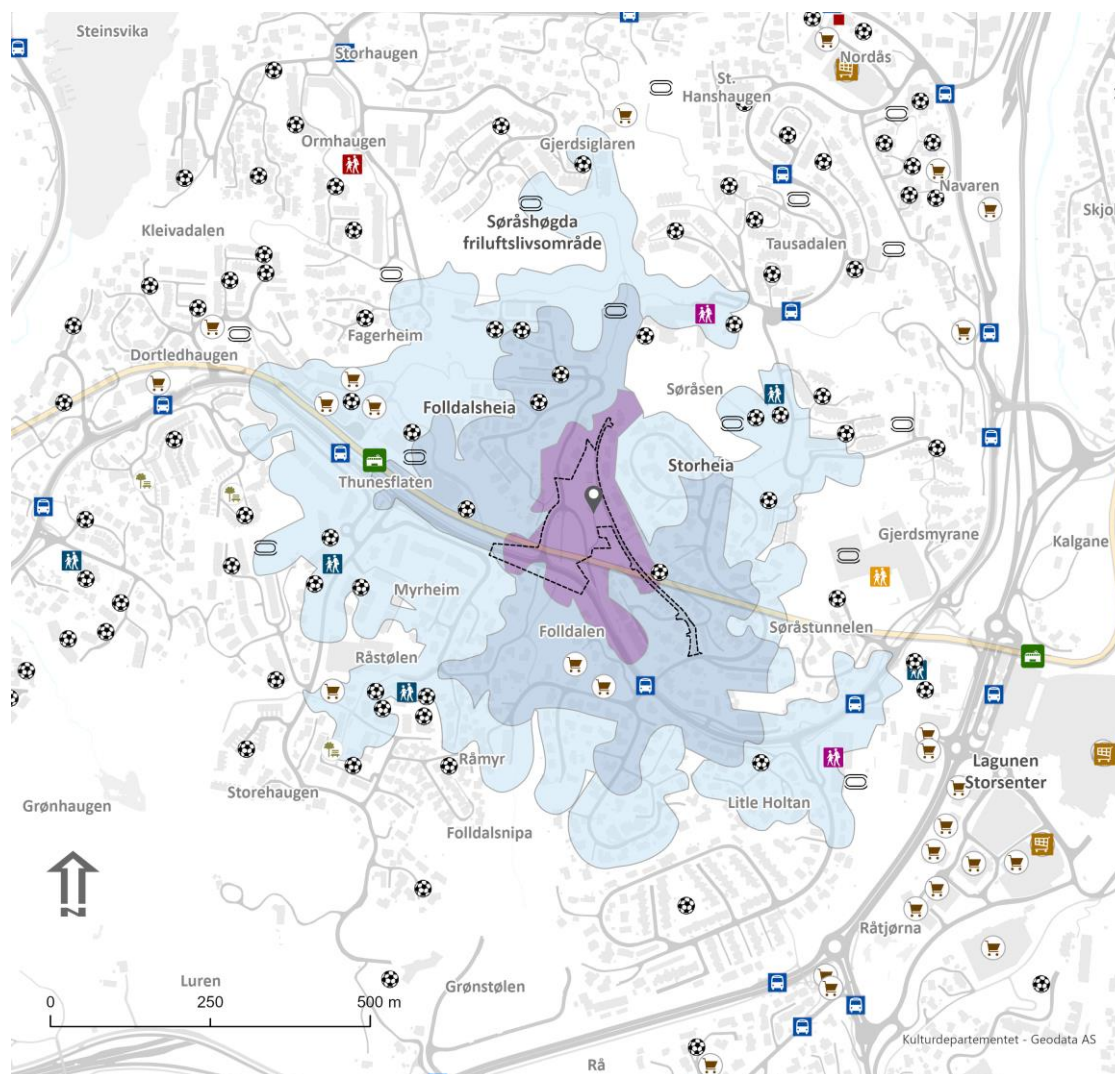
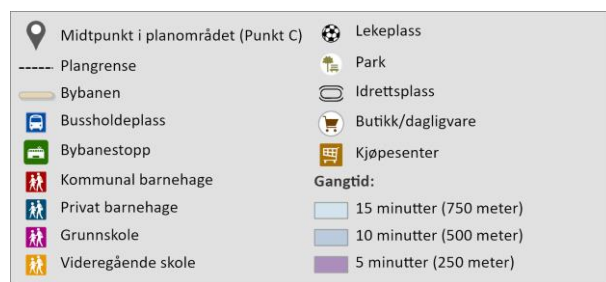
Gåturer fra planområdet med prosjektert nettverk. I denne analysen er trappeanlegg gjennom planområdet beregnet.

Analysen er her også beregnet fra midtpunkt i planområdet, punkt C.

Analysen benytter normal gangfart på 3 km/t, for barn.

Analysen viser at enkelte viktige interessepunkt for barn vil kunne bli noe mer tilgjengelig sammenlignet med dagens situasjon.

Nærmeste barnehager og skoler vil kunne nås ved 10-15 minutter sakte gange.



Figur 11: Ny situasjon for barn.

7.5 Syklende

Analysen ser på sykkelturner fra planområdet langs dagens nettverk. Syd for planområdet går eksisterende sykkelvei som inngår i sykkelstrategien for 2020-2030.

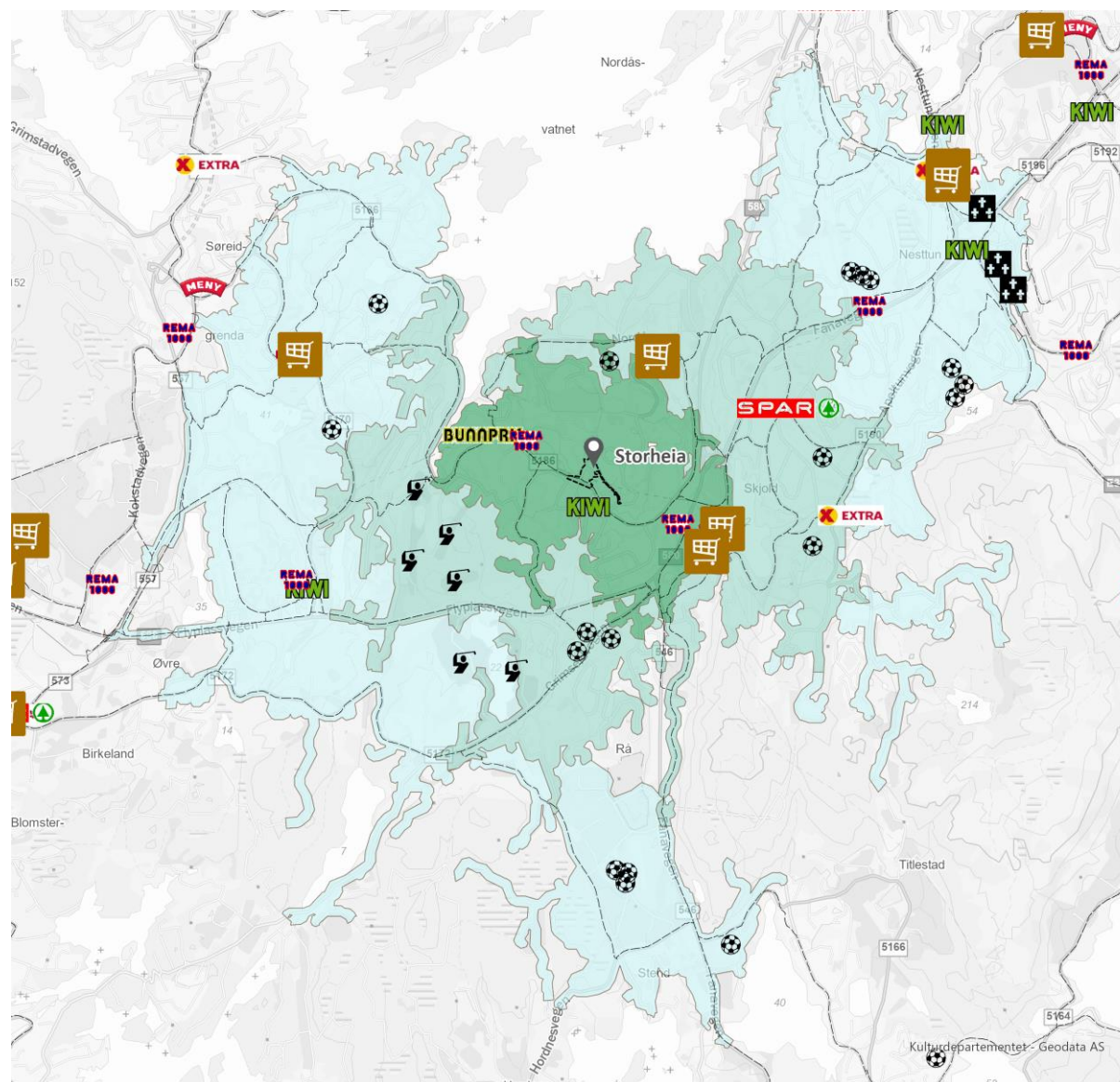
Analysen er beregnet fra midtpunkt i planområdet.

Analysen benytter normal gjennomsnittlig sykkelhastighet på 17 km/t. Mosjonister sykler som oftest noe raskere enn dette.

Analysen i kartet viser avstandene som kan dekkes på sykkel ved 5, 10 og 15 minutter på sykkelsetet.

Punktdatasettene som vises i kartet er et utvalg og en forenkling av tilbudene og fasilitetene i nærområdet.

For den syklende kan det omkringliggende tilbudet karakteriseres som svært godt.



Figur 12: Dekningsomr der med sykkel. I tillegg til hovedsykkelveier medregner analysen også mindre veier.

8 Oppsummering

Dagens tilgjengelighet til kollektivnett og spesielt bybanen, nærheten og tilknytningen til stier og veier som leder til nærliggende rekreasjonsområder, arbeidsplasser og til butikker kan karakteriseres som god til svært god for området.

Rapporten tar ikke for seg antall avganger på de ulike kollektivstoppestedene, men Råstølen som ligger 400 meter vest for planområdet betjenes både av buss (linje 22 og 52) og har svært høy frekvens på avgangene fra tidlig morgen til etter midnatt. I helgen kjører bybanen fram til klokken 03.20 og starter igjen klokken 05.20.

Universell utforming har ikke vært en premissgivende faktor for analysene, men vil ivaretas i planforslaget i henhold til PBE og TEK17.

Det arkitektoniske ved prosjektet, og spesielt rundt inngangspartiene, vil trolig avgjøre om omkringliggende områder vil benytte det planlagte trappeanlegget som snarvei. Om dette er ønskelig bør inngangsområdene tilrettelegges på en inkluderende og imøtekommende måte.

Ti år fra nå vil trolig vår mobilitet være svært annerledes. Mobilitet som tjenester og mobilitetsdeling vil ta over. Dette området vil uansett ha god nærhet til gode rekreasjonsområder, arbeidsplasser og butikker, både for gående voksne, gående barn og syklende.