

Detaljregulering Skogen Borettslag

Mobilitetsplan

«mobilitet for alle» - å transportere dem som ikke har egen transport. De har krav på like gode muligheter som andre til å utnytte samfunnets tilbud. Side 7

https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/baerekraftig-mobilitet/kollektivtransport/litteratur/_attachment/1871542?ts=15c58b1a098&fast_title=Kollektivtransport+-+Utfordringer%2C+muligheter+og+løsninger+for+byområder

Innledning

På vegne av Tinnheia Utvikling AS fremmer Planfolket AS et forlag om detaljregulering for Skogen borettslag, gnr./bnr. 151/123, 151/124, 151/1286, 151/2899, 151/1276 og deler av 151/1, i Kristiansand kommune.

Formålet med planarbeidet er å fortette og øke kvalitet i et allerede eksisterende boligområde. Det ønskes å etablere boligblokkbebyggelse i form av punktblokker med tilhørende uteoppholdsareal og infrastruktur.

Det ligger som mål at planarbeidet skal videreføre, samt øke, kvalitetene som allerede er etablert i området – møte det grønne skiftet gjennom fokus på mobilitet og tilgjengelighet for alle.

For nærmere beskrivelse av planområdet, samt planlagte tiltak henvises det til planbeskrivelsen for Skogen borettslag.

Kommuneplanen for Kristiansand stiller krav om mobilitetsplan for utbyggingsprosjekter som er større enn 1.000 m² bruksareal.

I kommuneplanens bestemmelse § 11 om parkering er det fastsatt slik bestemmelse:

Mobilitetsplan

Ved etableringer av virksomheter med over 50 ansatte eller utbyggingsprosjekter større enn 1.000 m² bruksareal skal det utarbeides mobilitetsplan. Kravet gjelder for alle nyetableringer på alle plannivå, fra utarbeiding av konsekvensutredning til søknad om bruksendring.

I mobilitetsplanen skal virksomheten gjøre rede for totalt transportomfang til/fra virksomheten herunder personreiser til og fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser varelevering og godstransport. Det skal gjøres rede for fordeling av transport gjennom døgnet og hvordan den totale transporten fordeles på typer transportmiddel. Videre skal det redegjøres for hva som er den ønskede fordelingen (målsetting) og hvordan virksomheten skal tilrettelegge for å få til den ønskede fordelingen mellom transportmidler. Planen skal redegjøre for hvordan bedriftene kan begrense behovet for parkeringsplasser, for dermed å minimere behov for areal til parkering samt bidra til å nå 0-vekstmålet i personbiltrafikken.

Planen skal også gjøre rede for behov for og krav til antall ladestasjoner for el-biler og fordeling av parkeringsplasser mellom nullutslippsbiler og andre biler.

Hva er en mobilitetsplan

Mobilitet handler om å ha tilgang til varer og tjenester for å fungere i hverdagen og samfunnet rundt oss. Tilgjengelighet for alle er et viktig stikkord, det å planlegge etter menneskers behov.

En mobilitetsplan skal utarbeides av fagkyndige, og følge kommunens krav. Kristiansand kommune har mål om nullvekst i persontransportbil, noe som en mobilitetsplan skal henholde seg i tråd med.

Mobilitetsplanen er et verktøy for å oppnå arealplaner, utforming av byggeprosjekt, og planlegging av bedriftens egen mobilitet som på en best mulig måte legger til rette for miljøvennlig transport.

Mobilitetsplanen skal bidra til å bevisstgjøre næringslivet, utbyggere og planmyndighet.

Transportbehovet og transportløsninger skal synliggjøres, og det tilrettelegges for å endre reisevaner.

Redusert personbiltrafikk er i dag et viktig virkemiddel for å redusere utslipp av klimagasser. I tillegg vil det at folk velger bort bilen bedre kapasiteten på veinettet, og bedre folkehelse på grunn av redusert luftforurensning og mer mosjon. I tillegg muliggjør det mer effektiv bruk av arealer, færre barrierer, større trafiksikkerhet og mer attraktive gater og plasser.

Mobilitetsplanen og trafikkfaglige vurderinger henger tett sammen. Effektive og trafikksikre løsninger vil gjøre det tryggere og mer effektivt å ferdes som myk trafikant. Dette vil gjøre det enklere å velge bort bilen.

I reguleringsplaner skal det utarbeides en mobilitetsplan tilpasset tilgjengelig kunnskap om utbyggingen og detaljeringsnivået på reguleringsplanen. Omfanget skal tilpasses størrelse og kompleksitet på reguleringsplanen. Mobilitetsplanen skal følge som vedlegg til reguleringsplanen til politisk behandling, og skal primært forholde seg til de tema som er relevante for utforming av reguleringsplanen.

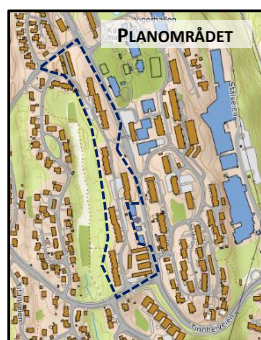
1 Om planområdet

1.1 Lokalisering

Bydelen Tinnheia ligger sentralt i Kristiansand kommune, kun 4 kilometer fra Kristiansand sentrum. Området ligger rundt 100 meter over havet, og har derfor gode sol-, lys- og utsiktsforhold.

Området ligger vest for Kristiansand sentrum. Beliggenhet vises i figuren til venstre og under.

Kilde: kartverket.no

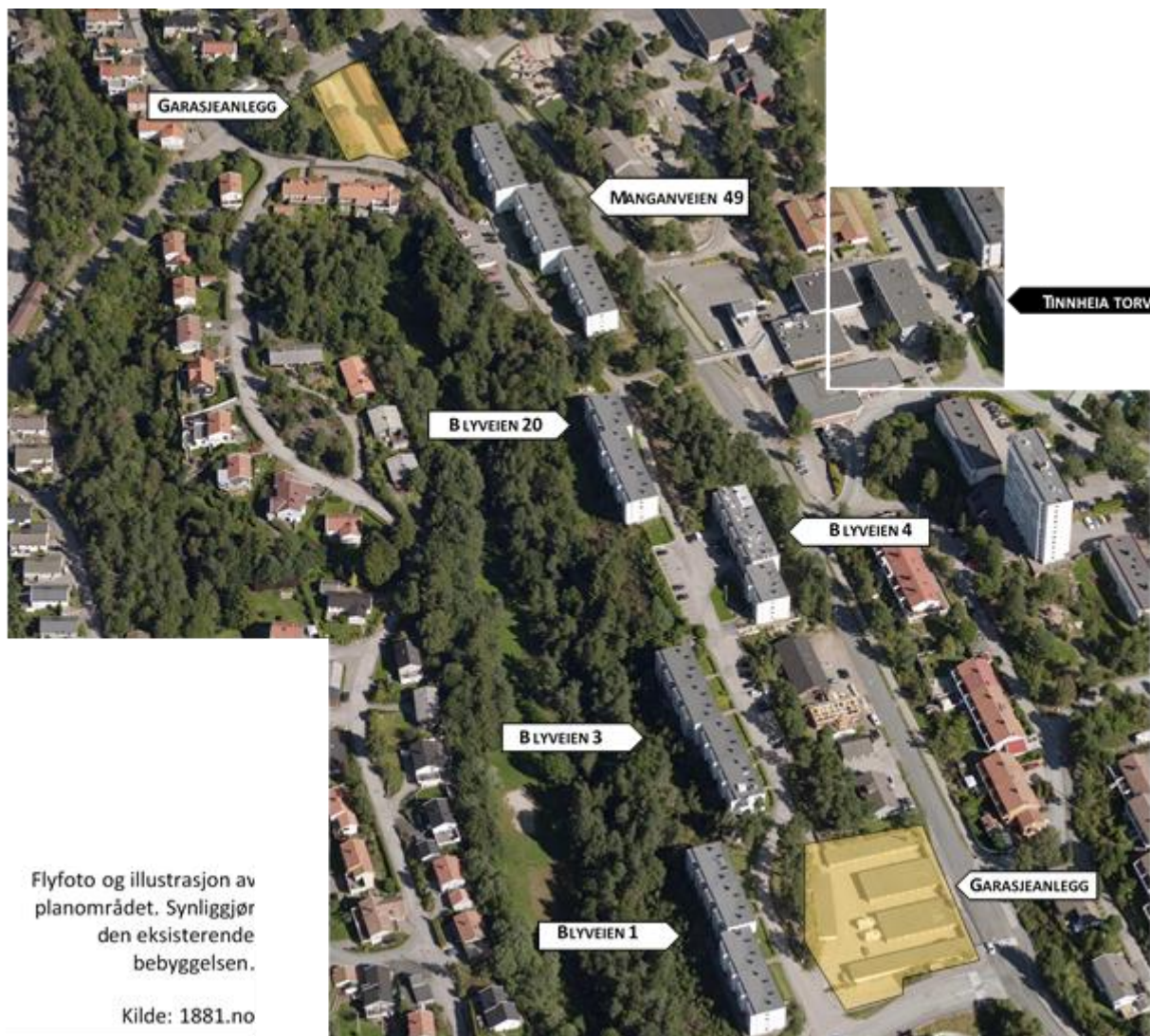


Fra Kristiansand sentrum er det flere mulige adkomstveier, blant annet ved å følge Vesterveien til avkjøring inn Møllevannsveien frem til Idda Arena hvor Tinnheiveien

1.2 Skogen borettslag og nærområdet

Området strekker seg fra nord til sør, og består i dag av et borettslag med til sammen 134 boenheter fordelt i Blyveien og Manganveien.

Området ligger tett knyttet opp mot Tinnheia torv, med en bro-gangforbindelse over Tinnheiveien. Det er to mulige adkomstmuligheter med biltransport, en lengst nord inn Manganveien, og en lengst sør inn Blyveien. For myke trafikanter er det, i tillegg til atkomstmulighetene nord og sør, mulig å entre området fra Tinnheia torv og fra Grønndalen.



1.3 Infrastruktur

Tinnheiveien er hoved-traséen opp til Tinnheia, og strekker seg frem til det nordligste punktet i bydelen. Tinnheiveien, som i nord går over til Metallveien utgjør, sammen med Messingveien en sløyfe på omtrent to kilometer. Sløyfen, med stikkveier til de forskjellige boligområdene, er også ruten til kollektivtransporten på Tinnheia. Det er etablert gang- og sykkelvegnett i Tinnheiveien og videre rundt sløyfen ved Metallveien og Messingveien.

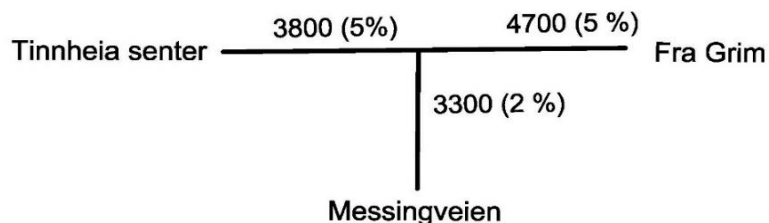
1.4 Trafikkmengder - Tinnheiveien x Messingveien

Nylige trafikktellinger, gjennomført 8. januar 2020 av Multiconsult, viser en beregnet ÅDT på 3800 ved Tinnheiveien. Beregningen av ÅDT er basert på en forutsetning om at dimensjonerende time utgjør 10 % av døgntrafikken som fremkommer i tellingen gjennomført i januar 2020. Det er også gjort justeringer i henhold til Statens vegvesens håndbok V712 for uke- og årstidsvariasjon.

I trafikktellingen utgjorde andelen tunge kjøretøy 3% på Tinnheiveien, hvor 8 av 17 var busser. I Messingveien utgjorde andelen tunge kjøretøy 0 %.



ÅDT 2020 Tinnheivn x Messingvn



Kartskisse av plasseringen hvor trafikk tellingen foregikk. Utklipp fra notatet for trafikk tellingen gjennomført av Multiconsult 8. januar 2020.

1.5 Reisevaner i Kristiansandsregionen

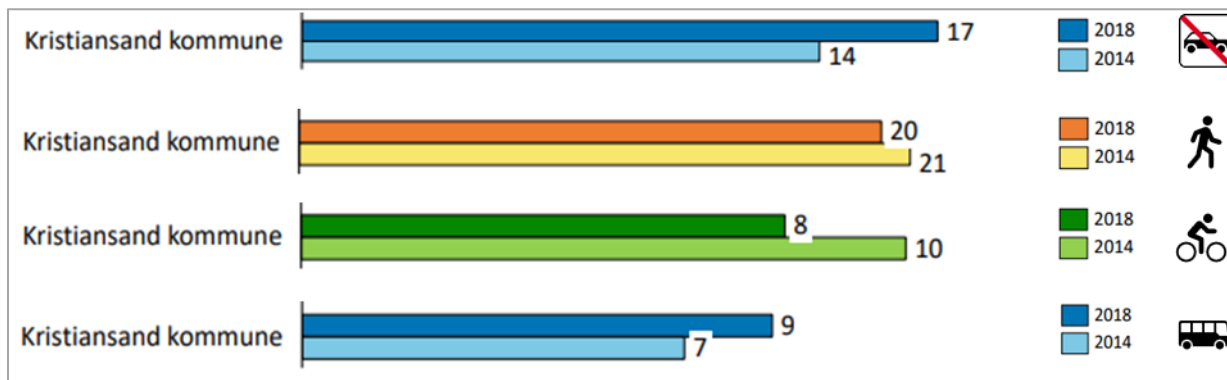
Kompetansesenteret for bærekraftig by- og kollektivtransport, *Urbanet Analyse*, publiserte i 2015 en rapport, «*Reisevaner i Kristiansandsregionen 2013/14*». Basert på foreløpig innsamlet data, ble det presentert en «*analyse av befolkningens reisevaner*» med Statens vegvesen som oppdragsgivere. Presentasjonen er publisert på Urbanet analyses' hjemmesider og inneholder en analyse av reisevaner for de største byområdene i Norge, deriblant Kristiansandsregionen. Tallene sammenliknes med nøkkeltallene fra 2013/2014.

Blant annet vises det at andelen el-sykler har økt med 9%, men prosentandelen av befolkningen i Kristiansand kommune med tilgang til sykkel er den samme.

Kristiansand kommune 2018	71	11	82	Vanlig sykkel
Kristiansand kommune 2014	81	2	82	Elsykkel

«Prosentandel med tilgang til vanlig sykkel og elsykkel. RVU 2018 og RVU 2013/14». Utklipp fra: *Reisevaner og utviklingstrekk i de ni største byområdene – presentasjon 5. april 2019 -RUV-seminar, Urbanet Analyse, s.17.*

Det foreløpige datasettet viser at flere husholdninger ikke har tilgang på bil i 2018, enn i 2014. Andelen gang- og sykkelandel er redusert, men det vises også at flere benytter seg av kollektivtransport i dag, enn for fire år siden.



Utklipp fra: Reisevaner og utviklingstrekk i de ni største byområdene – presentasjon 5. april 2019 -RUV-seminar, Urbanet Analyse, s.6, 7, 13.

1.6 Kollektivtilbud

Linje 15 beveger seg rundt Tinnheia i en sløyfe, hvor Skogen borettslag har umiddelbar nærhet til busstopp både nord, øst og sør for planområdet. Linje 15 har en kvartersrute i et betydelig tidsrom. For reiser vestover er alternativet busstoppet i Kolsdalen, ca. 16 minutters gange fra Skogen borettslag (1,3 km). Også her er dekningen av avganger i timen hvert 10. minutt.

Avganger per time, samt avstand til bussholdeplass skaper grunnlag for vurdering av hvorvidt kollektivdekningen er tilfredsstillende. Urbanet Analyses (2015) klassifisering av *tilgang på kollektivtilbud* vurderer tilfeller hvor avstanden er under 500 meter til nærmeste busstopp, og avganger i timen er 4(minst) til å være *svært god*. I motsatt ende av skalaen vurderes avstander over 500 meter til nærmeste busstopp, samt avganger sjeldnere enn én gang i timen til å være *svært dårlig*. Ut fra klassifiseringen kan kollektivtilbudet kategoriseres som «svært god» ved Skogen



Oversikt over kollektivtilbudet i nærheten av Skogen borettslag. Blå markering viser linje 15 – Tinnheia. Svart markør viser veien for kollektivtransport vestover. Kilde: 1881.no

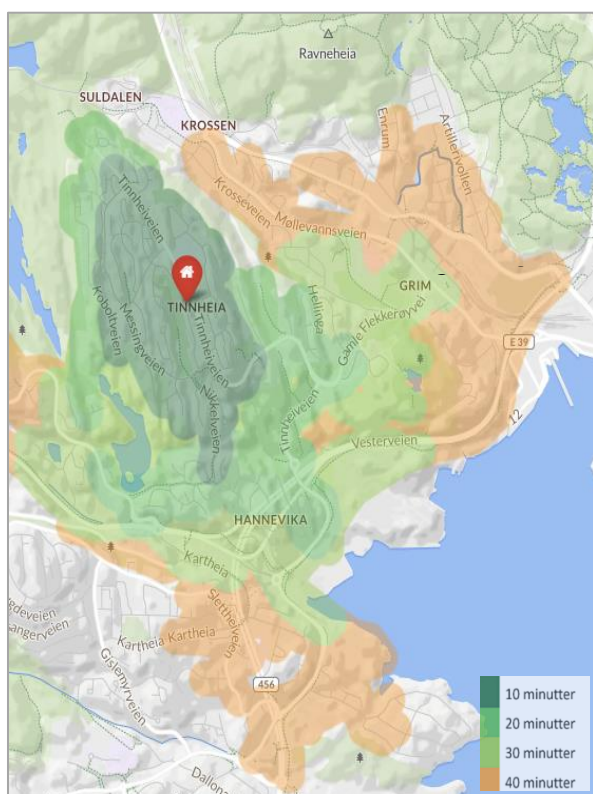
borettslag. Det er under 500 meter til nærmeste busstopp både for området i nord og sør, og adganger per timer et hvert tiende minutt.

Etter dialog med AKT – kundeservice, viser deres passasjerdata, basert på tall fra perioden 13. januar – 12. februar 2020, at linje 15 har en høy frekvens av antall reisende per avgang. Linje 15 har et snitt på ca. 14,5 – 15 reisende, inkludert alle avganger i helgene. Kapasitetsutnyttelsen på linjen vurderes ut ifra punktet med flest reisende, i dette tilfellet mellom Kvadraturen og Kirkegården. Den mest brukte adgangen er fra Hannevika kl 07:17 mot Kvadraturen/Lund/UiA, hvor den i snitt har 49,67 reisende på samme sted.

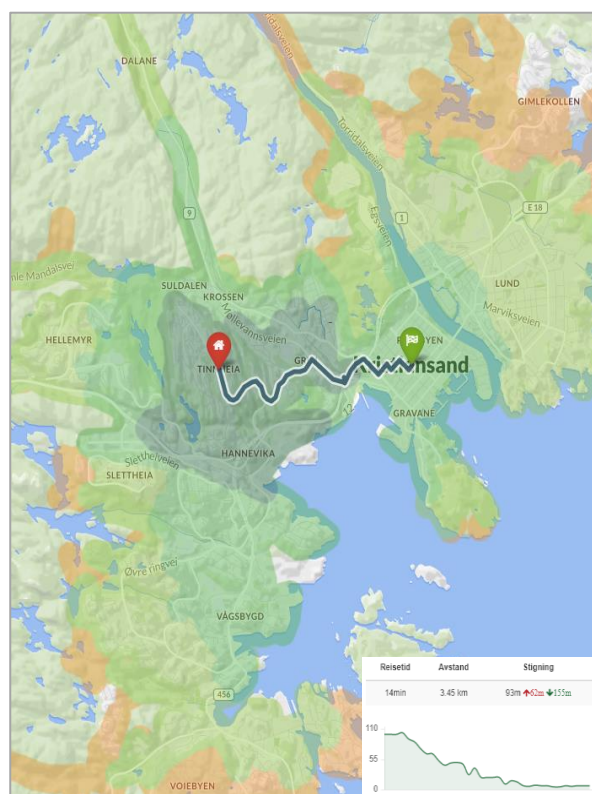
Svært mange av reisene foregår til og fra videregående skoler, UiA, Idda og Grim skole. Reisene knyttes også opp mot arbeids-, aktivitets- og generelle handle- og fritidsreiser. Den mest brukte strekningen er Tinnheia og Grim mot Kvadraturen.

1.7 Gang- og sykkelavstander

Med planområdet som utgangspunkt viser tilgjengelighetsanalysen under at en kan nå Vågsbygd mot sør, og kvadraturen mot øst, med en reisetid ved bruk av sykkel innen 20 minutter. Farten er regnet etter medium hastighet, omtrent 17 km/t.



Tilgjengelighetsanalyse. Illustrasjon over avstander i tid til fots. Kilde: sykledit.no



Tilgjengelighetsanalyse. Illustrasjon over avstander i tid med sykkel som fremkomstmiddel. Kilde: sykledit.no

Hellemyrhallen ligger 15 minutter unna Skogen borettslag med sykkel. Vågsbygd senter ligger 4 km unna skogen borettslag, og har en reisetid på 16 minutter.

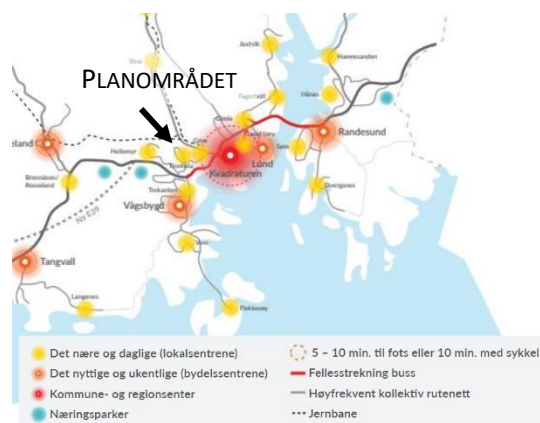
Store deler av Tinnheia kan nås fra planområdet innen ti minutters gange. Ganghastigheten tilgjengelighetsanalysen tar utgangspunkt i er medium hastighet – 5 km/t. Det vil ta om lag førti minutter å nå utkanten av kvadraturen til fots.

2 Beskrivelse av fremtidig situasjon

Nullvekst i transport

Planområdet er i kommuneplanens til Kristiansand kommune utpekt som lokalsenter/områdesenter. Som overordnet arealstrategi heter det (blant annet) i samfunnsdelen til kommuneplanen at:

- Redusere transportbehovet gjennom samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, med vekt på mobilitet til fots, sykkel og med kollektivtransport.



Det foreligger som et mål å nå nullvekst i personbiltransport. Gjennom å transformere områder nære lokalsentre som allerede er prioriterte med tanke på nærhet til kollektivakse, vil en mulig konsekvens være at flere benytter seg av tilbudet. Det øker tilgangen til sentrumsområder og andre tilbud rundt om i kommunen.

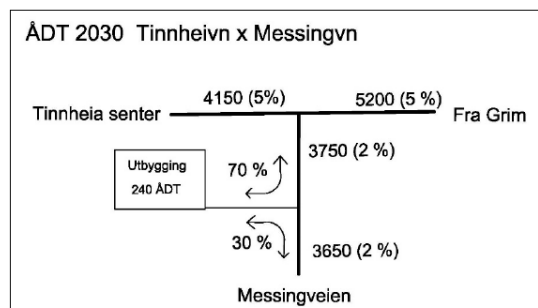
Lokalsentre omtales gjerne som «det nære og daglige». Det er allerede nærbutikk like ved planområdet, sammen med andre forretninger, tjenester og møteplasser.

2.1 Trafikk i 2030

Notatet for trafikkteellingen foretatt i krysset ved Tinnheiveien og Messingveien, beskriver fremtidig situasjon. Det er beregnet trafikkmengde for 2030, samt døgntrafikk for tiltaket som planlegges.

Boligbebyggelsen innebærer (i sør) 3 leilighetsblokker med til sammen 60 leiligheter. Ut fra dette beregnes døgntrafikken til å være på 240 ÅDT. Det forutsettes her en turproduksjon per døgnet på 4 bilturer per leilighet.

Med en vekst på 8,3 %, som er prognosen til økingen i trafikk de neste 10 årene (NTP), beregnes ÅDT 2030 til å være 4150 med en tungtrafikkdel på 5%.



2.2 Atkomst

Hovedatkomst til området videreføres fra dagens situasjon. I nord vil atkomst til planlagte tiltak være via Manganveien, og i sør via Messingveien inn Blyveien. Nye hovedatkomster vil etableres i henhold til tekniske krav etter Kristiansand kommunes vegnormal. Planforslaget legger opp til å knytte seg til eksisterende gang- og sykkelvegnett i området.

Det legges til rette for at fremtidige beboere i området skal benytte eksisterende gang- og sykkelvegnett.

2.3 Parkering

Parkering skal etableres i felles parkeringsanlegg under bakkenivå, både i nord og sør.

Parkeringsanleggene skal være felles for ny bebyggelse og eksisterende bebyggelse i Skogen borettslag. Forslaget fremmes med et lavere antall biloppstillingsplasser enn hva som kreves i kommuneplanens bestemmelser. Planen fremmes med et forslag om 0,5 biloppstillingsplasser per boenhet, i tillegg til gjesteparkering og HC-parkering. Dette er grunnet gode gang- og sykkelveger, samt et bra kollektivtilbud i nærheten. Det legges derfor opp til at flest mulig skal velge miljøvennlige valg innen transport til og fra planområdet.

2.4 Ønsket effekt av de ulike tiltakene

Reguleringsplanen vil bidra til å nå målet om nullvekst i persontransport med bil gjennom:

- lav prosentandel parkering per bolig, det foreslås færre enn kravet i kommuneplanen
- geografisk beliggenhet i forhold til handelssentrum (Vågsbygd, Kvadraturen)
- høy arealutnyttelse
- gunstig plassering/avstand til kollektivaksen
- tilknytning til allerede eksisterende gang- og sykkelvegnett