

MOBILITETSPLAN

REGULERINGSENDRING FOR PLAN 210 REE NÆRINGSOMRÅDE

TIME KOMMUNE, GNR/BNR 3/22

Revisjon: 4, 13.01.2022



HEAD ENERGY



PROSJEKT-
ADMINISTRASJON



AREAL-
PLANLEGGING



LANDSKAP



VANN OG
AVLØP



SAMFERDSEL



BRANN OG
RISIKO



EIENDOMS-
RÅDGIVNING

DOKUMENTOPPLYSNINGER

<i>Prosjektnavn:</i>	Reguleringsplan Ree næringsområde
<i>Prosjektnummer:</i>	110742.001
<i>Plan-ID/Plannavn:</i>	210
<i>Eiendom:</i>	3/22
<i>Kommune:</i>	Time kommune
<i>Tiltakshaver:</i>	Ree Næringspark AS
<i>Utarbeidet av:</i>	Vibeke Fardal/Eva K. Esbensen
<i>Kontrollert av:</i>	Camilla Bø
<i>Utgivelsesdato:</i>	03.09.2021

<i>Revisjon</i>	<i>Dato</i>	<i>Beskrivelse</i>
1	03.09.2021	Original
2	14.09.2021	Mindre rettelser
3	28.10.2021	Suppleringer knyttet til reisemiddelfordeling
4	13.01.2022	Mindre justeringer

INNHOOLD

INNLEDNING	5
FORESLÅTT TILTAK	6
<i>BELIGGENHET</i>	6
<i>BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET</i>	6
<i>PLANLAGT TILTAK</i>	7
GRUNNLAGSINFORMASJON	8
<i>VIRKSOMHETER</i>	8
<i>ANTALL ANSATTE OG BRUKERE</i>	8
<i>BESØKSINTENSITET</i>	8
<i>VARELEVERING/RENOVASJON</i>	9
<i>REISER TILKNYTTET VIRKSOMHETEN</i>	9
<i>TURFORDELING GJENNOM DØGNET</i>	10
TILGJENGELIGHET	11
<i>BIL</i>	11
<i>KOLLEKTIV</i>	13
<i>SYKKEL OG GANGE</i>	14
<i>OPPSUMMERING</i>	17
TURPRODUKSJON OG REISEMIDDELFORDELING	18
<i>ESTIMERT TURPRODUKSJON</i>	18
<i>TURPRODUKSJON FRA VIRKSOMHET</i>	18
<i>ESTIMERT REISEMIDDELFORDELING</i>	19
<i>REISER TIL AKTIVITETSHALLENE – FRITIDSREISER</i>	19
<i>ARBEIDSREISER ANSATTE</i>	21

VARELEVERING/RENOVASJON.....	22
ØNSKET REISEMIDDELFORDELING.....	22
OPPSUMMERING	24
PARKERING	25
PARKERINGSKRAV.....	25
BILPARKERING	25
SYKKELPARKERING	27
TILTAK FOR Å OPPNÅ ØNSKET REISEMIDDELFORDELING	28
SAMLET VURDERING.....	28
REFERANSER	29

INNLEDNING

Som supplerende dokumentasjon for reguleringsendring for Ree Næringsområde er det utarbeidet en mobilitetsplan.

En mobilitetsplan skal analysere muligheter for minst bilavhengighet og gi føringer for utforming og valg av planløsninger og som sikrer overordnet mål for ønsket reisemiddelfordeling.

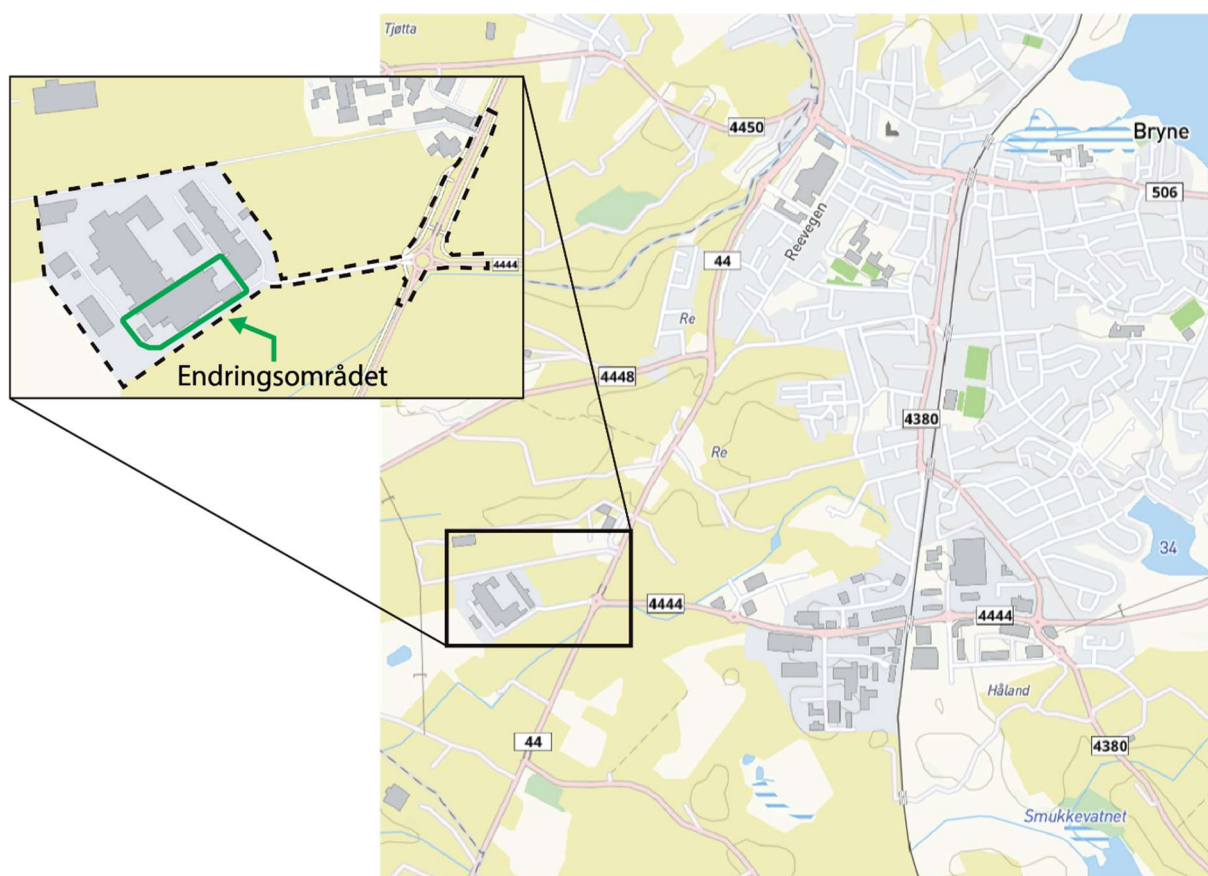
I tillegg skal planen ved etablering av næringsbebyggelse vurdere og dokumentere følgende:

- Antall ansatte
- Besøksintensitet
- Omfang av vareleveranser og evt. godstransport
- Transport inn og ut av virksomheten:
 - Personreiser til/fra jobb
 - Reiser i arbeid
 - Besøksreiser
 - Varelevering
 - Godstransport
 - Fordeling av transporten gjennom døgnet
 - Fordeling av virksomhetens samlede transport per transportmiddel
 - Tiltak for å nå ønsket reisemiddelfordeling

FORESLÅTT TILTAK

BELIGGENHET

Planområdet er lokalisert på Ree utenfor Bryne i Time kommune, ca. 2 km sørvest for Bryne sentrum. Planområdet grenser til landbruksområder i sør, vest, øst og næringsvirksomhet, boligbebyggelse og Fv44 Jærvegen i nordøst.



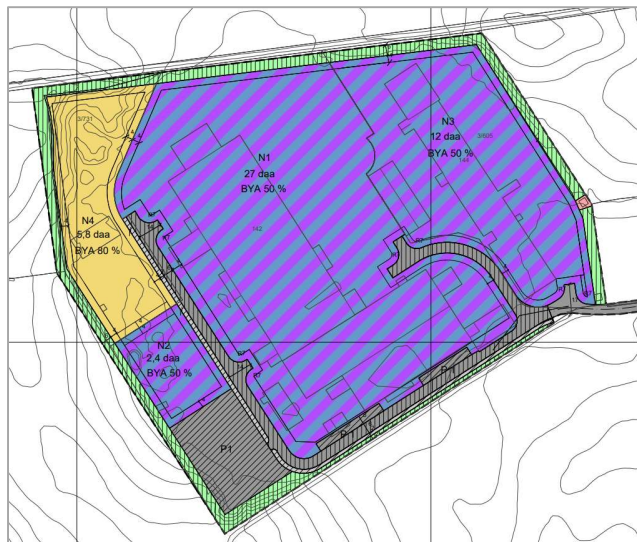
Figur 0-1: Kart som viser planområdets lokalisering og det gjeldende endringsområdet.

BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

Planområdet omfatter et eksisterende næringsområde med et næringsareal på ca. 41,4 daa og et område til avfallshåndtering på 5,8 daa. Resterende areal består av parkering og adkomstveg. Selve reguleringsendringen skal skje på eiendom gnr./bnr. 3/22. Planområdet har adkomstveg via Jærvegen/Brøytvegen.

PLANLAGT TILTAK

Hensikten med planen er å legge til rette for endring av deler av felt N1 i plankart (ref. figur 0-2) fra kontor/industri til kontor/industri/idrett. Innenfor formålet idrett åpnes det for annet idrettsanlegg som er plasskrevende per utøver, herunder bl.a. tennissport og elektriske gokarter. Treningssenter tillates ikke.



Figur 0-2: Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan for Ree næringsområde.



Figur 0-3 Forslag til endret plankart. i tillegg til endring av deler av felt N1 er hele plankartet oppdatert iht. PBL 2008.

GRUNNLAGSINFORMASJON

Grunnlagsinformasjon er basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 fra Transportøkonomisk institutt (TØI, 2014) og RVU for 2019 (Urbanet Analyse for Statens vegvesen, 2019).

VIRKSOMHETER

Planendringen foreslår å åpne for elektrisk gokart, samt padeltennis i eksisterende industrihaller innenfor næringsområdet på Ree i Time kommune.

ANTALL ANSATTE OG BRUKERE

Padeltennis

Det forutsettes etablering av 6 baner, hvor hver bane kan benyttes av maks. 4 personer i timen. Maksimalt antall brukere i timen vil dermed være 24 stykk. Padeltennisbanen vil ikke ha noen ansatte knyttet til sporten, men det kan forventes vaskepersonell innom daglig som tilsvarer 1-2 ansatte i lokalet. Det forventes en åpningstid på gjennomsnittlig 10 timer per dag, basert på erfaring fra tilsvarende senter.

Statistikk fra tilsvarende anlegg i Sandnes og Oslo viser at det er en overvekt av besøkende på ettermiddag/kveld (etter kl. 17.00), sammenliknet med dagtid på ukedager.

Elektrisk gokart-senter

Forventet kapasitet på gokartbanen er 8 personer. Aktiviteten er ofte attraktiv for større grupper, slik at det vil være en større andel samtidig besøkende enn det banekapasiteten tilsier. Det legges i beregningene til grunn inntil 30 brukere per time i en maksimalsituasjon. Med utgangspunkt i åpningstider fra tilsvarende sentre andre steder i Norge er det lagt til grunn for en åpningstid på 6 timer. Det er anslått at det vil være 2 ansatte ved senteret.

BESØKSINTENSITET

Padeltennis

Besøk til padeltennis vil primært omfatte brukere av banene, samt ansattes reise til arbeidsplassen. Ved maksimal kapasitet er det 24 brukere i timen, og over 10 timer vil det maksimalt være rundt 240 brukere per dag, i tillegg til 2 ansatte.

E-gokartsenter

Besøk til e-gokartsenter vil primært omfatte brukere av senteret, samt ansattes reise til arbeidsplassen. Ved maksimal kapasitet er det 30 brukere i timen, og over 6 timer vil det være maks 180 brukere per dag, i tillegg til 2 ansatte.

VARELEVERING/RENOVASJON**Padeltennis og e-gokartsenter:**

Det estimeres at det er én varelevering og én renovasjon i uken. Det forventes å være vaskepersonell innom bygget omtrent en gang daglig.

REISER TILKNYTTET VIRKSOMHETEN

Det legges til grunn at de ansatte primært reiser til og fra arbeidsplassen og i begrenset grad har reiser underveis i arbeidsdagen. Iht. RVU 2013/2014 utgjør fritids- og besøksreiser ca. 30 % av alle reiser, hvorav 21 % er organiserte fritidsaktiviteter. Bruk av trenings- og aktivitetslokalene utgjør 2 reiser per dag, men kan utgjøre 4 reiser per dag dersom det er snakk om levering/henting, særlig av barn og unge.

Tabell 1: Reiser tilknyttet padeltennis og e-gokartsenter, maks situasjon

<i>Padeltennis</i>			
Ansatte til/fra jobb	2	2 reiser/dag	
Brukere	240/dag	2 reiser/dag	
Varelevering/renovasjon	1 ganger/uke	2 reiser/uke	
<i>E-gokartsenter</i>			
Ansatte til/fra jobb	2	2 reiser/dag	
Brukere	180/dag	2 reiser/dag	
Varelevering/renovasjon	1 ganger/uke	2 reiser/uke	

TURFORDELING GJENNOM DØGNET

Turfordeling gjennom døgnet vil i stor grad henge sammen med åpningstidene til de aktuelle funksjonene.

Padeltennis forventes å være åpent både på dagtid og ettermiddag/kveld, men med høyest besøksandel ettermiddag/kveld, samt helg. Dette er basert på statistikk fra tilsvarende anlegg i Sandnes og Oslo.

E-gokartsenter forventes primært å generere reiser ettermiddag/kveld, samt helg.

TILGJENGELIGHET

BIL

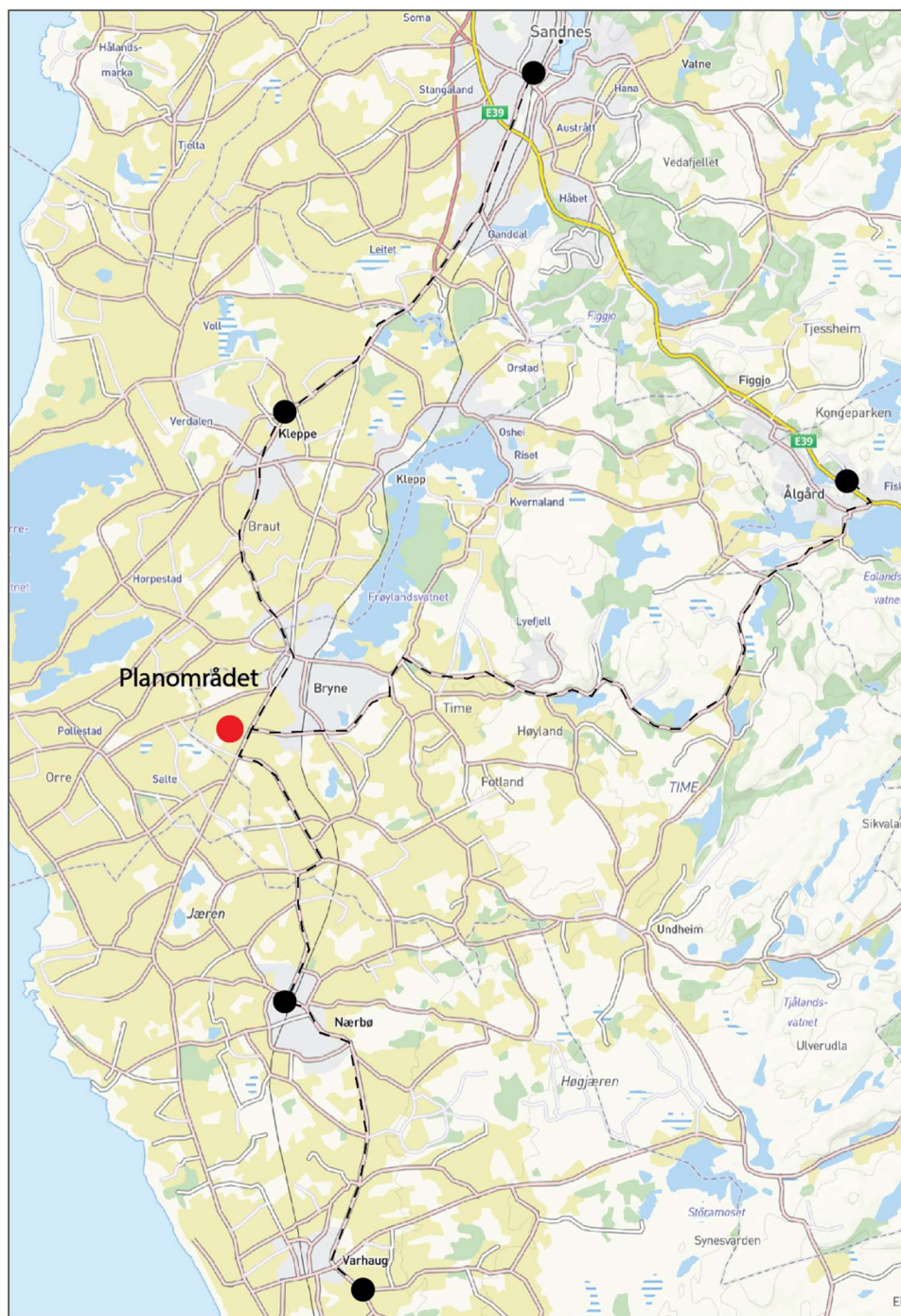
Planområdet har en adkomstveg som kobles til krysset FV44 Jærvegen/ FV4444 Brøytvegen. Jærvegen har en ÅDT på 12 962 kjt./døgn nord for avkjørsel til planområdet og en ÅDT på 10 700 kjt./døgn sør for avkjørselen til planområdet.

Jærvegen knytter sammen Sandnes i nord og Egersund i Sør. Avkjørselen til planområdet leder kun til planområdet som eneste adkomstveg. Det er ikke kjent trafikkdata knyttet til adkomstvegen.

Planområdet ligger like sør for Bryne sentrum. Nord for planområdet ligger Sandnes og Kleppe, sør for planområdet finner man Ålgård, mens mot sør finner man Nærbø og Varhaug (ref. figur 0-1). Kjøreavstand (i kilometer) og kjøretid (i minutter) fra planområdet til nærliggende byer/tettsteder er satt opp i tabell 2.

Tabell 2: Tilgjengelighet med bil

Målepunkter	Km	Min
Sandnes	19,3	23
Kleppe	7,1	11
Bryne	2,9	6
Ålgård	18,7	23
Nærbø	7,8	10
Varhaug	14,7	14



Figur 0-1: Kartutsnitt som viser kjøreveg fra planområdet til nærliggende byer/tettsteder. Kart er hentet fra kommunekart.no

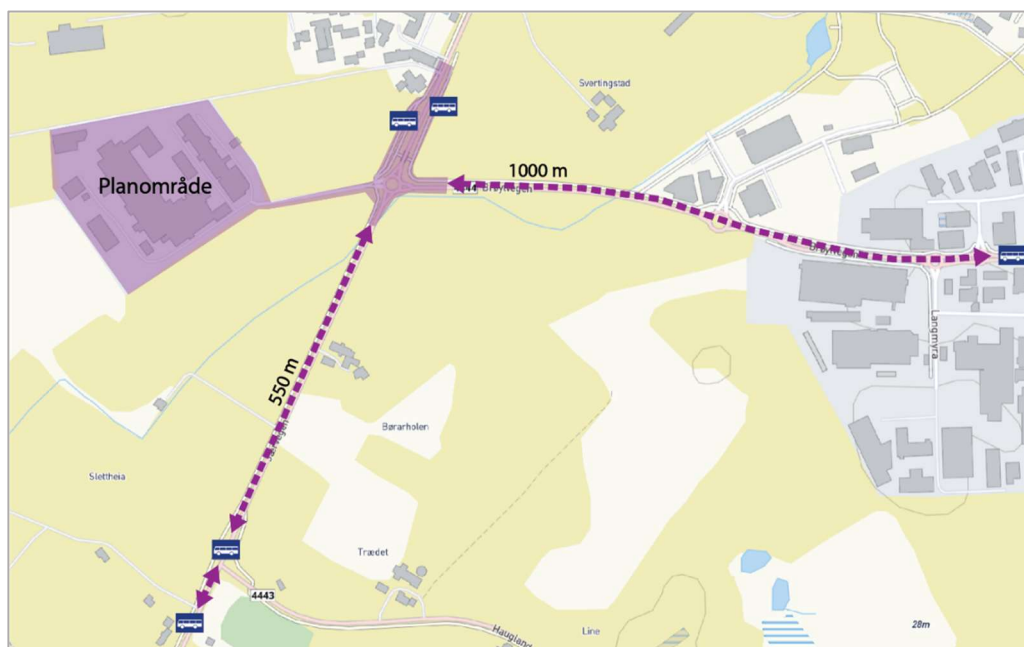
KOLLEKTIV

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til bussholdeplass på Jærvegen. Nærmeste bussholdeplass er Brøyt som ligger 350 meter nordøst for bebyggelsen i planområdet. Her kjører rute 54, 57 og SK2107. Frekvensen på disse rutene kommer frem i tabell 3. Det er opparbeidet gode koblinger i gang- og sykkelvegnettet slik at det er kort gangavstand fra planområdet til nærmeste bussholdeplass.

Som figur 0-2 viser er det tre bussholdeplasser innenfor en gitt radius fra planområdet; Brøyt, Hålandsvegen og Linebakken. Linebakken ligger 550 meter sør for planområdet, mens Hålandsvegen ligger 1000 meter øst for planområdet i mer bebygde omgivelser. Alle de tre bussholdeplassene har god gang -og sykkelforbindelser på hele strekningen.

Tabell 3: Bussruter i området

Rute	Strekning	Frekvens
54	Bryne stasjon – Hognestad skule	4 avganger til dagen
57	Bryne stasjon – Nærbø stasjon	4-5 avganger til dagen
SK2107	Bryne ungdomsskole – Mauland (skolerute)	Én tur/retur på skoledager.



Figur 0-2: Illustrasjon som viser nærliggende bussholdeplasser

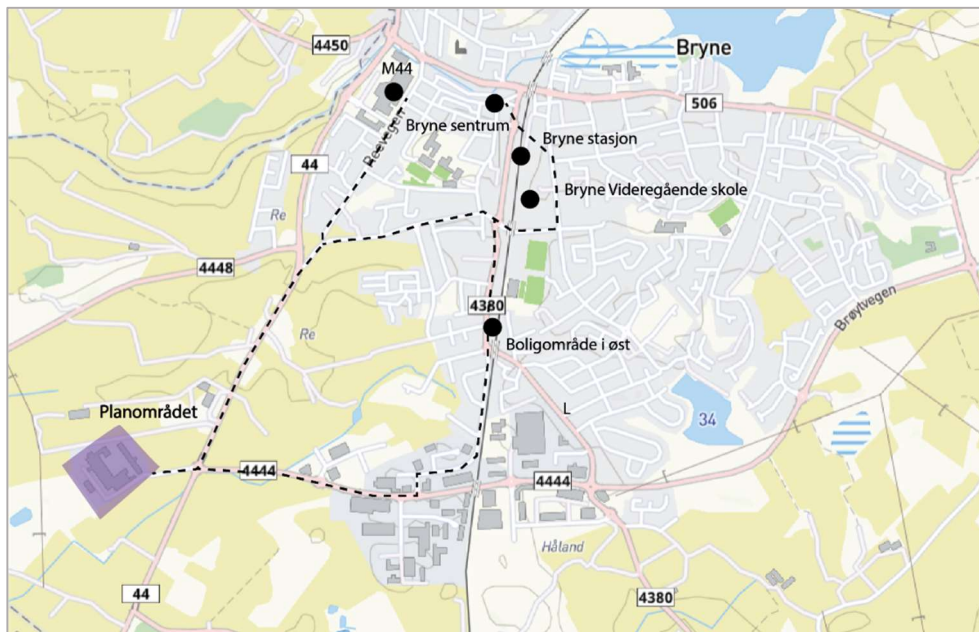
SYKKEL OG GANGE

Det er god tilkobling til gang- og sykkelforbindelser fra planområdet. Det er ikke separat gangforbindelse langs adkomstveg, men som figur 5 viser er det gang- og sykkelvegforbindelser nord, øst og sør for planområdet. G/S-veg er adskilt fra bilveg ved bruk av grønne elementer, autovern og veggrøft. Nord for området er det en undergang som sikrer enkelt og trygg adkomst til bussholdeplass eller dersom man ankommer fra østsiden av Jærvegen.

Planområdet har en god gang- og sykkelforbindelse til Håland, øst for planområdet. Her er det lokalisert dagligvare, byggevareforretninger, kontorer og annen næringsvirksomhet. Mindre boligområder ligger innenfor en 10 minutters gangavstand fra planområdet, mens større boligområder nordøst for planområdet ligger innenfor 25 minutters gangavstand. Planområdet er tilknyttet eksisterende boligområder med gode gang- og sykkelforbindelser langs hovedveien.

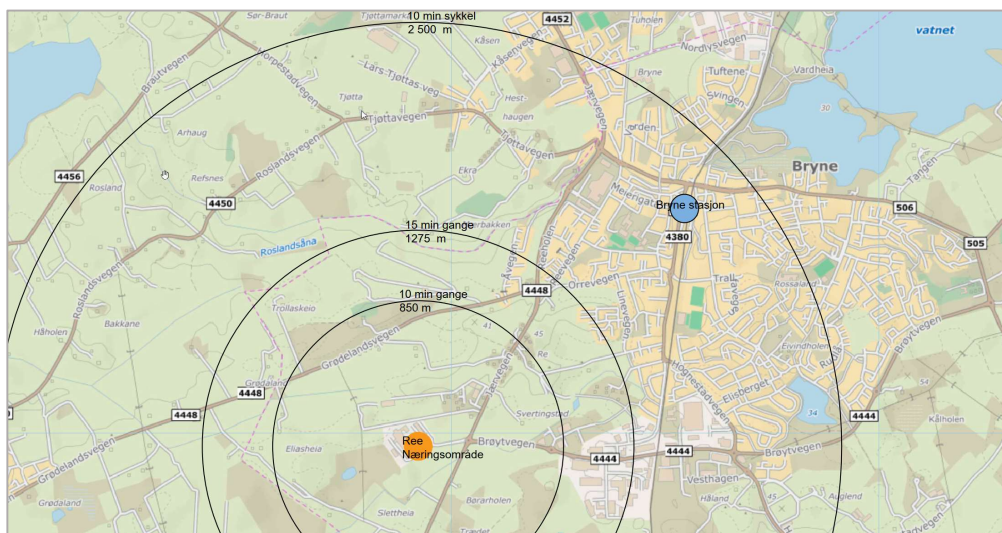
Figur 0-3: Tilgjengelighet for gående og syklende.

Målepunkter	Minutter		Km
	Sykkel	Gange	
Større boligområde i øst	6	22	1,7
Kjøpesenter M44	7	25	2
Bryne Videregående skole	8	28	2,2
Bryne stasjon	9	28	2,2
Bryne sentrum	9	28	2,4

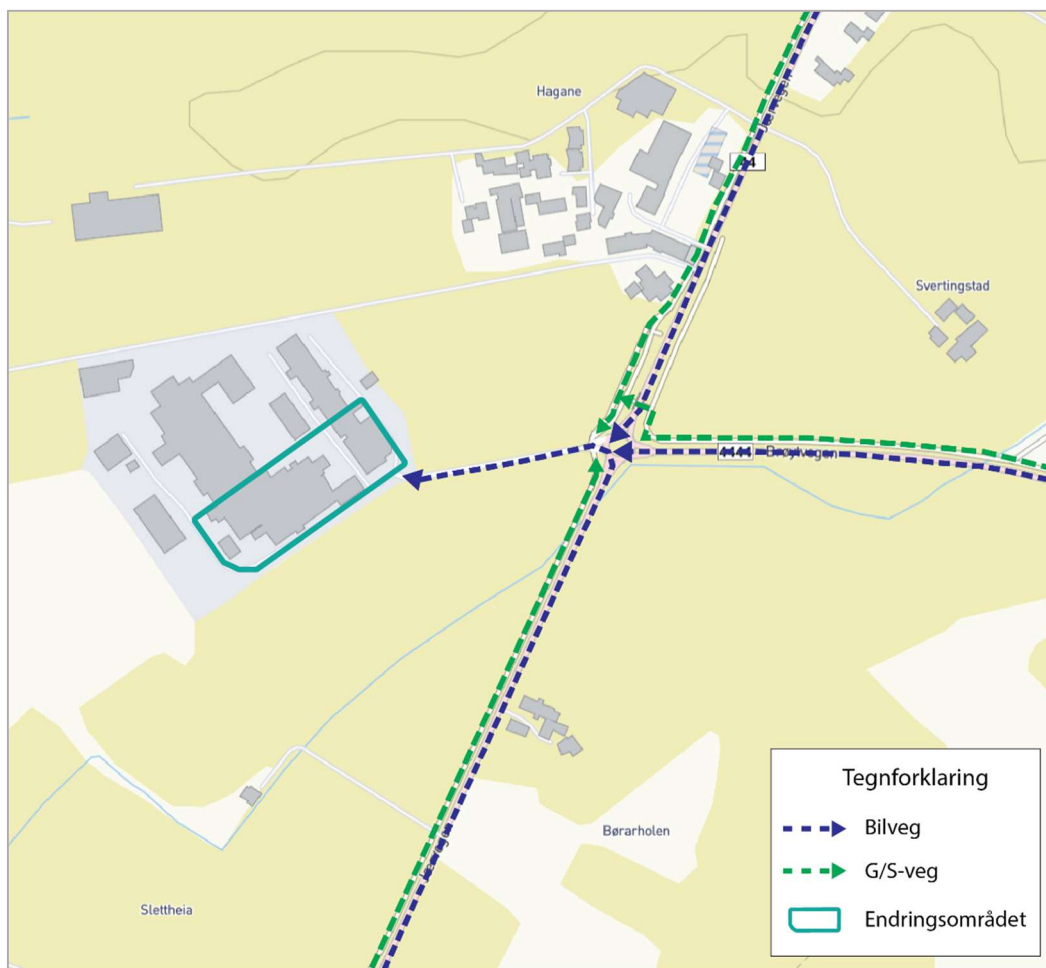


Figur 0-4: Kartutsnitt som viser sykkel- og gåavstand fra planområdet til ulike målepunkter. Kart er hentet fra kommune kart.no

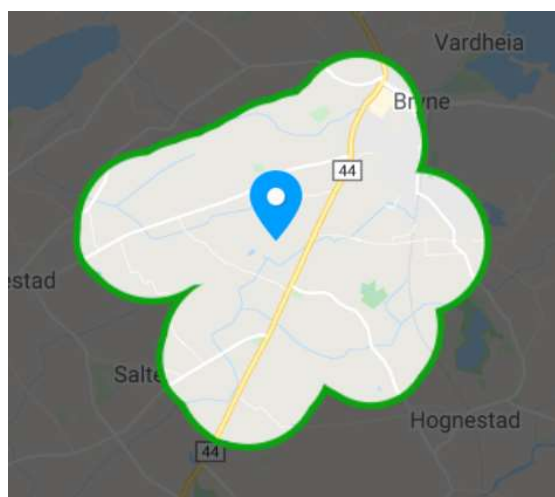
Figur 0-5 Viser hvilke områder som ligger i 10 og 15 minutters gangavstand, samt 10 minutters sykkelfart fra planområdet. Det er lagt til grunn 5,1 km/t som gangfart og 15 km/t som sykkelfart. De fleste målpunkt fra planområdet ligger 20-30 minutters gange fra planområdet, mens en stor del av Bryne sentrum kan nås fra området ved 10 minutters sykkeltur. På Bryne Stasjon er det tilgjengelige bysykler som kan lånes i inntil 12 timer og dermed også benyttes som reisemiddel fra togstasjonen til planområdet.



Figur 0-5 Avstand og reisetid med gange og sykkel som reisemiddel



Figur 0-6: Gang- og sykkelforbindelser i planområdet

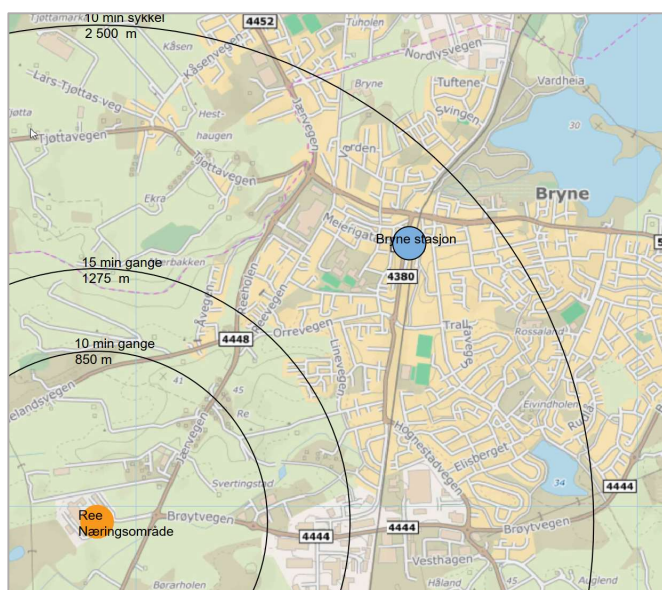


Figur 0-7: Kart som viser område innenfor 10 minutters sykkelavstand fra planområdet. Kart hentet fra walkscore.no

OPPSUMMERING

Planområdet har gode forbindelser for både bil og sykkel. Kollektivtilbudet er noe begrenset ettersom det er få avganger per dag, men planområdet ligger i kort avstand fra nærmeste bussholdeplass og det legger derfor til rette for at tilreisende kan benytte seg av buss som reisemiddel, på tross av begrenset rutetilbud. Det er også gode gangforbindelser til området, men noe lang gangavstand fra sentrum.

Iht. figur 4-8 ligger en betydelig del av sentrum innenfor 10 minutters sykkelavstand, inkludert Bryne stasjon hvor det er tilgjengelige bysykler. Det er gode sykkelforbindelser til området, noe som gjør sykkel til et svært aktuelt reisemiddel for å komme til området.



Figur 0-8 gang- og sykkelavstander fra planområdet

TURPRODUKSJON OG REISEMIDDELFORDELING

ESTIMERT TURPRODUKSJON

I denne sammenheng omfatter turproduksjon alle turer inn og ut av planområdet med alle typer fremkomstmiddel, inkludert gange. En tur er en forflytning fra ett sted til et annet utenfor hjemmet. Dvs. at en besøkende til området vil generere to turer; tur-retur.

TURPRODUKSJON FRA VIRKSOMHET

Iht. kapittel 3 Grunnlagsinformasjon er det beregnet at tiltaket maksimalt vil generere følgende turproduksjon per dag:

Padeltennis:

Tabell 4: Beregning av personturer for tiltaket

Personturer	
Brukere av lokalene	480
Ansattes reiser	4
Varelevering/renovasjon	2
Totalt antall personturer	486

E-gokartsenter:

Tabell 5: Beregning av personturer for tiltaket

Personturer	
Brukere av lokalene	360
Ansattes reiser	4
Varelevering/renovasjon	2
Totalt antall personturer	366

Turproduksjonen fra virksomheten vil hovedsakelig omfatte brukernes reiser til og fra lokalene, samt ansattes transportreiser. Brukerne av aktivitetslokalene forventes i stor grad å være unge voksne i relativ god fysisk form. Basert på områdets avstand til nærliggende boligområder, samt Bryne sentrum forventes en større andel syklende til og fra lokalene.

ESTIMERT REISEMIDDELFORDELING

Time kommune har i dag flere fritidstilbud for barn og ungdom, mennesker med funksjonsnedsetting og for alle, uansett alder og erfaring. På Bryne er det i dag etablert blant annet skatepark, svømmehall, bowling, basketbane, sandvolleybane og tennisklubb. Dette tilsier at fritidsaktiviteter retta mot idrett er attraktivt, særlig for barn og ungdom. En padeltennis og e-gokartsenter vil dermed passe godt inn med kommunens eksisterende fritidstilbud, samtidig som det skaper et mer variert tilbud for alle innbyggerne, uavhengig av alder og erfaring.

REISER TIL AKTIVITETSHALLENE – FRITIDSREISER

Fritidsreiser består iht. RVU 2013/2014 av reiser i forbindelse med:

- Kino- og teaterbesøk
- Konserter
- Restaurantbesøk
- Idrettsaktiviteter
- Joggetur
- Privat samvær som besøk hos venner, slektninger osv.

Iht. RVU 2013/2014 ligger bilførerandelen lavere ved fritidsreiser enn andre type reiser. Tabell 6 sammenstiller data fra RVU 2013/14, RVU 2019 og viser forventet reisemiddelfordeling for fritidsreiser basert på foreliggende statistikker/RVU, samt områdets beliggenhet og funksjon.

Reisemiddelfordeling for hovedtransportmiddel basert på RVU 2019 for byområder på Nord-Jæren baserer seg på alle type daglige reiser og viser en bilførerandel på 50 %, mens gående og syklende til sammen har en 29 % reisemiddelfordelingsandel. Time kommune inngår ikke i analyseområdet i RVU2019, men det finnes ingen tilsvarende statistikk av nyere dato å legge til grunn.

Padeltennis:

Tabell 6: Reisemiddelfordeling og beregning av personturer for fritids- og besøksreiser for padeltennis

<i>Reisemiddel</i>	<i>Reisemiddelfordeling på daglige reiser for Nord-Jæren RVU 2019</i>	<i>Fritidsreiser RVU 13/14</i>	<i>Forventet reisemiddelfordeli ng for planområdet</i>	<i>Personturer</i>
Til fots	21 %	33 %	5 %	24
Sykkel	8 %	5 %	18 %	86
Bilfører	50 %	41 %	52 %	250
Bilpassasjer	9 %	12 %	15 %	72
Kollektivt	10 %	8 %	5 %	24
Annet; moped, el-sparkesykkel etc.	2 %	1 %	5 %	24
SUM	100 %	100 %	100 %	480

E-gokartsenter:

Tabell 7: Reisemiddelfordeling og beregning av personturer for fritids- og besøksreiser for e-gokartsenter

<i>Reisemiddel</i>	<i>Reisemiddelfordeling på daglige reiser for Nord-Jæren RVU 2019</i>	<i>Fritidsreiser RVU 13/14</i>	<i>Forventet reisemiddelfordeli ng for planområdet</i>	<i>Personturer</i>
Til fots	21 %	33 %	5 %	18
Sykkel	8 %	5 %	13 %	47
Bilfører	50 %	41 %	54 %	194
Bilpassasjer	9 %	12 %	20 %	72
Kollektivt	10 %	8 %	5 %	18
Annet; moped, el-sparkesykkel etc.	2 %	1 %	3 %	11
SUM	100 %	100 %	100 %	360

For reiser til både padeltennis og e-gokart antas det at det blir en større andel syklende framfor gående da området ligger i sykkelavstand fra de største boligområdene på Bryne. Gitt at store deler av brukergruppen er unge mennesker som liker å være i fysisk aktivitet er det sannsynlig at en større andel benytter sykkel som framkomstmiddel. El-sykkel, el-sparkesykkel, bysykkel og moped er også sannsynlige reisemidler for denne aldersgruppen. Ved e-gokartsenteret forventes det at brukerne reiser mer gruppevis og at det av den grunn vil være en større andel samkjøring enn generelt for fritidsreiser.

Planområdet ligger innen 10 minutters sykkelavstand til Bryne togstasjon. På togstasjonen er det tilrettelagt med bysykler. Etablering av ladepunkt for bysykler innenfor planområdet vurderes som er svært aktuelt tiltak for å øke andelen syklende til planområdet. Dette vil gjøre området mer tilgjengelig, da reise med tog+ bysykkel kan være et godt alternativ for de som bor i en lengre avstand fra planområdet.

ARBEIDSREISER ANSATTE

Reisemiddelfordelingen for arbeidsreiser på Nord-Jæren 2019 vist i tabell 8 jf. RVU for 2019 (Urbanet Analyse for Statens vegvesen, 2019). Av tabellen fremgår også forventet reisemiddelfordeling og antall personturer basert på områdets tilgjengelighet. Planområdet ligger i kort avstand til bussholdeplass, men det er relativt få avganger. De større boligområdene ligger om lag 2 km fra planområdet, som legger til rette for at det vil være større sykkelandel enn andelen gående.

Padeltennis og e-gokartsenter:

Tabell 8: Reisemiddelfordeling og antall personturer for ansatte

Reisemiddel	Transportmiddelbruk arbeidsreiser Nord-Jæren	Forventet reisemiddelfordeling for planområdet	Forventet antall personturer
Til fots	10 %	5 %	0
Sykkel	15 %	18 %	1
Bilfører	54 %	57 %	4
Bilpassasjer	3 %	8 %	1
Kollektivt	15 %	9 %	1
Annet; moped, el-sparkesykkel etc.	3 %	3 %	0
SUM	100 %	100 %	8

VARELEVERING/RENOVASJON

Det gjennomføres gjennomsnittlig 2 besøk ukentlig knyttet til enten varelevering eller renovasjon per funksjon.

Padeltennis og e-gokartsenter:

Tabell 9: Reisemiddelfordeling varelevering

Reisemiddel	Personturer
Bil	4

ØNSKET REISEMIDDELFORDELING

Planforslaget innebærer at det skal etableres padeltennis og e-gokartsenter i eksisterende næringslokaler på Ree. Ettersom padeltennis er en fysisk treningsform forventes det at flere av brukerne vil bruke alternative fremkomstmidler for å komme seg til området, f.eks. sykkel og el-sykkel/el-sparkesykkel.

Padeltennis:

Tabell 10: Estimert reisemiddelfordeling ved padeltennis basert på områdets egenskaper og tiltak lagt inn i planforslaget.

Reisemiddel	Fordeling arbeidsreiser (%)	Fordeling fritids- og besøksreiser (%)
Til fots	7	6
Sykkel	18	20
Bilfører	55	50
Bilpassasjer	8	12
Kollektivt	9	8
Annet; moped, el-sparkesykkel etc.	3	4

E-gokartsenter:*Tabell 11: Estimert reisemiddelfordeling ved e-gokart basert på områdets egenskaper og tiltak lagt inn i planforslaget.*

<i>Reisemiddel</i>	<i>Fordeling arbeidsreiser (%)</i>	<i>Fordeling fritids- og besøksreiser (%)</i>
Til fots	6	5
Sykkel	18	16
Bilfører	56	51
Bilpassasjer	8	16
Kollektivt	10	8
Annet; moped, el-sparkesykkel etc.	2	4

Nedenfor følger beregnet antall personturer fordelt på reisemiddel, med utgangspunkt i ønsket reisemiddelfordeling.

Padeltennis:*Tabell 12: Beregning personturer etter ønsket reisemiddelfordeling*

<i>Reisemiddel</i>	<i>Personturer arbeidsreiser</i>	<i>Personturer fritids- og besøksreiser</i>	<i>Personturer varelevering</i>	<i>SUM</i>
Til fots	0	29		29
Sykkel	1	96		96
Bilfører	2	240	2	242
Bilpassasjer	0	58		58
Kollektivt	0	38		38
Annet; moped, el-sparkesykkel etc.	1	19		19
SUM	4	480	2	486

E-gokartsenter:

Tabell 13: Beregning personturer etter ønsket reisemiddelfordeling

Reisemiddel	Personturer arbeidsreiser	Personturer fritids- og besøksreiser	Personturer varelevering	SUM
Til fots	0	18		18
Sykkel	1	58		59
Bilfører	2	186	2	187
Bilpassasjer	0	58		58
Kollektivt	0	29		29
Annet; moped, el-sparkesykkel etc.	1	14		15
SUM	4	360	2	366

Samlet sett er det 852 turer knyttet til padeltennis og e-gokartsenter. Av disse er 8 arbeidsreiser og 848 fritidsreiser. Totalt sett er det størst andel av alle reisene som foretas med bil, etterfulgt av sykkelreiser.

OPPSUMMERING

Beregning av forventet trafikkmengde tar utgangspunkt i maksimalsituasjonen med 100 % belegg hele dagen. Dette er en situasjon som forventes å oppstå relativt sjeldent, og det er derfor grunn til å forvente at belegget vil være lavere og at dermed også planrådets turproduksjon vil være lavere.

Iht. beregnet reisemiddelfordeling for tiltaket forventes det at padeltennis og e-gokartbane genererer maksimalt 444 bilturer. Dersom ønsket reisemiddelfordeling oppnås vil dette reduseres til maksimalt 429 bilturer.

PARKERING

PARKERINGSKRAV

I henhold til kommuneplan 2018-2030 for Time kommune gjelder følgende parkeringskrav:

- Parkeringskrav for offentlige anlegg som skoler, barnehager, kirker, sykehjem og idrettsanlegg skal vurderes særskilt og fastsettes av kommunen i hvert eneste tilfelle.
- Minst 5 % av bilparkeringsplassene skal være tilrettelagt for mennesker med nedsatt funksjonsevne.
- Parkering/garasje for sykler skal etableres nær inngangsparti og under tak. Mulighet for ladestasjoner for el-sykler skal vurderes.
- Ved utrekning av BRA som grunnlag for utrekning av parkeringsbehov, skal ikke areal til parkering regnes med.

For padeltennis og e-gokart må dette fastsettes som del av mobilitetsplan jf. krav om at bl.a. idrettsanlegg skal vurderes særskilt og fastsettes i hvert enkelt tilfelle.

BILPARKERING

Basert på forventet antall ansatte og besøkende til området er det i tabell 14 og 15 beregnet maksimalt parkeringsbehov for bil for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling.

Tabell 14 Beregnet parkeringsbehov for padeltennis, ut fra ønsket reisemiddelfordeling

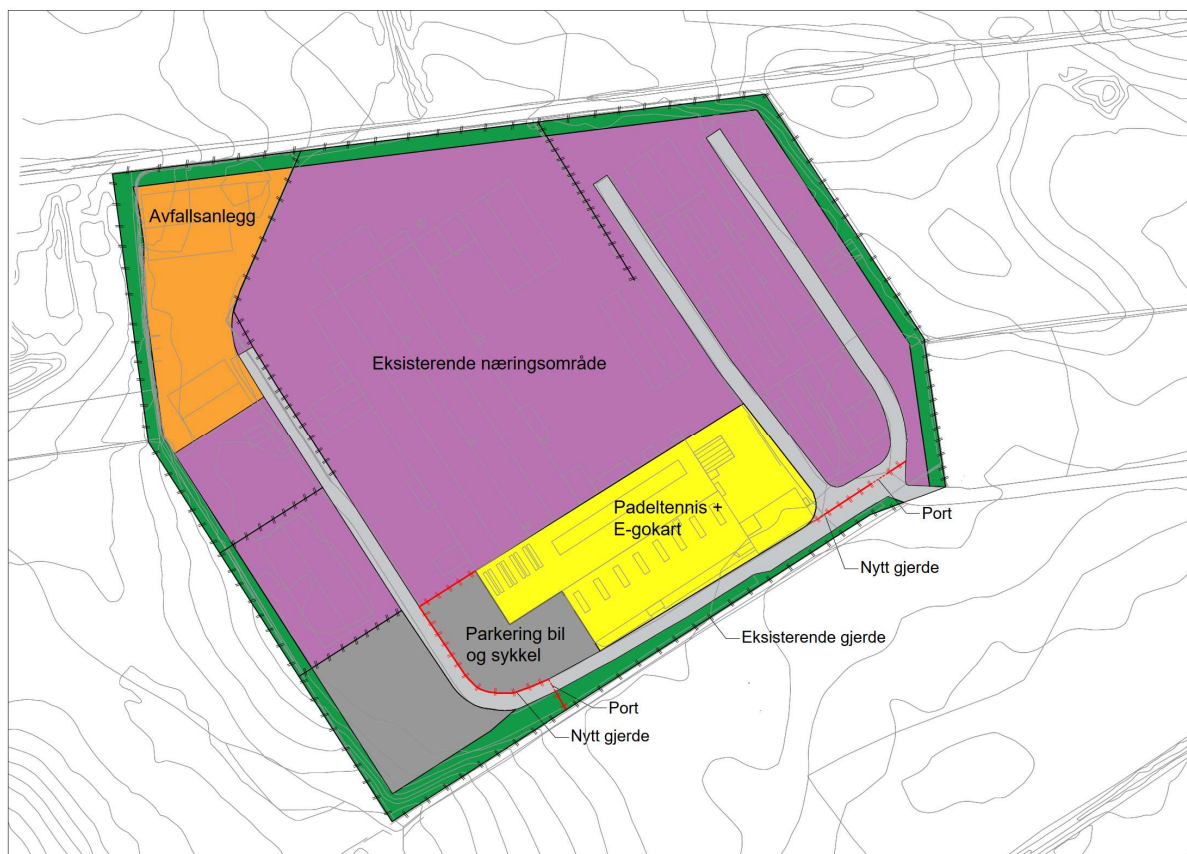
Padeltennis – maks time		Ønsket reidemiddelandel kjørende	Parkeringsbehov
Ansatte	1	55 %	0,5
besøkende	24	50%	12
SUM	25		12,5

tabell 15 Beregnet parkeringsbehov for e-gokart, ut fra ønsket reisemiddelfordeling

E-gokart – maks time		Ønsket reisemiddelandel kjørende	Parkeringsbehov
Ansatte	2	56 %	1,1
besøkende	30	51 %	15,3
SUM	32		16,4

Med utgangspunkt i ønsket reisemiddelfordeling bør det legges til rette for 29 bilparkeringsplasser knyttet til padeltennis og e-gokart. Iht. kommuneplanens bestemmelser bør 5 % av bilparkeringsplassene tilrettelegges for HC. Det vurderes ikke å være hensiktsmessig å legge til rette for lading av el-bil, da besøkende forventes å besøke anlegget i maksimalt 1-2 timer. Lading av elbil vil mer hensiktsmessig skje i forbindelse med egen bolig, arbeidsplass eller ved egne anlegg for hurtiglading.

Ved etablering av padeltennis og e-gokart vil det bli gjennomført endringer i næringsområdets uteområder for å skille industri/næring fra idrettsformål. Figur 0-1 viser at store deler av planområdet allerede er avgrenset med gjerde. I dag går imidlertid porten til næringsområdet ved innkjøringen til området. Denne er planlagt flyttet lengre inn, samt at det er planlagt å avgrense næringsområdet fra idrettsformål for å unngå at myke trafikanter forviller seg inn i næringsområdet. Dette vil også bidra til å unngå fremmedparkering i området som ikke er avsatt til idrett.



Figur 0-1 Situasjonsplan som viser planlagt ny avgrensning med gjerder

SYKKELPARKERING

Basert på forventet antall ansatte og besøkende til området er det i tabell 16 og 17 beregnet minimum parkeringsbehov for sykkel for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling.

Tabell 16 Beregnet parkeringsbehov for padeltennis, ut fra ønsket reisemiddelfordeling

Padeltennis – maks time		Ønsket reisemiddelandel syklende	Parkeringsbehov
Ansatte	1	18 %	0,18
besøkende	24	20 %	4,8
SUM	25		4,98

tabell 17 Beregnet parkeringsbehov for e-gokart, ut fra ønsket reisemiddelfordeling

E-gokart – maks time		Ønsket reisemiddelandel syklende	Parkeringsbehov
Ansatte	2	18 %	0,36
besøkende	30	16 %	4,8
SUM	32		5,16

Med utgangspunkt i ønsket reisemiddelfordeling skal det legges til rette for minimum 10 sykkelparkeringsplasser. Sykkelparkeringsplassene skal være sentralt plassert nært inngangsparti. Mulighet for ladestasjoner for el-sykler/bysykler skal vurderes.

TILTAK FOR Å OPPNÅ ØNSKET REISEMIDDELFORDELING

Ved utarbeidelse av detaljeringsplan er det viktig å legge til rette for tiltak som kan bidra til å gi redusert bilavhengighet. I planforslaget er det lagt til rette for følgende tiltak for å redusere bilbruken og øke bruken av alternative transportmidler:

- Sykkelparkering nær inngang.
- Brukere av anlegget oppfordres til sykkel/kollektiv via app og nettside.
- Tilrettelegge for parkering og lading av elsykkel
- God informasjon på nettsiden til de ulike aktørene, knyttet til sykkel- og kollektivforbindelser til området.
- Begrenset bilparkering iht. beregnet behov.
- Tilrettelegge for ladepunkt for bysykkel

SAMLET VURDERING

Hensikten med mobilitetsplanen er bl.a. å synliggjøre tiltakets transportbehov og vise hvordan den skal håndteres, samt foreslå tiltak for å endre reisevaner og dermed redusere personbiltransport.

Iht. beregninger for turproduksjon og reisemiddelfordeling vil gjennomføring av tiltaket gi en forventet turproduksjon på 852 personturer, hvorav 444 bilturer. Dersom ønsket reisemiddelfordeling oppnår vil antallet bilturer kunne reduseres til 429 turer. Mulighetene for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling anses som gode.

Referanser

TØI. (2014). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport*. Oslo:

Transportøkonomisk institutt.

Urbanet Analyse for Statens vegvesen. (2019). *Reisevaner og utviklingstrekk i de fire største byområdene*. Urbanet Analyse.

Interpadel (u.å.) *Interpadel Sandnes*.

Bergen Gokart (u.å.) *Norges første elektriske gokartsenter*.