

MOBILITETSPLAN

Mobilitetsplan for plan 0516.00, detaljregulering for Trallfavegen 7.



Kunde: Backe Prosjekt / Breidablikk Investering AS

Prosjekt: Detaljregulering for Trallfavegen 7

Prosjektnummer: 10212345

Dokumentnummer: 1

Rev.: 3

Sammendrag:

Reguleringsplanen for Trallfavegen 7 legger opp til etablering ca. 2800 m² BRA næring og ca. 110 nye boliger med ulik boligtype. Planen er i henhold til kommuneplanen og vil føre til transformasjon av området som i dag er brukt til bilbutikk/verksted.

110 nye boliger og nytt næringsareal vil føre til økt transportbehov i området. Det etterstrebes å få beboere i området til å benytte seg av kollektiv, sykkel og gange fremfor bil.

Kollektivdekningen i området er relativ god. I luftlinje er det ca. 0,5 km til jernbanestasjonen og kollektivterminalen for buss. Planen legger opp til en begrenset parkeringsdekning og en stor andel syklende og gående. Området ligger sentralt i forhold til Time videregående skole og høyhuset på Bryne.

Det legges opp til sykkelparkering både i fellesanlegg i garasje, men også i forbindelse med inngangspartier for å gjøre syklene mest mulig tilgjengelig for brukerne. Det er også tilrettelagt for sykkelparkering i planlagt uteområde.

Rapporteringsstatus:

- ☒ Endelig
☐ Oversendelse for kommentar
☐ Utkast

Utarbeidet av:	Sign.:
Herbjørg Andresdottir	
Kontrollert av:	Sign.:
Stian Hadland	
Prosjektleder:	Prosjekteier:
Stian Hadland	Helene Østmoe

Revisjonshistorikk:

Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av
3	15.09.2019	Revidert etter KS	HA	SHA
2	09.08.2019	Utkast	HA	SHA
1	18.06.2019	Utkast	SHA	

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	4
1.1	Formålet med mobilitetsplanen	4
2	Dagens situasjon	5
2.1	Områdets tilgjengelighet	5
2.2	Oppsummering.....	8
3	Planforslaget.....	9
3.1	Trafikkgenerering og reisebehov.....	9
3.2	Reisemiddelfordeling.....	10
3.3	Overordnede mål	10
3.4	Mål for planområde	11
3.5	Virkemiddel.....	11
3.6	Estimert reisemiddelfordeling.....	12
4	Samlet vurdering og konklusjon.....	13

1 Bakgrunn

I planinitiativet datert 29.03.2019 er det beskrevet i punkt 5.1 c at det skal utarbeides en enkel mobilitetsplan med trafikkbelastning.

Trallfavegen 7 ønsker å etablere bolig- og næringsområde på eiendommen 2/298 på Bryne i Time kommune. Området er i dag disponert til bilbutikk og et lite verksted. Denne virksomheten ønsker å flytte ut av Bryne sentrum. Planområdet ligger rett øst for Bryne stadion og på sørsiden av Trallfavegen. Tilstøtende arealer mot sør og vest er eneboligbebyggelse. Mot nord og øst er tilstøtende arealer i dag knyttet til skole og parkering. Time kommune jobber med en områdeplan som vil gjøre tilstøtende område om til transformasjonsområder. Det er usikkert når denne planen vil bli vedtatt.



Planens begrensning.

1.1 Formålet med mobilitetsplanen

Hovedmålet med mobilitetsplanen er å få en tidlig vurdering av reisemønster og reisemiddelfordeling, og hvordan dette kan endres til en mer miljøvennlig fordeling i form av økning i gange-, sykkel- og kollektivtrafikk.

Analysen skal dokumentere følgende:

- Antall boenheter og størrelse på næringsareal
- Fordeling av transport gjennom døgnet
- Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling

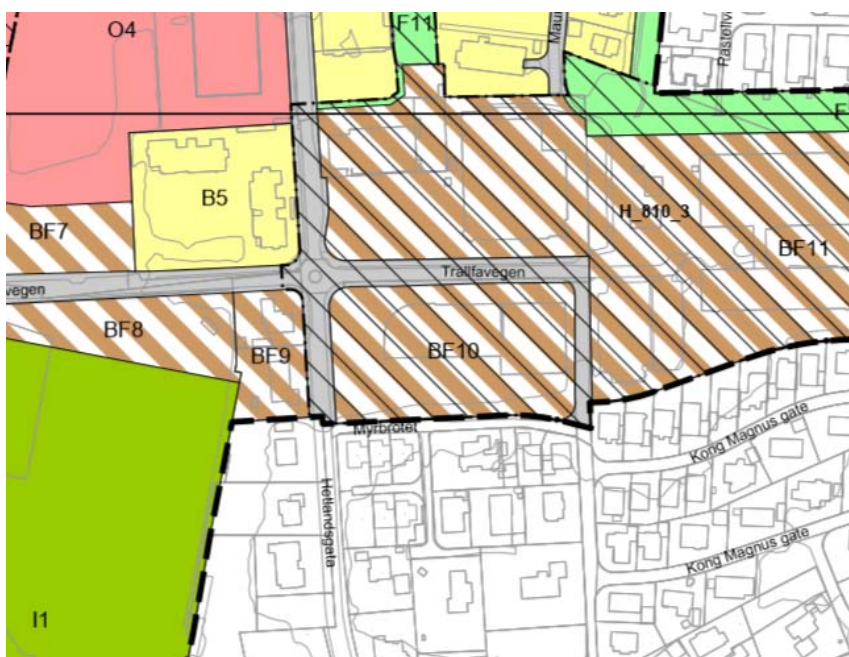
2 Dagens situasjon

2.1 Områdets tilgjengelighet

Planområdet ligger sørøst for Bryne sentrum, ved Trallfavegen ikke langt fra Bryne stadion. Området er avgrenset av Trallfavegen i nord og øst, Hetlandsgata i vest og Myrbrotet i sør (boliggate).



Områdets plassering. Kart: finn.no



Utsnitt fra kommunedelplanen for Bryne sentrum.

Kommunedelplanen for Bryne sentrum regulerer området til bolig og forretning.

Området ligger i nærheten av Bryne sentrum, Bryne stasjon (jernbane) og kollektivterminal. I luftlinje er avstanden til:

- Bryne stasjon 0,5 km
- Bryne sentrum 0,6 km
- M44 0,9 km
- Time rådhus 0,6 km

2.1.1 Kollektivtilbud

Nærmeste kollektivtilbud er Jærbanen ved Bryne jernbanestasjon, ca. 500 meter fra Trallfavegen 7. Her går det tog hver halvtime mot Stavanger og Egersund. I tillegg stopper regionaltoget mellom Oslo og Stavanger på denne stasjonen. Samme sted er kollektivterminalen lokalisert, med bussforbindelse til bla. Sandnes, Sola, Lye og Nærbø. Tabellen nedenfor viser rutetilbudet for buss fra kollektivterminalen.

Kollektivterminal Bryne, rutetilbud			
Rute	Fra	Til	Hyppighet
50	Bryne	Lye	2 avg / time*
52	Bryne	Sandnes (via Klepp)	1 avg / time*
53	Bryne	Øksnevadporten	3 avg / dag
54	Bryne	Hognestad	4 avg / dag
56	Bryne	Undheim	5 avg / dag
57	Bryne	Nærbø	5 avg / dag
58	Bryne	Sola	2 avg / dag
62	Bryne	Sandnes (via Malmheim)	2 avg / dag
N94	Bryne	Lye	Nattbuss

**Høyeste hyppighet over døgnet*

Mellom Trallfavegen 7 og kollektivtilbudet er det gode gangforbindelser med gang- og sykkelveg og fortau langs hele traseen. Korteste gangavstand mellom planområdet og kollektivtilbudet er ca. 600 m, via fortau og gang-/sykkelveg langs Hetlandsgata. Med veiledende ganghastighetsverdier fra SVV håndbok V123 (85 m/min for voksne og 45 m/min for barn og eldre) vil det bety en ca. 7 min lang gåtur for en voksen person og en ca. 13 min gåtur for barn og eldre. Kollektivtilbudet for planområdet anses derfor som relativt godt.

2.1.2 Sykkel

Gatene rundt planområdet har gode gang- og sykkeltilbud. Mot sentrum er det gang- og sykkelveg forbi Bryne stadion og nordover i Hetlandsgata. Trallfavegen har gang- og sykkelveg og denne er mye brukt som skoleveg, bl.a. for Rosseland skole. Kommuneplanen viser ikke direkte til nye prosjekter i dette området for gange og sykkel, men har en klar ambisjon i samfunnsdelen kapittel 6, om at flere av reisene i Brynebyen skal gjennomføres til fots og på sykkel:

«Arbeida for at ein stor del av persontransporten i byen kan skje med sykkel og til fots»

Planområdet ligger sentralt i forhold til mange målpunkt i Bryne, og mange både fritids- og hverdagsaktiviteter er lett tilgjengelige med sykkel eller til fots.

Målpunkt	Avstand fra planområde	Tidsbruk syklende (hastighet 15 km/t)	Tidsbruk gående (hastighet 85 m/min)
Handel			
Dagligvarebutikk	0 m	-	-
M44	1000 m	4 min	12 min
Skole			
Rosseland skole	450 m	2 min	5,5 min
Bryne videregående skole	200 m	1 min	2,5 min
Reise			
Bryne kollektivterminal	600 m	2,5 min	7 min
Friluft og idrett			
Eivindsholtjørn	800 m	3 min	9,5 min
Bryne stadion	250 m	1 min	3 min
Timehallen	100 m	0,5 min	1 min
Kultur og fritidsaktiviteter			
Bryne kino	700 m	3 min	8,5 min
Storstova	600 m	2,5 min	7 min
Garborgsenteret og Time bibliotek	400 m	1,5 min	5 min

2.1.3 Gange

Planområdet ligger sentralt i forhold til enkelte målpunkt, slik tabellen ovenfor viser. Med tilbud for gående i alle retninger ligger alt til rette for at mye av trafikken knyttet til hverdagsaktiviteter kan gjøres til fots.

2.1.4 Bil

Atkomst til planområdet med bil skjer fra Hetlandsgata eller Trallfavegen via Orrevegen/Jerbanegata/Hognestadvegen. Fra nord (Arne Garborgsveg Fv 506) er den naturlige vegen fra Hetlandsgata eller Jernbanegata. Fra vest (Jærvegen Fv 44) er Orrevegen atkomst. Fra sør er Hognestadvegen (Fv 4380, tidligere Fv 215) naturlig atkomst. Nærliggende hovedveger har følgende trafikkmengde:

Vegnummer og vegnavn	ADT	Andel lange kjøretøy	Fartsgrense
Fv 506 Arne Garborgsveg	13 200	4 %	40 km/t
Fv 44 Jærvegen	12 650	11 %	60 km/t
Fv 4380* Hognestadvegen	4 900	10 %	40 km/t
Fv 4380* Jernbanegata	5 700	10 %	40 km/t

*Tidligere Fv 215

Arne Garborgsveg og Jærvegen har stor belastning til å være to-feltsveger. Gatene rundt Trallfavegen er allikevel ikke belastet i samme grad. Bryne er organisert på en god måte trafikkmessig etter at Brøytvegen ble etablert som omkjøringsveg/ringveg.

2.2 Oppsummering

Kollektiv

Selv om avstanden til kollektivterminalen og jernbanestasjonen er rundt 600 meter vurderes kollektivdekningen til å være god. Buss og tog er samlet på samme plass og rutetilbudet er godt for begge alternativer.

Sykkel

Planområdet ligger sentralt på Bryne. De fleste funksjoner kan nås ved hjelp av sykkel. Om det er arbeidsplasser i høghuset, handel på M44 eller rekreasjon i Sandtangen er sykkel et godt alternativ til bil.

Gange

Til butikk, skole og friområde har gange et stort potensial i dette prosjektet. Infrastrukturen med gang- og sykkelveg og fortau og korte avstander gjør at andelen gående er trolig høy i dag og vil også gi en høy andel i det nye prosjektet.

3 Planforslaget

Planforslaget legger til rette for at området kan utbygges til boliger og butikk. Ved en full utbygging legges det opp til at det kan etableres 110 boliger fordelt på flere byggetrinn. I mobilitetsplanen er maksimal utnyttelse av området lagt til grunn.

Det planlegges parkeringskjeller for sykler og biler. I tillegg legges det til rette for sykkelparkering på overflaten for beboere og besøkende. I blokkene er det planlagt innendørs sykkelparkering i tilknytning til inngangspartier. Disse plassene er tiltenkt hverdagssykling, hvor den gunstige plasseringen og tilgjengeligheten til syklene skal gjøre sykling mer tiltrekkende, på bekostning av bilbruken. Det skal være lettere og mer tiltrekkende å finne frem sykkelen enn å hente bilen.

Mellom blokkene vil det etableres gode uteområder. Ved å fjerne bilene fra overflaten frigjøres disse og kan bidra til at gange og sykkel får en mer sentral plass i hverdagen.

3.1 Trafikkgenerering og reisebehov

Denne trafikkvurderingen tar utgangspunkt i de forutsetninger som er satt i de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) utarbeidet av transportøkonomisk institutt (TØI) i 2014 og Statens Vegvesen i 2018. Den tar utgangspunkt i daglige reiser (<100 km) og personer over 12 år.

3.1.1 Turproduksjon

Det er beregnet forventet antall bilturer for planforslaget. Beregningen tar utgangspunkt i vegvesenets håndbok V713. Trafikkberegninger, basert på areal for hvert formål viser forventet årsdøgntrafikk (ÅDT).

I planforslaget legges det til rette for maks 110 boliger av variabel størrelse mellom 50 og 155 m². I håndbok V713 er det oppgitt erfaringstall for bilturer på 3,5 turer per bolig med variasjon mellom 2,5 – 5. Variasjonen kommer av størrelse og type boliger, avstand til kollektivtransport, nærhet til sentrumsfunksjoner og tilrettelagt bruk for sykkel.

Planforslaget legger opp til en variert størrelse på leilighetene. For bilturer antas det at antallet pr. bolig vil være litt under gjennomsnittet på 3,5. Dette tallet baserer seg på at det er godt kollektivtilbud i området, men at bil er et mye brukt fremkomstmiddel på Jæren. Dersom det blir bomstasjoner i utbyggingspakke Jæren vil dette kunne påvirke bilbruken. Usikkerheten rundt effekten av bompenger er usikkert og denne mobilitetsplanen er konservativ i forhold til denne effekten. Bilturproduksjonen antas å ligge på rundt 3,0-3,5 pr. bolig. For boligdelen gir det en trafikkproduksjon på ca. **330-390 i ÅDT** (bilturer).

For næringsdelen vil trafikkgenereringen være høyere. Håndboken gir en turproduksjon (biler) på 45 pr. 100 m² BRA butikkarea. Med 2300 m² handel vil dette utgjøre en trafikkmengde på rett over 1000 i ÅDT. Her er variasjonsområdet høyere og det er nærliggende å anta boligene i prosjektet vil benytte seg av butikken og dermed ikke bruke bil. Variasjonsområdet ligger mellom 15 og 105. I dette prosjektet har vi vurdert at trafikkgenereringen vil ligge på mellom 35 og 45 biler pr. 100 m² BRA. Dette gir en trafikkproduksjon på ca. **800-1000 i ÅDT** (bilturer).

Dagens bruk av tomten vil opphøre og dermed også den trafikken som genereres i dag. Det er vanskelig å anta trafikkmengde basert på dagens bruk, men trolig ligger dette tallet mellom 400 - 600 i ÅDT (bilturer).

Type areal	Antall enheter	Variasjonsområde for bilturproduksjon*	Antatt bilturproduksjon per enhet	Total endring i trafikk [ÅDT]	
		Bil	Bil	min	maks
Bolig	110 stk	2,5 – 5,0 / bolig (3,5)	3,0 - 3,5 / bolig	+330	+390
Næring	1660 m ²	15 – 105 / 100 m ² (45)	35 - 45 / 100 m ²	+580	+750
Eks. virksomhet				-600	-400
Totalt				+310	+740

*Ifølge SVV håndbok V713. Tall i parenteser representerer foreslåtte verdier i håndboken.

Totalt vil prosjektet bidra til en økt trafikkmengde på:

- Bolig: 330-390 (+)
- Næring: 580-750 (+)
- Dagens bruk: 400-600 (-)
- **Totalt gir dette en netto økning på mellom 310 og 740 biler pr. døgn.**

3.1.2 Døgntrafikkfordeling

Boligene vil generere mest trafikk på morgen og ettermiddag på ukedager, siden største delen av reisene vil være arbeids eller skolereiser. Trafikkfordelingen er noe mer fordelt på ettermiddagen enn på morgenen på grunn av andre aktiviteter og gjøremål.

Butikken har en større fordeling i trafikkmengden, men når en topp på ettermiddagen.

3.1.3 Varelevering/renovasjon/utrykning

Planforslaget legger til rette for bolig og handel. Dette medfører behov for renovasjonskjøring, utrykning og varelevering. Disse er tatt med i beregning av turproduksjon.

3.2 Reisemiddelfordeling

3.3 Overordnede mål

Det overordnede formålet med mobilitetsplanen er å beskrive og vurdere dagens reisemønster og vurdere forslag til endring i miljøvennlig retning (Kilde: Mobilitetsveileder 8).

Følgende mål legges til grunn for ønsket reisemiddelfordeling:

- Kollektivandelen skal være på minst 15 % i 2040 totalt for hele planområdet. Det betyr høyere andel for de mest sentrale, urbane områdene og lavere for ytre deler av planområdet. (Regionalplan for Jæren)
- Gang- og sykkeltrafikk skal være over 25 % i planområdet i 2020. Sykkelandelen alene i byområdene skal være over 12 % innen 2020. (Regionalplan for Jæren)
- Regjeringen har i forbindelse med vedtaket av klimaforliket lagt føringer for utviklingen av transportsystemet. Et av målene er at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (NTP).

3.4 Mål for planområdet

For planforslaget er det satt opp følgende mål:

- Høy bruk av sykkel, gange og kollektivtransport til og fra området.
- Begrense biltrafikk til og fra området.

3.5 Virkemiddel

3.5.1 Parkering

Antall parkeringsplasser for bil er et viktig virkemiddel for å begrense bilbruk. Kommunedelplanen for Bryne sentrum setter føringer for hvilken dekning som tillates på ulike steder og til hvilket formål. Siden planområdet ligger i ytre parkeringsområde ifølge temakart 11 i sentrumsplanen og det er lagt opp til et felles parkeringsanlegg gjelder følgende krav til parkering innen planområdet:

- Det skal legges topp til minimum 1 sykkelparkingsplass per 50 m² BRA, uansett formål
- For næring skal det avsettes 0,5 bilparkeringsplasser per 50 m² BRA
- For bolig skal det avsettes bilparkeringsplasser ihht. følgende tabell:

Størrelse på bolig	Antall P-plasser
< 50 m ² BRA	0,50
50 - 100 m ² BRA	0,75
> 100 m ² BRA	1,00

Planforslaget legger opp til antall bilparkeringsplasser ihht. sentrumsplanen, dvs. 144 P-plasser, plassert i et parkeringsanlegg på to nivå under bakken. Det er ikke foreslått å redusere antall parkeringsplasser i forhold til definerte krav i sentrumsplanen siden planområdet ligger i et område med allerede relativt begrenset parkeringstilbud. Store deler av kommunen og Nord-Jæren generelt er tilrettelagt bilbruk, som gjør at mange krever tilgang til bil og det er derfor urealistisk å anta at antall parkeringsplasser kan reduseres noe vesentlig fra de føringene som allerede er definerte i sentrumsplanen.

For sykkel legges det opp til 334 p-plasser. Det legges opp til felles innvendig parkering, både i tilknytning til inngangspartier og i parkeringsskjeller. I tillegg legges det opp til uteparkeringsplasser for sykkel i tilknytning til inngangspartier og i uteområdet over parkeringsskjelleren. Sykkelparkeringen på området blir dermed lett tilgjengelig for beboere, ansatte og gjester.

3.5.2 Infrastruktur

Med begrenset kollektivtilbud har fokuset i planen vært å optimalisere sykkelbruken. Det er lagt opp til utvidet fortau langs atkomstvegen og det etableres en ny øst-vest forbindelse gjennom planområdet.

Det viktigste tiltaket er allikevel fokuset på å ha lett tilgjengelige sykkelparkingsplasser i tilknytning til inngangsparti som tidligere beskrevet.

3.6 Estimert reisemiddelfordeling

Reisemiddelfordelingen på Nord Jæren er veldig bilorientert. Dette viser resultatene fra reisevaneundersøkelsen fra 2018, som presentert i tabellen nedenfor. I tråd med nasjonale mål, samt kommunaldelplanen for Bryne sentrum er det ønskelig å forsøke å endre reisemiddelfordelingen slik at færre reiser tas med bil. Planforslaget legger til rette for en økning i bruk av sykkel til og fra området, som også medfører potensiale til å øke andel reiser foretatt på fot eller med kollektivtransport, og dermed også en reduksjon i bilbruk. Estimert reisemiddelfordeling for planforslaget er presentert i tabellen nedenfor.

Reisemiddel	Reisemiddelfordeling NRVU 2018	Reisemiddelfordeling estimert planforslag	Estimert endring (prosentpoeng)
Bil (fører)	52 %	37 %	-15 %
Bil (passasjer)	10 %	8 %	-2 %
Kollektiv	9 %	15 %	+6 %
Sykkel	7 %	14 %	+7 %
Gående	20 %	24 %	+4 %
Annet	1 %	2 %	+1 %
SUM	100 %	100 %	-

Som presentert ovenfor vil forventet økning i ÅDT som følge av planforslaget være mellom 310 - 740 ÅDT, hvis reisemiddelfordelingen opprettholdes. Med estimert endring i reisemiddelfordeling vil andel bilførere reduseres ytterligere, fra å være 52 % av alle reisemidler, til 37 %. Økning i ÅDT vil da også reduseres med endring i reisemiddelfordeling, og vil da være noe nærmere 220 - 530 ÅDT.

4 Samlet vurdering og konklusjon

For å nå nasjonale mål om å redusere energibruk, forurensning og klimagassutslipp, søkes det, gjennom nasjonalpolitikk, planer og veileder å snu reisevaner bort fra bilbruk til mer miljøvennlig transport som bruk av kollektiv, gange og sykkel. For å oppnå ønsket reisemiddelfordeling er det flere virkemiddel som kan tas i bruk.

I planforslaget er det lagt til rette for noen tiltak som kan bidra til å redusere bilbruken og øke bruken av alternative transportmidler, se tabell nedenfor.

Tiltak i planen	Formål
Begrense parkering	Redusere tilgjengeligheten til biler og antallet biler pr. bolig.
Tilrettelegge for sykkelparkering	Lett tilgjengelig hverdagssykling
Tilrettelegge infrastruktur	Etablere gode gang- og sykkelforbindelser

Planområdets lokasjon gjør det vanskelig å ha store ambisjoner om en betydelig økning i kollektivandelen.

Potensialet ligger i økt sykkelandel som følge av at planområdet ligger sentralt i forhold til omkringliggende målpunkt.