

Oppdragsnavn: Detaljregulering for kraftkrevende industri ved Undheim
Oppdragsnummer: 628706-01
Utarbeidet av: Siri Jacobsen Sæverud
Dato: 25.03.2021
Tilgjengelighet: Åpen

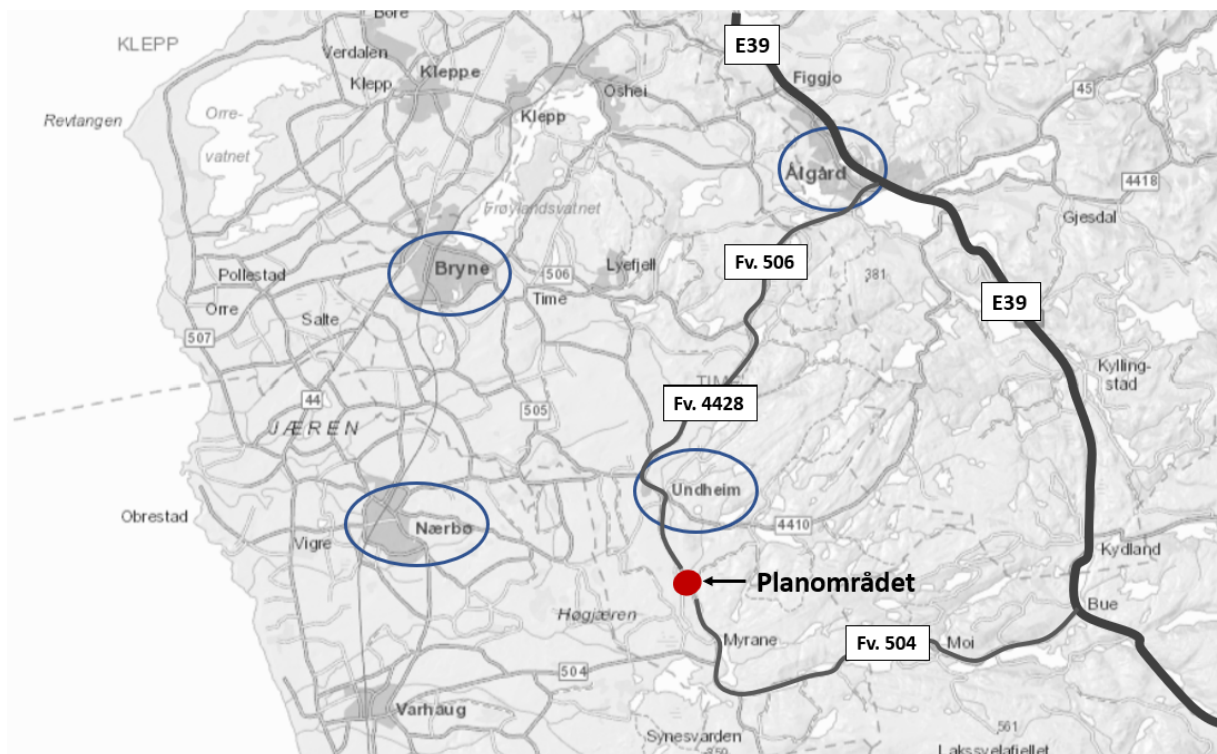
NOTAT - Mobilitetsplan

1. DAGENS SITUASJON	1
2. TRAFIKKMENGDE	2
3. PLANFORSLAG	3
VEDLEGG	6
Parkeringskrav i overordna planer	6

1. DAGENS SITUASJON

Områdets lokalisering og tilgjengelighet

Planområdet er lokalisert ca. 2,5 km sør for Undheim, ca. 12 km sørøst for Bryne, ca. 12 km sør for Ålgård og ca. 9 km øst for Nærbø.



Figur 1-1. Planområdets lokalisering og forbindelser mot overordna vegnett.

Det er et svært begrenset kollektivtilbud til tettstedet Undheim i dag, og til planområdet er det ikke noe kollektivtilbud.

Undheim er det eneste tettstedet som er innenfor vanligste sykkelavstand som regnes som innenfor ca. 5 km. Det er ikke noe eget tilbud for gående og syklende langs Undheimsvegen og tilgjengeligheten og attraktiviteten for gående og syklende til planområdet er dermed begrenset.

Planområdet har god tilgjengelighet til regionen med bil. Forbindelser mot overordnet vegnett (E39) mot nord er via Undheim og videre på fv. 4428 og fv. 506. Mot sør er det via fv. 504.

Vegstandard og trafikkmengde

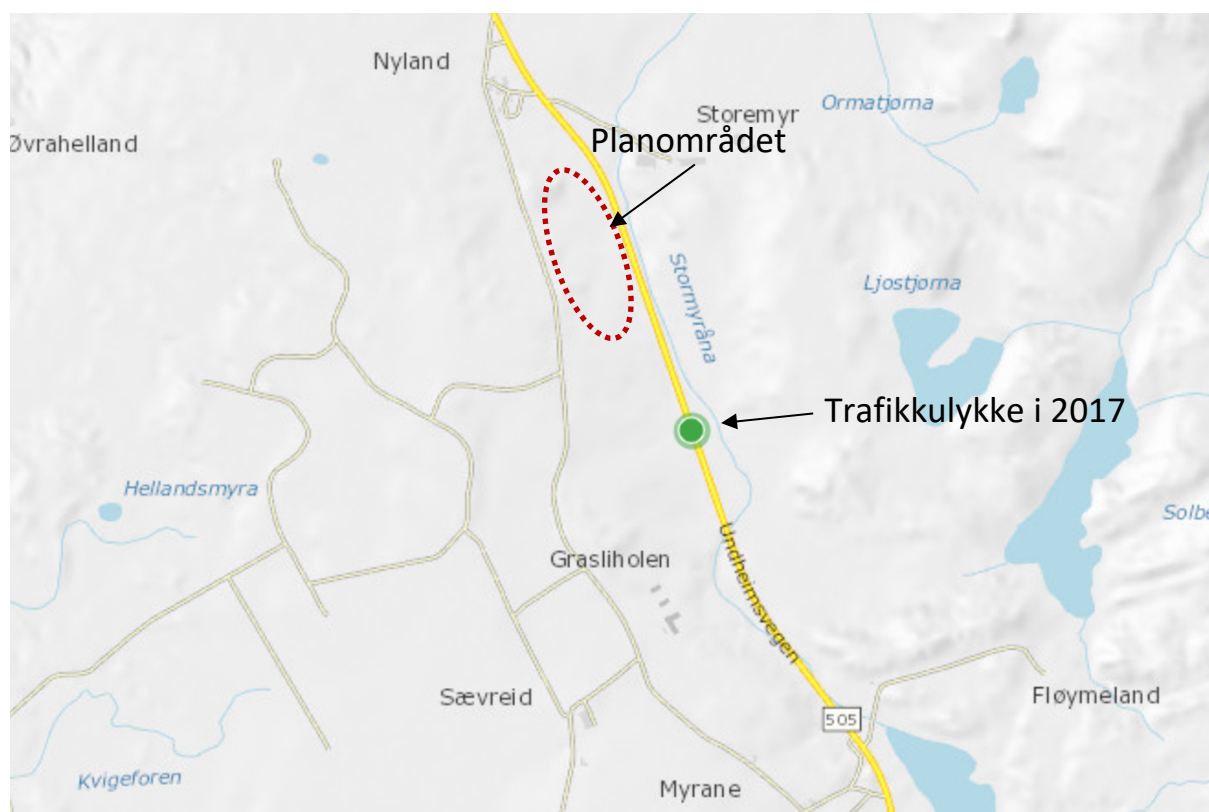
Fv. 505 Undheimsvegen går langs planområdet. Den registrerte trafikkmengden i Nasjonal vegdatabank (NVDB) er 1600 kjøretøy i døgnet (ÅDT), der 15 % av ÅDT antas å være lange kjøretøy. Grunnlaget for trafikkmengden er tellinger og skjønn og gjelder for 2019.

Fartsgrensen langs planområdet er i dag 80 km/t. Veggen er forkjørsregulert og har gul midtstripe.

Planområdet har i dag fire direkte avkjørsler (landbruksveier) fra fylkesveien.

Trafikkulykker

Strekningen langs planområdet er ikke ulykkesbelastet. I den siste 10-års perioden er det i Nasjonal Vegdatabank (NVDB) kun registrert en trafikkulykke i 2017 sør for planområdet. Dette var eneste ulykke på strekningen mellom tettstedet Undheim og krysset mellom Buevegen og Undheimvegen. Ulykken var en MC-ulykke der enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side på rett vegstrekning.



Figur 1-2. Utsnitt av registrerte trafikkulykker i Undheimsvegen i Nasjonal vegdatabank (NVDB).

2. TRAFIKKMENGDE

Det er foreløpig ikke avklart hvilken aktør innenfor næringskategori 3 som skal etablere seg i planområdet. Det jobbes spesielt opp mot aktører innen datalagring/datasenter og batteriproduksjon. Dette er næringsvirksomheter med få ansatte per 100 m².

Beregning av trafikkmengde er basert på tilgjengelig informasjon om erfaringstall i rapporten *Kunnskapsgrunnlag for datalagringsentre, Asplan Viak 2020* og informasjon fra oppdragsgiver om erfaringstall fra andre steder.

Arbeidsreiser

Dersom det blir batterifabrikk vil det være ca. mellom 150-200 ansatte fordelt over tre skift. Det vil være flest ansatte til stede på dagtid og noen på skift kveld og natt. Alle ansatte er dermed ikke på jobb samtidig.

Dersom det blir datasenter vil det være ca. mellom 70-140 ansatte. Også her vil de ansatte sannsynligvis være fordelt over ulike skift, men med flest til stede på dagtid.

På grunn av områdets lokalisering vil bilførerandelen på arbeidsreiser være høy. Vi antar at bilførerandelen vil være på ca. 80-90 % avhengig av hvor mange som kan sykle eller sitte på med en kollega. Reiser til og fra arbeid til fots eller med kollektivtransport vurderes som svært lite sannsynlig på grunn av området tilgjengelighet og tilbud for gående og kollektivreisende.

En batterifabrikk vil gi noe mer biltrafikk enn et datasenter. En batterifabrikk vil kunne gi ca. 360 bilreiser til og fra arbeid i døgnet dersom 200 ansatte og 90 % bilførerandel.

Næringstransport

Dersom batterifabrikk kan det bli ca. fem til seks kjøretøy i døgnet tilknyttet næringstransport. Dette er da en blanding av store semitrailere for leveranser og mindre kjøretøy for service og vedlikehold.

For et datasenter er det mindre næringstransport, kun et par mindre kjøretøy i måneden for vedlikehold og service av anlegget.

Samlet transportmengde

Samlet transportmengde blir størst dersom det er en batterifabrikk som etablerer seg i planområdet. Trafikkmengden i døgnet kan da være rundt ca. 365 kjøretøy i døgnet, men disse tallene er svært usikre og basert på tilgjengelig informasjon på dette tidspunktet.

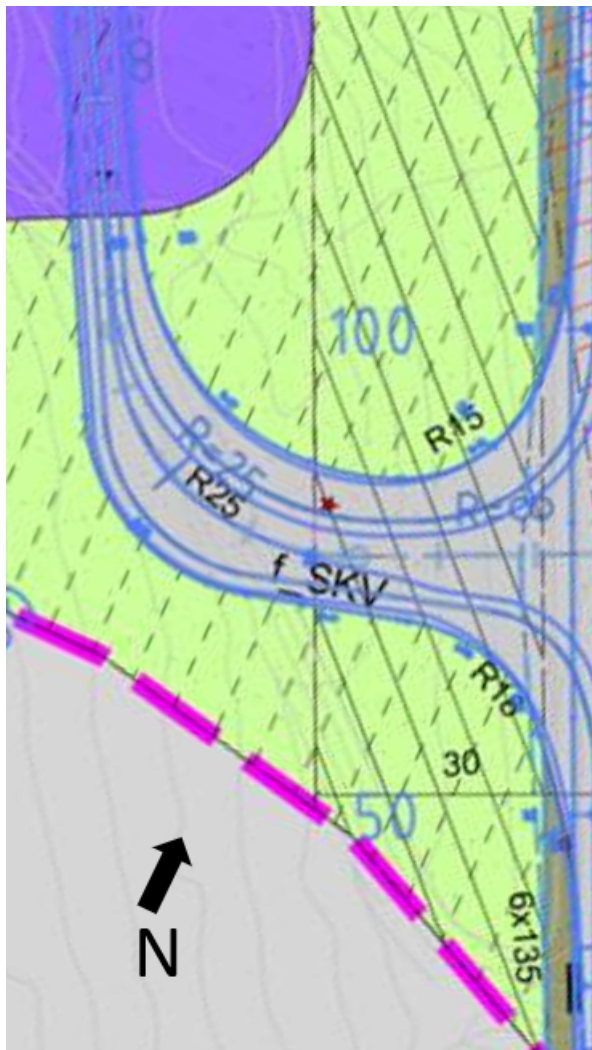
3. PLANFORSLAG

Adkomst for kjørende

Antall adkomster til planområdet fra fv. 505 Undheimsvegen reduseres fra dagens fire adkomster til én adkomst. Å samle alt til en adkomst er den mest trafikksikre løsningen. Adkomsten er plassert helt sør i planområdet for å komme inn på samme høydenivå som bebyggelsen og for å unngå stigning i avkjørselen.

Adkomstveien er dimensjonert for at to vogntog kan møtes, dimensjonerende kjøremåte A iht. håndbok N100. Linjeføring er i tråd med håndbok V121. Planområdet ligger på en rett strekning med gode siktforhold. Frisiktlinjer er satt iht fartsgrensen (80 km/t) og ÅDT (1600) på fv 505

Undheimsvegen. Det er en begrenset trafikkmengde i Undheimsvegen fv 505 som gir gode tidsluker for å komme inn og ut av planområdet.



Figur 3: Spøringskurver vogntog ved adkomsten.
Dimensjonerende kjøremåte A iht. håndbok N100.

Trafikkmengden vil fordele seg ut over døgnet og være størst ved vaktskifter tilknyttet dagskiftet.

Under anleggsperioden for massehåndtering vil det bli etablert en midlertidig anleggsvei mot fv. 505 Undheimsvegen for å frakte masser ut av området. Gamlevegen gjennom gårdstunet nord og vest for planområdet vil ikke bli benyttet i anleggsperioden.

Det er sikret veirett på gamlevegen vest for planområdet som kun skal benyttes ved spesielle anledninger/behov for å komme til planområdet fra vestsiden, ved utrykning, eller ved lokal massetransport til jordforbedringstiltak i nærområdet.

Adkomst for gående og syklende

Det er få målpunkt for gående og syklende i området rundt planområdet (faglig vurdering) og få bosatte innenfor gang- og sykkelavstand. Eneste tilbudet som er bygget ut for gående og syklende i dag er i tettstedet Undheim. I tettstedet Undheim er det ca. 500 bosatte. Ansatte i planområdet antas å komme fra hele regionen og gjerne med lang reisevei.

Behovet for å etablere et eget tilbud for gående og syklende mellom planområdet og tettstedet Undheim vurderes som svært begrenset.

Parkering

Gjeldende parkeringsnorm

Bestemmelse 11.2.1 Parkeringsnorm for næringskategori 3 i gjeldende kommuneplan for Time:

«For næringsareal i kategori III skal det vera 0,5 p-plassar per påbegynt 100 m² BRA. For industri-/lagerbygg som krev stor etasjehøgde utan etasjeskilje, skal det ikkje reknast bruksareal for imaginære etasjar når parkeringsareal vert utrekna.

Bilparkering skal avgrensast kor det er mogleg og formålstenleg.»

Andre relevante føringer for parkering i bestemmelse 11.2.4 er:

- Minst 5 % av parkeringsplassene skal lokaliseres og utformes slik at de er særlig egnet for mennesker med nedsatt funksjonsevne, minimum en ved krav om 10 parkeringsplasser.
- Parkering/garasje for sykler skal etableres nær inngangsparti og under tak. Mulighet for ladestasjon for el-sykler skal vurderes.

- Ved utregning av BRA som grunnlag for beregning av parkeringsbehov, skal ikke areal til parkering regnes med.
- Antall plasser skal alltid rundes av oppover.

Time kommune arbeider med et nytt forslag til bestemmelser og retningslinjer for kommuneplanen, datert 15.11.2020. I forslag til ny parkeringsnorm avklares ikke parkeringsnorm for dette planområdet. Forslaget er ikke vedtatt per dags dato og har status som høringsutkast.

Krav til sykkelparkering ved næringsformål er ikke avklart i kommuneplanen til Time kommune, verken i gjeldende kommuneplan eller høringsutkastet.

I gjeldende Regionalplanen for Jæren og Søre Ryfylke ligger planområdet vårt i parkeringssone 4 med maksimum 0,5 parkeringsplasser for bil per 100 m² BRA og minimum 0,5 parkeringsplasser for sykkel per 100 m² BRA.

Se vedlegg om parkeringskrav i overordna planer.

Forslag til parkeringsnorm for planområdet

Parkeringsløsningen blir bakkeparkering inne på næringseiendommen. Behovet for parkering vil avhenge av hvilken aktør som etablerer seg på eiendommen, antall ansatte som er til stede samtidig og reisemiddelfordeling.

Erfaringstall for datasenter og batterifabrikk tyder på at dette er funksjoner med færre ansatte per 100 m² BRA enn andre funksjoner innenfor næringskategori 3.

Overordna planer gir en øvre ramme på maks 0,5 parkeringsplasser per 100 m² BRA. Et anslag på BRA dersom det etableres datasenter eller batterifabrikk er 50.000 m² BRA. Dersom maksnorm på 0,5 p-plass per 100 m² BRA gir det maks 250 parkeringsplasser som er betydelig mer enn behovet for en batterifabrikk eller datasenter ut ifra erfaringstall om antall ansatte.

Siden det er usikkert hvem som skal etablere seg innenfor planområdet anbefaler vi en maksnorm på 0,5 p-plass per 100 m² BRA slik at virksomheten kan etablere færre enn 0,5 p-plass per 100 m² BRA. Dersom det etableres batterifabrikk eller datasenter vil parkeringsbehovet sannsynligvis være betydelig lavere enn 0,5 p-plasser per 100 m² BRA og antall parkeringsplasser tilpasses antall ansatte som er til stede på dagtid.

Minimumskravet om 0,5 parkeringsplasser for sykkel per 100 m² BRA i regionalplanen gir 250 parkeringsplasser for sykkel dersom 50.000 m² BRA og er alt for høyt for dette planområdet og formålet. Som et minimum anbefales det å sikre 10 parkeringsplasser for sykkel. Sykkelparkering bør etableres nær inngangspartiet og under tak i tråd med bestemmelsen i kommuneplanen.

VEDLEGG

Parkeringskrav i overordna planer

Utsnitt av bestemmelse 11.2.1 Parkeringsnorm for næringskategori 3 i gjeldende kommuneplan for Time:

Næringsformål	Bestemming	
I	For næringsarealer av kategori II (Håland, Re, Vardheia) gjeld følgende bestemmelser: Bilparkering per påbegynt 100 m² BRA skal vera 0,7 p-plassar. Kommunen kan vurdere lågare eller høgare krav til parkering når det gjeld næringsformål i dei tilfella det skal leggjast til rette for meir eller for mindre arbeids- eller besøksintensive verksemdar (+/- 0,1 p-plasser/100 m²/BRA). For næringsareal i kategori III skal det vera 0,5 p-plassar per påbegynt 100 m² BRA. For industri-/lagerbygg som krev stor høgd utan etasjeskilje, skal det ikkje reknast bruksareal for imaginære etasjar når parkeringsareal vert utrekna. Bilparkeringa skal avgrensast kor det er mogleg og formålstenleg.	

I høringsutkast for justerte bestemmelser og retningslinjer for kommuneplanen i Time, datert 15.11.2020 foreslås følgende parkeringsnorm for næringsformål:

Næringsformål	For næringsareal av kategori II (Håland, Re, Vardheia) gjeld følgende føresegner: Bilparkering per påbyrja 100 m² BRA skal vera 0,7 p-plassar. For næringsareal i kategori II på Kalberg /Kvernaland skal det vera maks 0,5 p-plassar per påbyrja 100 m² BRA. For næringsareal i kategori III på Kalberg /Kvernaland skal det vera maks 0,25 p-plassar per påbyrja 100 m² BRA. Kommunen kan vurdere lågare eller høgare krav til parkering når det gjeld næringsformål i dei tilfella det skal leggst til rette for meir eller for mindre arbeids- eller besøksintensive verksemdar (+/- 0,1 p-plassar/100 m²/BRA). For industri-/lagerbygg som krev stor høgd utan etasjeskilje, skal det ikkje reknast bruksareal for imaginære etasjar når parkeringsareal vert utrekna. Bilparkeringa skal avgrensast kor det er mogleg og formålstenleg.
---------------	---

Parkeringsnorm for bil og sykkel i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke:

8.4.3 Parkeringsnorm for bil

Kommunene etablerer maksimumsnorm for antall bilparkeringsplasser per 100 m² BRA for næring og antall bilparkeringsplasser per boenhet for bolig i tråd med tabellen nedenfor.

Kommunene bør fastsette lavere maksimums-krav, minimumskrav eller fastkrav for å ivareta

hensyn som tilgjengelighet, trafiksikkerhet, redusert personbilbruk mm.

For offentlig bebyggelse som skoler, barnehager, kirker, sykehjem og idrettsanlegg vurderes krav til parkering spesielt og fastsettes av kommunen i hvert enkelt tilfelle.

Bil	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
Høy arbeidsplass- og besøksintensitet: Kontor, kjøpesenter, forretning, tjenesteyting	0,5	0,9	0,5	0,9
Lav arbeidsplass- og besøksintensitet: Industri, lager		0,5		0,5
Bolig	0,7	1	1,2 Blokkbebyggelse 1,8 Småhus- bebyggelse	1,2 Blokkbebyggelse* 1,8 Småhus- bebyggelse*

Alle tall er maksimumstall. For bolig inkluderer tallene gjesteparkering. Antall parkeringsplasser samlet sett for beboer- og gjesteparkering skal alltid rundes av oppover.

*Faglig råd – anbefaling om boligparkeringsnorm utenfor Nord-Jæren.

8.4.4 Parkeringsnorm for sykkel

Sykkelparkering skal ha plassering og utforming som gir rask og enkel tilkomst til målpunktet.

Kommunene bør etablere minimumsnorm for antall sykkelplasser per 100 m² for næring og antall sykkelplasser per boenhet for bolig i tråd med følgende tabell;

Kommunene bør fastsette minimumskrav eller fastkrav for å ivareta hensyn som tilgjengelighet og redusert personbilbruk.

Sykkel	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Øvrige områder
Høy arbeidsplass- og besøksintensitet: Kontor, kjøpesenter, forretning, tjenesteyting	3		2	
Lav arbeidsplass- og besøksintensitet: Industri, lager				
Bolig			3	

Alle tall er minimumstall. For bolig inkluderer tallene gjesteparkering.