

MOBILITETSPLAN

DETALJREGULERING FOR BUSTADER I BK3, KVERNALAND

TIME KOMMUNE, GNR 28 BNR 6

Revisjon: 1



HEAD

ENERGY



PROSJEKT-
ADMINISTRASJON



AREAL-
PLANLEGGING



LANDSKAP



VANN OG
AVLØP



SAMFERDSEL



BRANN OG
RISIKO



EIENDOMS-
RÅDGIVNING

DOKUMENTOPPLYSNINGER

<i>Prosjektnavn:</i>	Detaljregulering for bustader i BK3, Kvernaland
<i>Prosjektnummer:</i>	110693.002
<i>Plan-ID/Plannavn:</i>	0545.00
<i>Eiendom:</i>	Gnr./bnr. 28/6
<i>Kommune:</i>	Time kommune
<i>Tiltakshaver:</i>	Rogaland Bolig AS
<i>Utarbeidet av:</i>	Vibeke Fardal
<i>Kontrollert av:</i>	Camilla Bø
<i>Utgivelsesdato:</i>	06.12.2022

<i>Revisjon</i>	<i>Dato</i>	<i>Beskrivelse</i>
0	06.12.2022	Original
1	04.10.2023	Revideringer ift. endringer i antall boenheter og endret parkeringsløsning for delfeltene.

INNHold

1 INNLEDNING	5
2 FORESLÅTT TILTAK	6
2.1 BELIGGENHET.....	6
2.2 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET.....	6
2.3 PLANLAGT TILTAK	7
3 GRUNNLAGSINFORMASJON	9
3.1 BOLIG	9
3.1.1 ANTALL BOENHETER OG BEBOERE.....	9
3.1.2 TURPRODUKSJON.....	9
3.1.3 TURFORDELING GJENNOM DØGNET	9
4 TILGJENGELIGHET	10
4.1 BIL	10
4.2 KOLLEKTIV	10
4.3 SYKKEL OG GANGE	11
4.4 OPPSUMMERING.....	14
5 TURPRODUKSJON OG REISEMIDDELFORDELING	15
5.1 ESTIMERT TURPRODUKSJON	15
5.2 ESTIMERT REISEMIDDELFORDELING.....	15
5.3 ØNSKET REISEMIDDELFORDELING	15
5.4 OPPSUMMERING.....	17
6 PLANLAGT PARKERING	18
6.1 PARKERINGSKRAV.....	18
6.2 BILPARKERING	19

6.3 SYKKELPARKERING	19
7 TILTAK FOR Å OPPNÅ ØNSKET REISEMIDDELFORDELING	21
8 SAMLET VURDERING	22
9 REFERANSER	23

1 INNLEDNING

Som supplerende dokumentasjon for detaljregulering av boliger i BK3, Kvernaland 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.

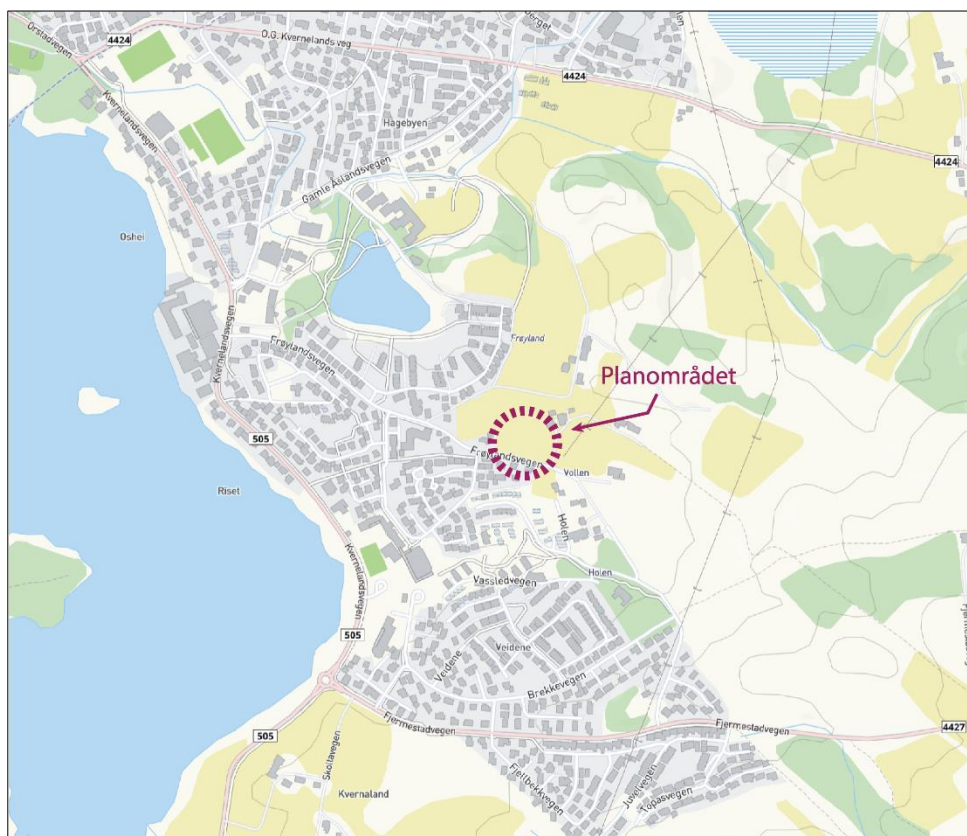
I tillegg skal planen ved etablering av boligbebyggelse vurdere og dokumentere følgende:

- Antall ansatte
- Antall beboere
- Besøksintensitet
- Omfang av vareleveranser og evt. Godstransport
- Transport inn og ut fra bolig:
 - Personreiser til/fra bolig
 - Fordeling av transporten gjennom døgnet
 - Fordeling av virksomhetens samlede transport per transportmiddel
 - Tiltak for å nå ønsket reisemiddelfordeling

2 FORESLÅTT TILTAK

2.1 BELIGGENHET

Foreslått planområde ligger på Frøyland i Time kommune. Planområdet ligger i ytterkant av et eksisterende boligområde og grenser til både bolig og landbruksområder (ref. figur 2-1).



Figur 2-1: Kart som viser planområdets lokalisering. Kart er hentet fra kommunekart.com.

2.2 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

Innenfor planområdet er det i dag dyrka mark, en adkomstveg til tilgrenset gårdsbruk, en trafo langs Frøylandsvegen, samt deler av Frøylandsvegen med tilgrensende arealer. Planavgrensning omfatter gnr./bnr. 28/6.



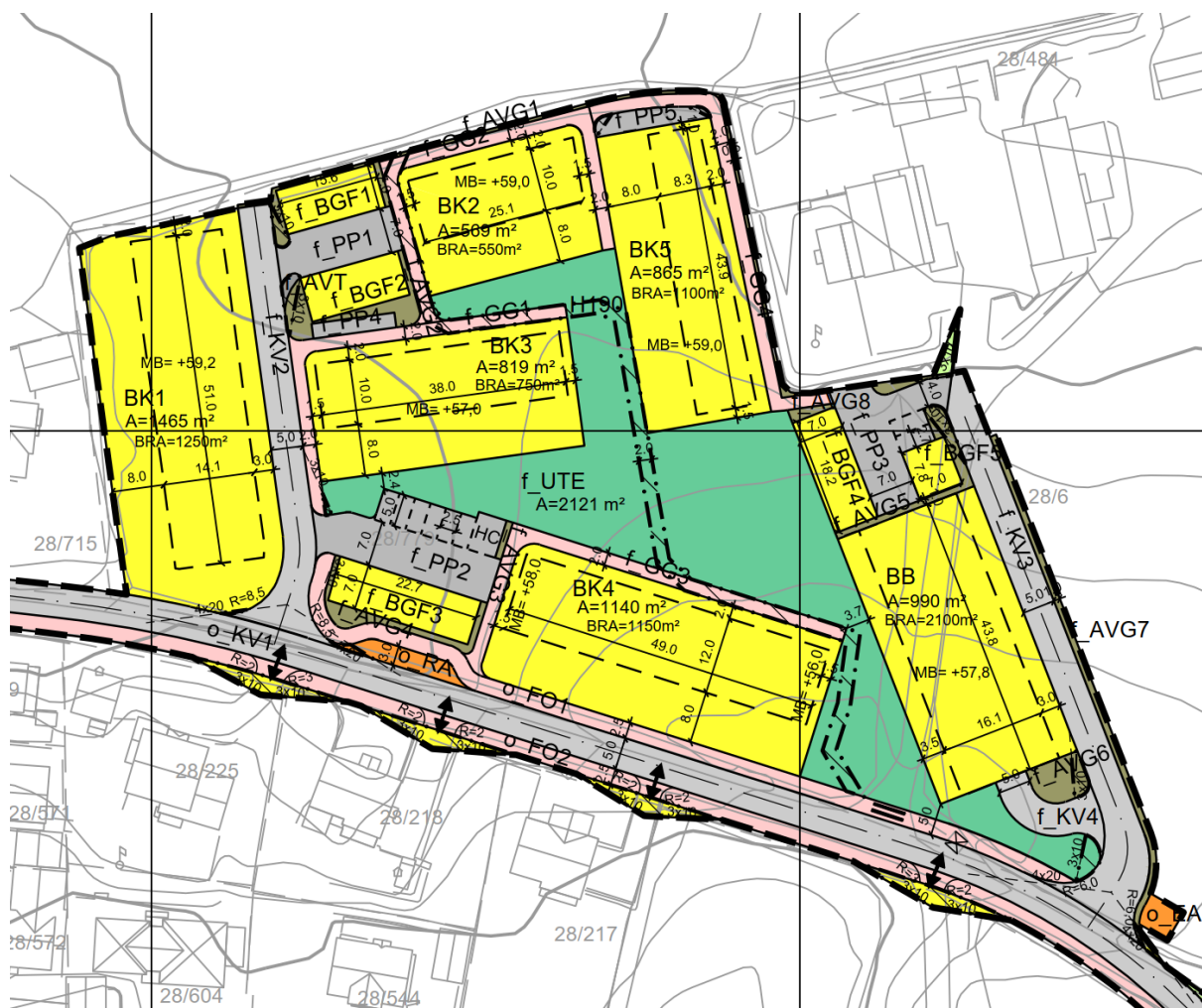
Figur 2-2: Ortofoto av planområdet.

2.3 PLANLAGT TILTAK

Planforslaget har til formål å legge til rette for boligformål på området BK3 på Frøyland i Time kommune. Innenfor planområdet legges det til rette for konsentrert småhusbebyggelse bestående av rekkehus og lavblokker. Det er lagt til rette for en ny adkomstveg fra Frøylandsvegen som vil gi adkomst til alle delfeltene utenom to (BB og BK5). I tillegg vil eksisterende adkomstveg til Frøylandsvegen 22, 24 og 26 legges om og gi adkomst til det resterende delfeltene.

Det planlegges oppført 58-62 boenheter i form av 24-28 rekkehus fordelt på fire ulike delfelt, samt 34 leiligheter fordelt på lavblokk i sørøst og flermannsboliger.

Det er i all hovedsak planlagt for felles parkeringsløsninger, hvor boliger innenfor delfelt BK2-BK5 vil ha carport og felles gjesteparkering innenfor regulerte felles parkeringsplass. Boliger innenfor felt BK1 vil ha carport på egen tomt, og gjesteparkering innenfor regulert felles parkeringsplass. Blokkbebyggelse i felt BB vil ha parkering i kjeller under bebyggelsen.



Figur 2-3: Plankart tilknyttet planlagt tiltak.

3 GRUNNLAGSINFORMASJON

Grunnlagsinformasjonen er basert på Statistisk sentralbyrå boforhold – registerbasert, Statens Vegvesen Håndbok V713 Trafikkberegninger, Regionalplan for Jæren og Søre-Ryfylke og den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2022 fra Opinion.

Ved beregninger er det gjort forenklinger og antakelser, men de antas å være representative for områdets og dets bruk.

3.1 BOLIG

3.1.1 ANTALL BOENHETER OG BEBOERE

Ved gjennomføring av tiltaket vil det være totalt 58-62 boliger innenfor området, ref. pkt. 2.3 hvorav 24-28 rekkehus og 34 leiligheter i lavblokker eller flermannsboliger. Mobilitetsplanen og videre beregninger tar utgangspunkt i at det maksimalt etableres 62 boenheter innenfor området.

Planlagt tiltak består av konsentrert småhusbebyggelse bestående av rekkehus og lavblokker. Iht. Statistisk Sentralbyrå sitt register over boforhold i Norge per 2022 er det i boligblokker bosatt 1,7 bosatt per leilighet og 2,1 bosatt per rekkehus.

Basert på folke- og boligtellingsen beregnes det å være **117** bosatte innenfor området.

3.1.2 TURPRODUKSJON

Iht. RVU 2022 er det i gjennomsnitt 2,42 reiser per person per dag. Tallene for gjennomsnittlig antall reiser er noe lavere enn tidligere RVU'er som har ligget mellom 2,54 til 3,30 turer per person, sett bort ifra år 2020 med gjennomsnittlig 2,35 reiser per dag. Det må understrekes at koronaepidemien og en oppfordring om å unngå unødvendige reiser har vært gjeldende for deler av år 2021 og 2020.

Det tas derfor utgangspunkt i 3,0 turer per person per dag. Med 117 bosatte innenfor planområdet gir dette en samlet turproduksjon for planområdet på **351 personturer**.

3.1.3 TURFORDELING GJENNOM DØGNET

Reisevaneundersøkelsen viser en fordeling av turer gjennom døgnet. Fordelingen av turer er generell, men vil allikevel gi en indikasjon på hvordan transporten til og fra vil se ut. Det genereres mest trafikk i de typiske rushtidperiodene kl 7-9 og kl 15-17. I ettermiddagsperioden er det flest reisende, hvor over 20 % av alle turer starter i perioden kl. 15-17. På lørdager er turene jevnere fordelt gjennom døgnet, med toppunkt i perioden kl. 11-15.

Dette samsvarer med at de forventes at størstedelen av reiser til og fra boligene vil være arbeids- eller skolereiser. Reisene vil da foretas. I tillegg til transport tilknyttet fritidsreiser etter arbeidstid på ettermiddag/kveld.

4 TILGJENGELIGHET

4.1 BIL

Planområdet har adkomstveg via Frøylandsvegen som leder til Kvernelandsvegen i nordvest. Kvernelandsvegen leder til Orstad i nord og Bryne i sør. Frøylandsvegen er i dag en blindveg hvor det er etablert sporsluse et stykke øst for planområdet.

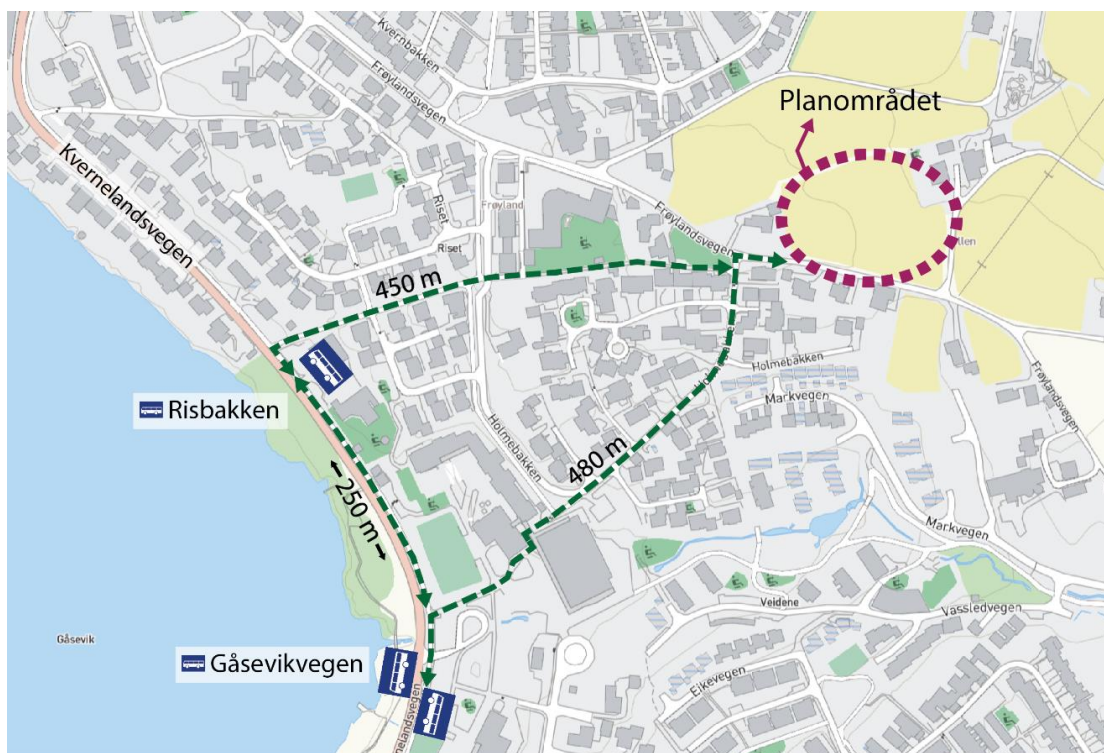
Planområdet ligger nordøst for Nærbø og Bryne. Klepp og Ålgård ligger hhv. vest og øst for planområdet. Sør for planområdet ligger Stavanger, Sola og Sandnes. Kjøreavstand (i kilometer) og kjøretid (i minutter) fra planområdet til nærliggende byer/tettsteder er satt opp i tabell 4-1.

Tabell 4-1: Tilgjengelighet med bil

Målepunkter	Km	Min
Stavanger	27,1	28
Sola	24,6	26
Sandnes	11,2	19
Klepp	5,4	8
Bryne	8,9	12
Ålgård	10,1	16
Nærbø	18,7	24

4.2 KOLLEKTIV

Nærmeste bussholdeplass ligger på Kvernelandsvegen 450 meter sørvest for planområdet. Her ligger Risbakken bussholdeplass, med av- og påstigning for busser i nordgående retning. 250 meter sør ligger bussholdeplassen Gåsevikvegen som er nærmeste bussholdeplass til Frøyland skole. Langs Kvernelandsvegen går det tre bussruter; 22, 53 og SK0210. Buss 22 går hver halvtime fra Håholen til Sandnes rutebilstasjon. Buss 53 har tre avganger per dag og går fra Bryne til Øksnevadporten. SK0210 er en skolebussrute fra Figgjohallen til Bryne stasjon som kun kjører skoledager.



Figur 4-1: Illustrasjon som viser nærliggende bussholdeplasser.

Som figur 4-1 viser er det to bussholdeplasser innenfor en 10-minutters gangavstand fra planområdet: Risbakken og Gåsevikvegen. Gangrute til Risbakken holdeplass går via G/S-veg langs Kverneland barnehage i øst til Kvernlandsvegen i sørvest. Fra planområdet til Gåsevikvegen går gangruten via boliggate uten fortau eller G/S-veg.

Tabell 4-2: Bussruter i området

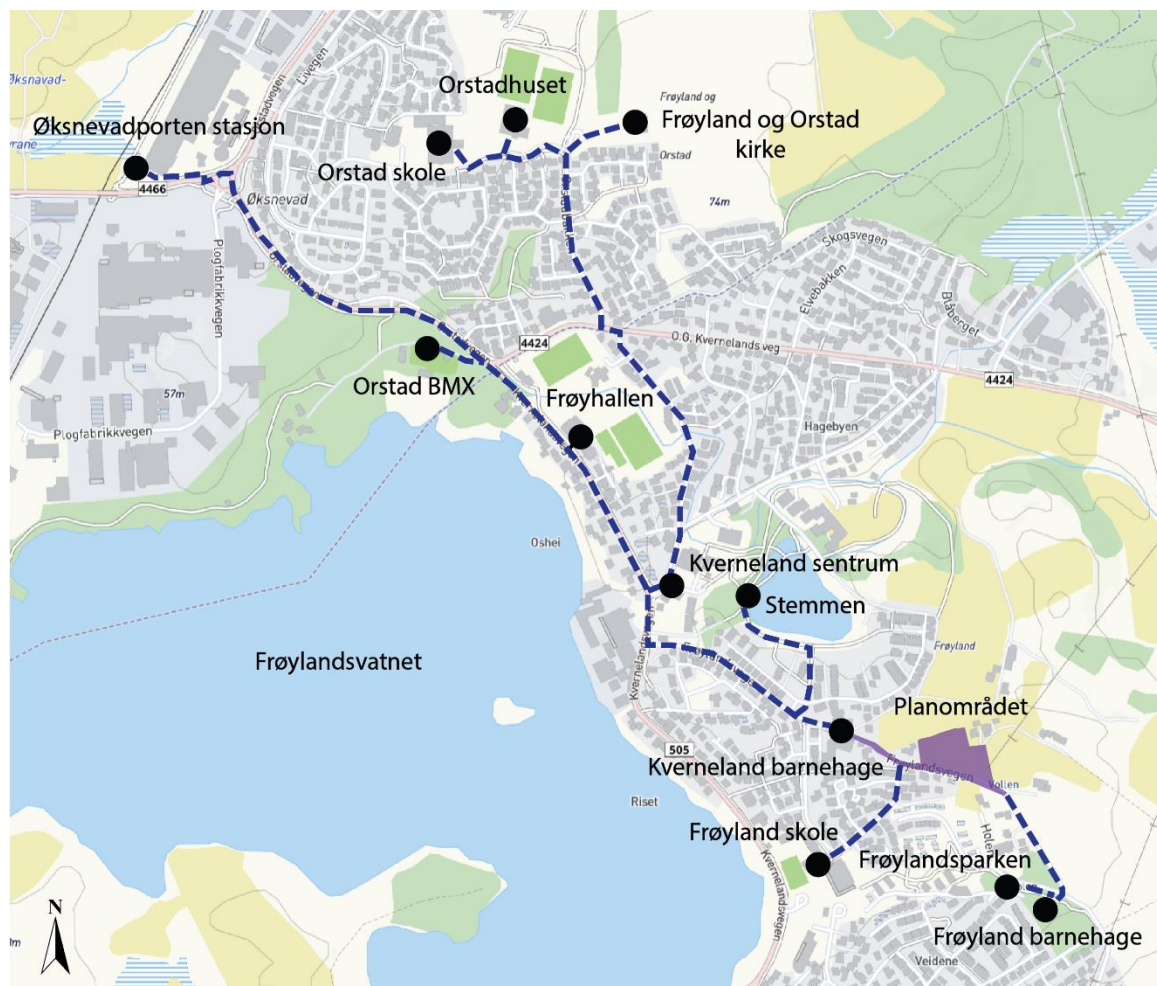
Rutenr/-navn	Ant. avganger i timen (man-fre)	Ant. avganger i timen (lør)	Ant. avganger i timen (søn)
22 - Sandnes-Kvernaland	1/2*	1	1
53 - Bryne-Øksnevadporten	3-4 avganger til dagen	-	-
SK0210 - Figgjohallen-Bryne stasjon (skolerute)	En tur/retur på skoledager.	-	-
* 2 avganger i timen ca. kl. 05.30-09.00 og kl. 13.00-17.00			

4.3 SYKKEL OG GANGE

Det er god tilkobling til eksisterende gang- og sykkelforbindelser fra planområdet, på tross av at det ikke er anlagt fortau eller G/S-veg langs planområdet i dagens situasjon.

Frøylandsvegen er anlagt med fortau fra Kverneland sentrum til Kverneland barnehage, ca.

200 meter fra planområdet. Langs Kverneland barnehage er det i tillegg opparbeidet G/S-veg mellom eksisterende boligbebyggelse som leder videre til Kvernelandsvegen i sørvest. På Kvernelandsvegen er det anlagt G/S-veg fra Frøyland skole i sør til Øksnavadporten stasjon i nordvest. Figur 4-2 og tabell 4-4 viser utvalgte målepunkter i nærområdet og avstand og tidsbruk for gående og syklende.

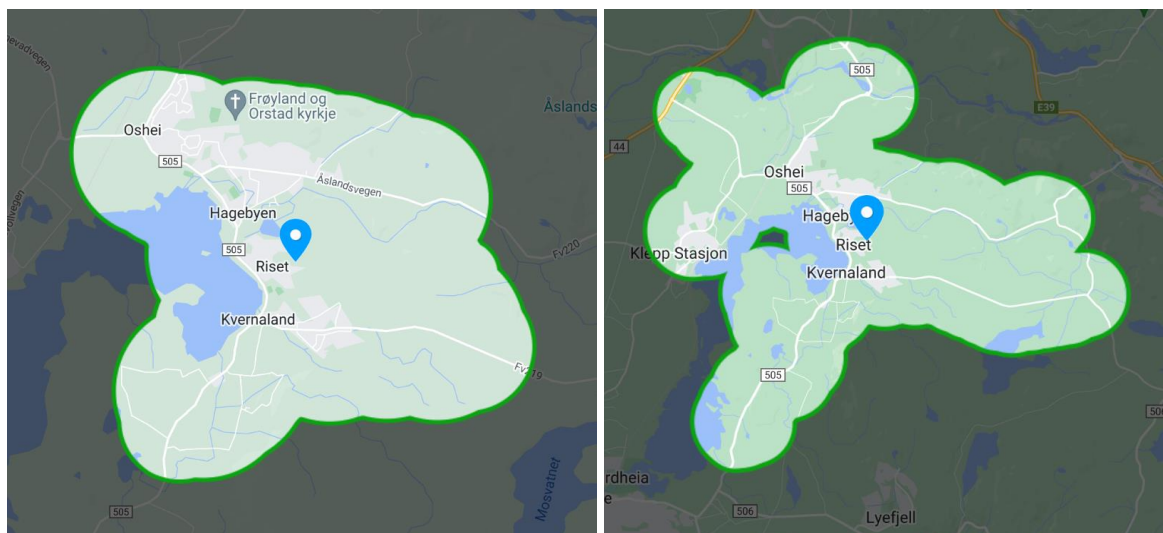


Figur 4-2: Gang- og sykkelavstand til ulike målepunkter i området

Tabell 4-3: Gang- og sykkelavstand til ulike målepunkter i området.

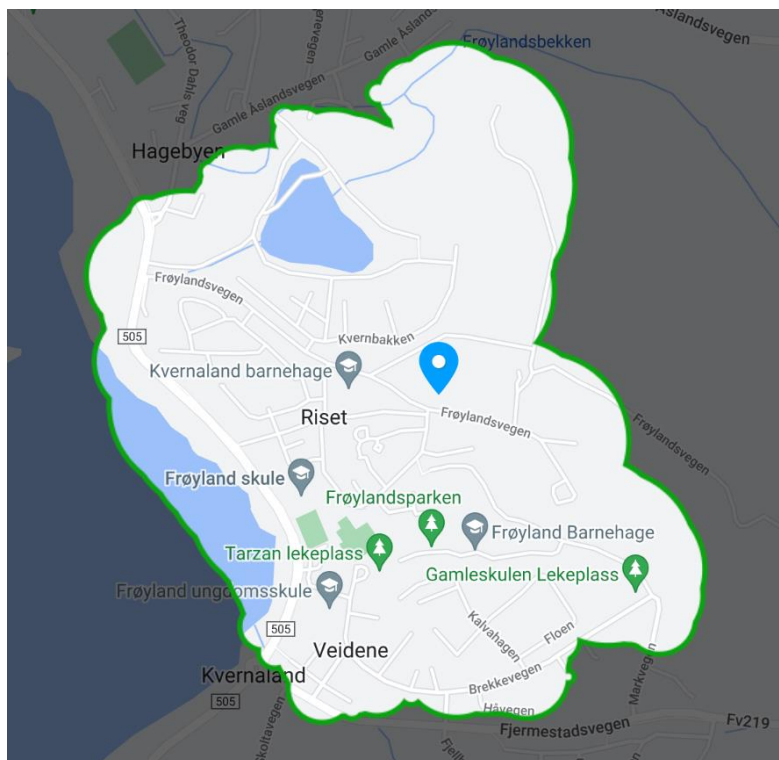
Målepunkter	Minutter		Km
	Sykkel	Gange	
Kverneland barnehage	1	3	0,2
Frøyland skole	1	3	0,3
Frøylandsparken og Frøyland barnehage	2-3	5-6	0,2-0,4
Kverneland sentrum og Stemmen	2-3	9-11	0,8-0,9
Frøyhallen og Orstad BMX	4- 5	13-17	1,1-1,5
Orstad skole, Orstadhuset og Orstad Kirke	8-9	25-28	1,9-2,2
Øksnavadporten stasjon	8	30	2,3

Iht. RVU 2022 er gjennomsnittlig reiselengde for sykkel 4,7 km på landsbasis. Kartene under viser tilgjengelighet for syklende innenfor 10 minutters og 20 minutters sykkelavstand som tilsvarer opp til 5 km i sykkelavstand fra planområdet. Kvernaland sentrum og store deler av Orstad og Øksnavad er innenfor 10 minutters sykkelavstand, og dermed også funksjoner som butikker, barnehage, skoler, togstasjon og arbeidsplasser. Klepp stasjon, Orstad og Njåskogen er innenfor 20 minutters sykkelavstand.



Figur 4-3: Kart som viser områder hhv. innenfor 10 minutters og 20 minutters sykkelavstand fra planområdet. Kart er hentet fra www.walkscore.com.

Iht. RVU 2022 er gjennomsnittlig reiselengde for gående 2,1 km på landsbasis. Figur 4-4 viser 10 minutters gangavstand fra planområdet som innebærer tilgang på barnehage, barne- og ungdomsskole, bussholdeplasser og leke- og rekreasjonsområder. Med utgangspunkt i en gjennomsnittlig gangfart på 5 km/t tilsvarer 10 minutters gangavstand en rekkevidde på 800-900 meter fra planområdet.



Figur 4-4: Kart som viser områder innenfor 10 minutters gangavstand fra planområdet. Kart er hentet fra www.walkscore.com

4.4 OPPSUMMERING

Planforslaget ligger ca. 850 meter sørøst for Kvernaland sentrum. Dette tilsvarer en gangavstand på 10 min og en sykkelavstand på 3 min. Foreslått tiltak har kort avstand til nærmeste bussholdeplass, men vurderes til å ligge i et område med lav kollektivdekning, ettersom det begrenset antall bussruter og avganger per dag. Spesielt er busstilbudet til/fra Bryne begrenset, men noe bedre til/fra Sandnes. Det er ikke togforbindelse til Frøyland/Kvernaland. Bussholdeplasser langs Kvernlandsvegen ligger innenfor 10 minutters gangavstand til planområdet. Planområdet vil ha en god tilknytning til eksisterende gang-/sykkelforbindelser i området, bl.a. via Risbakken til GS-veg langs Kvernlandsvegen.

5 TURPRODUKSJON OG REISEMIDDELFORDELING

5.1 ESTIMERT TURPRODUKSJON

I denne sammenheng omfatter turproduksjon alle turer inn og ut av planområdet med alle typer fremkomstmiddel, inkludert gange. En persontur er en forflytning fra ett sted til et annet utenfor hjemmet. Dvs. at en besøkende til området vil generere to turer; tur-retur. Med tanke på turproduksjon fra planlagte utbygging er det iht. kap. 3.1.2 beregnet en samlet turproduksjon på **351** personturer for planområdet.

5.2 ESTIMERT REISEMIDDELFORDELING

Under er det satt opp tabell som viser estimert reisemiddelfordeling for bolig i planområdet, basert på tall for transportmiddelfordeling for RVU 2021. Reisemiddelfordeling for hovedtransportmiddel fra RVU 2021 baserer seg på alle type daglige reiser og viser en bilførerandel på 55 %, mens gående og syklende til sammen har en 26 % reisemiddelfordelingsandel.

Tabell 5-1: Reisemiddelfordeling og beregning av turer for bolig

Reisemiddel	Reisemiddelfordeling daglige reiser for Nord-Jæren RVU 2021	Turer
Til fots	22 %	77
Sykkel	4 %	14
Bilfører	55 %	193
Bilpassasjer	10 %	35
Kollektivt	7 %	25
Annet; el-sparkesykkel, moped etc.	2 %	7
SUM	100 %	351

5.3 ØNSKET REISEMIDDELFORDELING

Som en del av strategien for å oppfylle målene i gjeldende kommuneplan 2015-2027 for Time kommune står det i kommuneplanen at de skal:

- Utvikle sentrum og tettsteder som gir minst mulig transportbehov.
- Arbeide for at bilen blir mindre dominerende i bybildet.
- Legge til rette for at en økende del av persontransporten mellom Bryne og andre byer og tettsteder skjer med bane og buss.

Regionalplan for Jæren og Søre-Ryfylke har som mål å fremme hverdagsaktivitet ved å tilrettelegge for korte avstander til daglige funksjoner slik som skole, arbeid, dagligvarehandel eller andre aktiviteter. Det skal planlegges for å etablere trygge og attraktive lokalmiljø, med særskilt fokus på nærhet til kollektivknutepunkt og tilrettelegging for miljøvennlige reiser. Dette bidrar positivt i henhold til nullvekstmålet i personbiltransporten, jfr. byvekstavtalen Nord-Jæren.

I forbindelse med utarbeidelse av ny samfunnsdel for kommuneplan for Time ble det laget en mobilitetsstrategi. Mobilitetsstrategien skal bygge opp om handlingsplanen i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke hvor de to tiltakene som kommunene har ansvar for er:

- 1) Definere sykkelnett i tettsteder
- 2) Definere gangvegnett i tettsteder og strategi/handlingsplan for gjennomføring

I tillegg stilles det nasjonale forventninger til tilrettelegging for sykkel og gange i byer og tettsteder, ved etablering av trygge skoleveier og transportløsninger for grupper som er mindre mobile.

Under er det satt opp en tabell for ønsket reisemiddelfordeling for tiltaket, hvor planområdets beregnede turproduksjon er satt inn i ønsket reisemiddelfordeling:

Tabell 5-2: Ønsket reisemiddelfordeling ved bolig

Ønsket reisemiddelfordeling		
Reisemiddel	%	Turer
Til fots	25 %	88
Sykkel	10 %	35
Bil (fører)	45 %	158
Bil (passasjer)	10 %	35
Kollektiv	8 %	28
Annet (inkl. moped/MC)	2 %	7
SUM	100 %	351

Planforslaget legger til rette for konsentrert småhusbebyggelse bestående av rekkehus, flermannsboliger og leiligheter i lavblokk.

Planområdet er lokalisert i ytre deler av Frøyland/Kverneland. Skole, barnehage og rekreasjonsområder er innenfor gangavstand. Ifbm. planforslaget vil det også eksisterende fortau langs Frøylandsvegen forlenges, slik at forholdene for gående/myke trafikanter vil forbedres. I sentrum av Kverneland er det bl.a. dagligvarebutikker og apotek, hvor

gangavstand er i overkant av 10 minutter. Det vurderes at de fleste dagligvareinnkjøp vil foretas ved andre fremkomstmiddel enn gang pga. avstand til butikk. Det er god tilgjengelighet til bussholdeplasser, men rutetilbudet er relativt begrenset.

5.4 OPPSUMMERING

Iht. beregnet reisemiddelfordeling antas det **193** bilturer til og fra planområdet, og dersom ønsket reisemiddelfordelingen oppnås vil dette reduseres til **158** bilturer. Mulighetene for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling anses som gode med tanke på planområdets lokalisering nær skoler og rekreasjonsområder, samt gode gang-/sykkelforbindelser i området.

6 PLANLAGT PARKERING

6.1 PARKERINGSKRAV

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

Tabell 6-1: Parkeringskrav for Kverneland, Time kommune

Kverneland	Grunnlag	Krav til antall parkeringsplass for bil	Krav til antall parkeringsplass for sykkel
Bolig	Boenhet	Min 1,0 og maks 2,0 inkl. gjesteparkering	Min. 3,0
Felles gjesteparkering for bolig	Boenhet	0,3	-

- Ved planlegging av fire boenheter eller mer, skal minst 20 % av plassene være gjesteparkeringsplasser.
- Minst 5 % av parkeringsplassene skal lokaliseres og utformes slik at de er særlig egna for menneske med bevegelseshemming, minimum en ved krav om 10 parkeringsplasser.
- Alle private parkeringsplasser knytt til bustadformål skal legges til rette for ladbare kjøretøy.
- Parkering for sykler skal etableres nær inngangsparti og under tak. Mulighet for ladestasjoner for el-sykler skal vurderes.

I henhold til regionalplan for Jæren og Søre-Ryfylke (2021) gjelder følgende retningslinjer for planområdet:

Tabell 6-2: Parkeringskrav for sone 4, Time kommune

Sone 4	Grunnlag	Maks. antall parkeringsplass for bil	Min. antall parkeringsplasser for sykkel
Bolig¹	Boenhet	1,2 blokkbebyggelse 1,8 småhusbebyggelse	Min. 3,0

¹ For bolig inkluderer tallene gjesteparkering.

Faglige råd:

- Parkeringsplasser bør lokaliseres slik at gangavstand fra bebyggelse til kollektivholdeplass er kortere/like lang som avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg.
- For etablering av bilparkering kan kommunene kreve tilrettelegging for lading av el-biler og for bildeleordninger.
- For etablering av sykkelparkering kan kommunene kreve tilrettelegging for innelukket parkeringsanlegg med fasiliteter, lading av elsykler og for en andel sykkelparkering til større sykler (f.eks. lastesykler og sykkelvogner).

6.2 BILPARKERING

Iht. krav i gjeldende kommuneplan kan det etableres minimum 62 og maksimum 124 parkeringsplasser for bil ved etablering av 62 boliger. Retningslinjer i regionalplanen tilsier maksimalt 95 parkeringsplasser for hele planområdet.

I planens bestemmelser er det stilt krav til min. 1,0 parkeringsplasser per boenhet, og maks. 1,4 parkeringsplasser per bolig for rekkehus og flermannsboliger, og maksimalt 1,2 parkeringsplasser for leiligheter i blokkbebyggelse. Dette tilsvarer mellom min. 62 og maks. 87 parkeringsplasser ved utbygging av 62 boliger.

For rekkehus og flermannsboliger i delfelt BK1 – BK5 er det planlagt en carport per bolig, enten på felles parkeringsplasser eller innenfor delfeltet (kun i delfelt BK1). Samt 9 gjesteparkeringsplasser fordelt på parkeringsplassen f_PP2 og f_PP3. Dette tilsvarer en gjesteparkeringsdekning på 0,23 p-plasser per bolig ved full utbygging.

Innenfor delfelt BB planlegges det blokkbebyggelse med parkeringskjeller hvor det kan etableres mellom 24 og 29 parkeringsplasser.

Foreslått parkeringsdekning ligger dermed under maksimalkravet i gjeldende kommuneplan, og under maks. krav gitt i retningslinjer i gjeldende regionalplan.

6.3 SYKKELPARKERING

Krav til parkeringsplasser for sykkel på Kvernaland er iht. kommuneplan og regionalplan min. 3 plasser per bolig.

Iht. gjeldende kommuneplan og retningslinjer i regionalplanen skal det ved gjennomføring av tiltaket med totalt 62 boenheter etableres min. **186** parkeringsplasser for sykkel. I planforslaget er det i planens bestemmelser sikret en sykkelparkeringsdekning i tråd med kommuneplanen og regionalplanen.

Boliger i delfelt BK1 og BK4 skal ha sykkelparkering på egen tomt, og delfelt BK2 og BK3 skal ha sykkelparkering innenfor regulerte felles parkeringsplasser for sykkel, f_PP4 og f_PP5. Boliger i delfelt BK5 skal ha sykkelparkering i felles anlegg, f_PP5, og innenfor eget delfelt.

Innenfor BB vil det være sykkelparkering i parkeringskjeller, samt på bakkenivå i forbindelse med inngangsparti.

7 TILTAK FOR Å OPPNÅ ØNSKET REISEMIDDELFORDELING

Ved utarbeidelse av en reguleringsplan er det viktig å hensynta tiltak som kan inntas i planen for å gi lavest mulig bilavhengighet. Relevante tiltak kan være:

- Bedring av tilbudet til syklister og kollektivreisende
- Tilrettelegging for gående
- Bevisst bruk av parkeringstilbud
- Redusering av reisebehov

Gjennomføring av planforslaget innebærer etablering av konsentrert bebyggelse i form av rekkehus i ulike størrelser og lavblokkbebyggelse i tilknytning til et eksisterende tettsted, Frøyland/Kverneland. I planforslaget vil forholdende for gående og myke trafikanter ivaretas og forbedres gjennom anlegning av fortau langs Frøylandsvegen. Planområdet vil også være tilknyttet overordnet gang-/sykkelvegnett. Samtidig vil det legges til rette for gode interne gangforbindelser fra boligene til et større felles grøntområde hvor det også vil etableres sandlekeplasser og kvartalslekeplass. Interne veger på feltet vil også ha en utforming som prioriterer gående og myke trafikanter.

Det vil tilrettelegges for en restriktiv parkeringsdekning for bil i tråd med overordnede føringer, samtidig vil det tilrettelegges for en høy sykkelparkeringsdekning i tråd med overordnede planer.

8 SAMLET VURDERING

Hensikten med en mobilitetsplan 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 gjennomførelse av tiltaket gi en antatt samlet turproduksjon på **351** turer, hvorav **193** bilturer. Dersom ønsket reisemiddelfordeling oppnås vil antallet bilturer kunne reduseres til **158** bilturer per døgn. Tiltaket omfatter kun boligbebyggelse og hovedvekten av turer antas å være i periodene 07-09 og 15-17 på hverdager, og i perioden 11-15 på lørdager. Mulighetene for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling anses som gode.

9 Referanser

- Opinion (2021) *Reisevaner i de 8 største byområdene 2021*
- Opinion (2022) *Nøkkeltallsrapport 2022 – Nasjonal reisevaneundersøkelse*
- SSB (2022) *Boforhold, registerbasert*
- Rogaland fylkeskommune (2021) *Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke*