

Notat

Prosjekt.:	11043005 Reguleringsendring Bryne Stadion
Dato:	30.08.2022
Vedr.:	Trafikkvurderinger og sporing
Utarbeidet av:	Prosjektil v/MH og PS

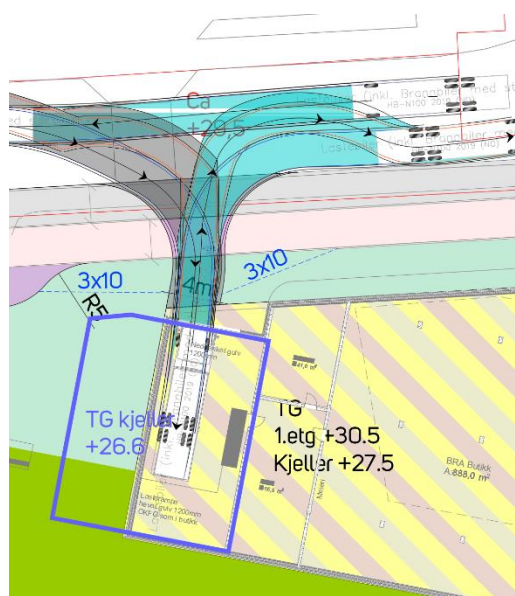
I forbindelse med reguleringsendring for Bryne Stadion tar dette notatet for seg ulike forhold knyttet til de endringene som er foreslått.

Avkjørsel for varelevering

Endringen av planen legger opp til 2 avkjørsler fra Trallfaveien inn på planområdet, en for varelevering og en for annen bruk.

Avkjørsel for varelevering som vist i figur 1 medfører at gulvet i den delen av p-kjeller hvor vareleveringen kommer inn må senkes.

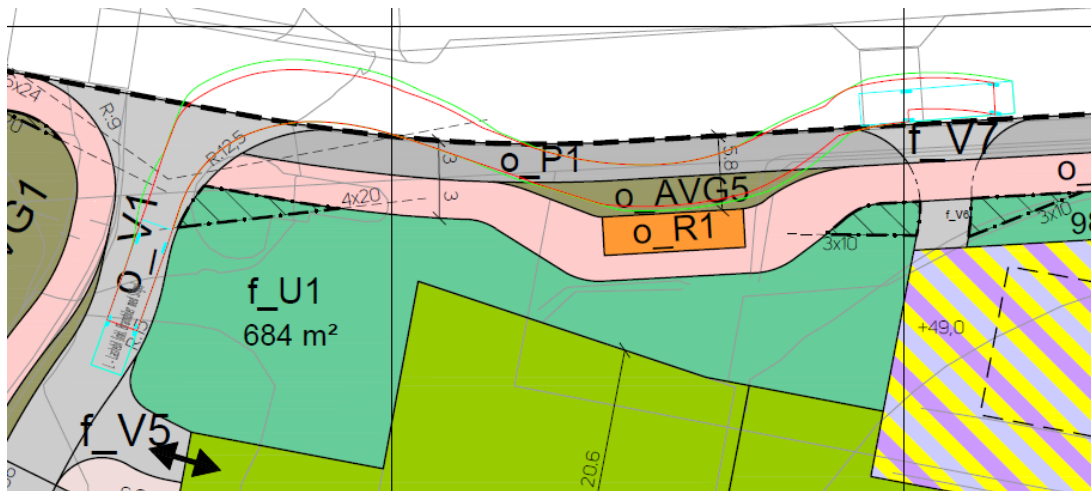
I forbindelse med vareleving vil lastebiler måtte rygge over fortauet, noe som utgjør en risiko for myke trafikanter. For å minske denne risikoen foreslås det å kun tillate vareleving innenfor gitte tidsrom, og legge disse utenom tider der området er mest benyttet av gående og syklende. I tillegg skal ingen annen biltrafikk benytte seg av avkjørselen. Området er flatt og har gode siktforhold som gjør det oversiktlig for gående og syklende å oppfatte situasjonen når lastebil skal krysse fortau. Ved å skille avkjørsler for varelevering og annen trafikk blir området i øst, med innkjøring til parkeringskjeller og butikk, fri for transport med lastebiler.



Figur 1: Sporing lastebil inn til varelevering.

Renovasjon

Renovasjon er flyttet fra opprinnelig plassering i gjeldende reguleringsplan. For å sikre myke trafikanter i forbindelse med heising foreslås en løsning hvor o_P1, utvides med annen veggrunn, o_AVG5, og brukes til midlertidig oppstillingsplass for renovasjonsbil, og fortauet legges rundt på baksiden av renovasjonsarealet som vist i figur under. Arealet for renovasjon er planlagt med utgangspunkt i at det skal være plass til 4 fraksjoner.



Figur 2: Sporing renovasjonsbil til foreslått ny plassering for renovasjon. Fortau trukket bak renovasjonsarealet.

Gående vil kunne benytte arealet for annen veggrunn, o_AVG5, som en gjennomgående forbindelse langs fortauet, o_Ft, utenom henting av avfall. Det kan være aktuelt å bruke ulik belegning for å tydeliggjøre skillet mellom fortauet (Ft1) og oppstillingsplass for renovasjonsbil (AVG5).

Avkjørsel og rampe til p-kjeller

Det har blitt vurdert alternative løsninger for avkjørsel til området og rampe til p-kjeller. Ett alternativ har vært å flytte avkjørsel mot øst for å gi bedre fremkommelighet for trafikk inn og ut av parkeringskjeller, og ha en avkjørsel fra denne til parkeringsplass for butikk på bakkeplan. Dette alternativet er vist i figur 3. Det viste seg imidlertid at ved en slik løsning vil friskt komme langt inn på naboeiendom. Naboeiendommen har i dette området høy hekk i dag, og for å prioritere sikkerhet for myke trafikanter er det vurdert å unngå å legge friskt innenfor dette området.



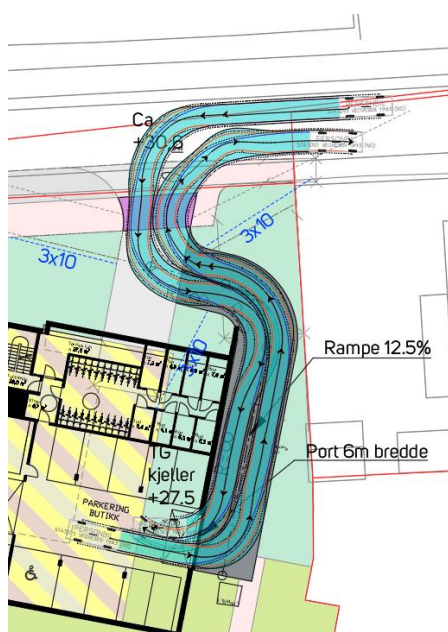
Figur 3: Alternativ løsning for avkjørsel. Sikt gjennom naboeiendom.



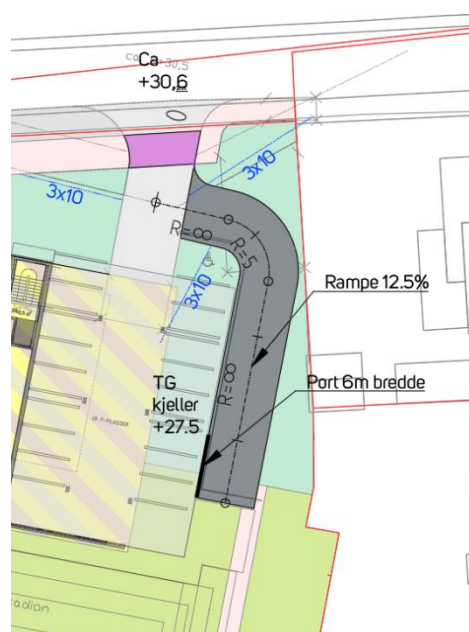
Figur 4: Bilde av naboeiendom med eksisterende beplantning.

For å ivareta trafiksikkerhet for myke trafikanter på fortauet ved Trallfaveien foreslås det en løsning hvor man beholder en del av gjeldende regulering, og tilpasser rampe som vist i figur 6. Sikt til biler som kommer ut fra parkering bør også sikres. Det gjør at HC-parkering vist på plantegning må flyttes. Rampen er flyttet inntil bygningskropp for å gi rom for nødvendige tilpasninger mot naboeiendom, da høydeforskjellene her blir relativt store og det vil være nødvendig med murer.

I tillegg foreslås det å regulere gjennomgående fortau gjennom avkjørselen for å prioritere myke trafikanter.



Figur 5: Sporing personbil inn og ut av p-kjeller.



Figur 6: Rampe til p-kjeller, med siktlinjer.

Turfordeling gjennom døgnet

I RVU for Stavanger og Jæren har en sett på fordeling av turer gjennom døgnet, selv om fordelingen er generell og ikke spesifikk for Time kommune, vil den allikevel gi en indikasjon på hvordan transport til og fra planområdet vil se ut.

Fordelingen i RVU 2018/19, viser to topper i de typiske rushtidperiodene kl. 07-09 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.

Når det gjelder besøkende til planlagt nærbutikk, er det i nasjonal RVU laget en fordeling av reiser i forbindelse med innkjøp av dagligvarer som gir indikasjoner på hvordan turfordelingen vil se ut for området. Fordelingen viser at reiser for innkjøp av dagligvarer i hovedsak foregår i perioden kl. 11-17, med topper mellom kl. 11-12 og kl. 15-17.

Coop opplyser om at en stor andel av handelen skjer under rushtiden, med en spesielt stor topp under ettermiddagsrushet. Figur 6 viser at rundt 23% av dagens omsetning skjer i ettermiddagsrushet på hverdager (mellom kl.15 og kl.17). Lørdager har en jevnere fordeling, men har høyest omsetning i perioden mellom kl.16 og kl.18 med 25% av dagens omsetning.

I tillegg vil en i dette området også beregne besøkende til planområdet i forbindelse med kampdager.

Bolig

Turproduksjon omfatter alle turer inn og ut av området med alle typer framkomstmidler og gange. En tur er en forflytning fra ett sted til et annet utenfor hjemmet. Iht. grunnlagsinformasjonen med 30 boenheter vil planområdet generere følgende turproduksjon på ca. 197 personturer:

Antall boenheter	Gjennomsnittlig antall pers. pr privat-husholdning i Time kommune (SSB, 2022)	Estimert antall beboere	Gjennomsnittlig antall reiser pr. virkedag pr. person (NRVU 2018/19)	Estimert turproduksjon pr virkedag
30	2,34	70	2,82	Totalt: 197

Tabell 1 - Estimert turproduksjon ved 33 boenheter

I Time kommune har en gjennomsnittlig husholdning 2,34 medlemmer.

Reisevaneundersøkelsen fra 2018/19 slår fast at en person foretar gjennomsnittlig 2,82 personturer hver dag. Total turproduksjon for området blir dermed 197. Dette innebærer som nevnt alle reisemidler – sykkel, bil, kollektive reisemidler, moped og turer gjort til fots.

Næring

Coop har opplyst om et gjennomsnittlig antall besøkende forventes å være på ca. 2500 pr. uke for denne type nærbutikk, med en forholdsvis jevn fordeling gjennom uken. Erfaringsstall fra Coop tilsier med dette at det vil gi en turproduksjon på ca. 400 besøkende pr. dag.

Kampsituasjon

Bryne Stadion har kapasitet til 4000 tilskuere, hvorav 2507 er sitteplasser. Basert på erfaringstall tilsendt fra Bryne stadion, er det ca. 30 - 40 kamper i året gjennom fotballsesongen, hvorav 15 av disse er av kamper for A-laget menn som har et vesentlig antall tilskuere. For A-lag kampene estimeres det mellom 1.000 – 2.500, mens for de øvrige forventes det et langt lavere besøkstall. Ettersom det er A-lag kampene som generer et vesentlig antall tilskuere, er det et gjennomsnitt av disse som legges til grunn for turproduksjonen når en ønsker å estimere antall turer i planområdet ved kampsituasjon. Estimert antall turer pr. virkedag for planområdet ved kampsituasjon gjelder dermed for ca. 15 kamper/antall i året.

Tabell 5 nedenfor viser estimert reisemiddelfordeling for planområdet.

Reisemiddel	Reisemiddelfordeling for Nord-Jæren (NRVU, 2018/19)	Estimerte antall turer pr. virkedag for planområdet (bolig)	Estimerte antall turer pr. virkedag for planområdet (næring)	Estimerte antall turer pr. virkedag for planområdet (kampsituasjon)
Til fots	20%	39	80	350
Sykkel	7%	14	28	123
Annet	1%	2	4	18
Bil (fører)	53%	104	221	928
Bil (passasjer)	9%	18	36	157
Buss/tog/båt	10%	20	40	175
Totalt	100%	197	400	1750

Tabell 2 - Estimert reisemiddelfordeling

Basert på reisemiddelfordeling hentet fra NRVU 2018/19, forventes det at ca. 161 antall turer pr. virkedag foretas til fots ellers med sykkel i planområdet. På kampdager estimeres dette til ca. 511.

Iht. Tabell 5 vil det genereres totalt ca. 597 turer hver dag, hvor ca. 161 forekommer til fots eller sykkel. Under i figur. 7 vises det til forbindelser området. Hovedpunktene for gangmønsteret antas å være til og fra, togstasjonen i nordvest, Bryne videregående skole i nord, Timehallen og annen næring i øst, samt Bryne fotballstadion i sør. Gangforbindelsen i en vest-østgående retning langs Tralfavegen antas også å være et utbredt gangmønster. Det er opparbeidet gang- og sykkelveg på nordsiden av Tralfavegen. Det er også fortau langs sørlig side. Planforslaget legger til rette for en utvidelse av fortau til 3 meter bredde. Fortauet bør reguleres gjennomgående ved avkjørslene til nytt bygg. Det er to krysningsspunkt over Tralfavegen i form av fotgjengerfelt.



Figur 7 Antatt hoved-gangmønster i planområdet

Konklusjon

Vår vurdering er at endringene som er foreslått bedre tilrettelegger for planlagt bruk av områdene innenfor planen. Utfordringer knyttet til trafikksikkerhet for myke trafikanter er vurdert og tiltak beskrevet i notatet vil redusere risiko. Gangmønster og andel myke trafikanter som eksisterer i området i dag, og som gjeldende plan legger opp, påvirkes i liten grad som følge av foreslåtte endringer. Det forventes noe høyere besøkstall knyttet til en dagligvarebutikk enn for «annen» forretning innenfor B/F/K1, men hoveddrammene for estimert turproduksjon i planområdet ansees likevel å være lite endret som følge av planendringen. Hovedandel av besøkende til dagligvarebutikken antas å være tilknyttet den allerede forbipasserende trafikken som eksisterer i området – og ikke av nye tilreisende til planområdet. Det at man får bort trafikk til varelevering fra området i øst, hvor det er innkjøring til både p-kjeller og butikk, vil i tillegg bidra til et mer oversiktlig trafikkbilde og gjøre området rundt avkjørselen til butikk og p-kjeller tryggere for myke trafikanter som ferdes i vest-øst-aksen. Bruk av gjennomgående fortau er også et grep som foreslås i planendring og som forventes å gi en bedre trafikksituasjon for myke trafikanter enn hva gjeldende plan legger opp til.

I alt vurderes trafikksikkerheten for myke trafikanter som tilstrekkelig ivaretatt i planendringen, og gangmønster og turproduksjon ansees å være lite påvirket av planendringen.

