

MOBILITETSPLAN for Planid: 0537.00

Detaljregulering for bustader i Theodor Dahls veg 66 og 70, Kvernaland

Time kommune

Datert: 08.04.2021

Rev. 14.09.2021



PLAN- OG DOKUMENTOPPLYSNINGER

Kommune:	Time kommune
Plannavn:	Detaljregulering for bustader i Theodor Dahls veg 66 og 70, Kvernaland, plannr. 0537.00
Formålet med planen:	Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for fortetting på eiendommene, med 16 boenheter i form av rekkehus og lavblokk.
Rapporttittel:	Mobilitetsplan
Utgave/dato:	3. utgave, 14.09.2021
Oppdragsgiver:	Arkitektkontoret Vest AS
Utarbeidet av:	Prosjektil v/Nora Krag
Sidemannskontroll:	Marie Mjaaland

INNHALDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING	4
1.1	Beskrivelse av planområdet	4
1.2	Planlagt tiltak.....	5
1.3	Gjeldende planer.....	6
2	MOBILITETSPLAN.....	7
3	GRUNNLAGSINFORMASJON.....	8
3.1	Beboere	9
3.2	Ansatte og besøkende	9
3.3	Renovasjon	9
3.4	Turfordeling gjennom døgnet	9
3.5	Parkering.....	9
3.6	Adkomstløsning.....	9
3.7	Trafikkmengde og fartsgrenser i området	10
4	TILGJENGELIGHET	11
4.1	Bil.....	11
4.2	Kollektiv.....	12
4.3	Sykkel og gange.....	12
5	BEREGNINGER.....	14
5.1	Estimert turproduksjon	14
5.2	Reisemiddelfordeling.....	14
5.3	Ønsket reisemiddelfordeling	15
5.4	Fordeling trafikk i planområdet	15
5.5	Oppsummering.....	16
6	PARKERING	16
6.1	Bilparkering	16
6.2	Sykkelparkering.....	16
7	TILTAK FOR Å OPPNÅ ØNSKET REISEMIDDELFORDELING.....	17
7.1	Grunnlag og tilrettelegging for ønsket reisemiddelfordeling	17
7.2	Tiltak for å øke andel miljøvennlig transport	17
8	SAMLET VURDERING OG KONKLUSJON	17

1 INNLEDNING

1.1 Beskrivelse av planområdet

Planområdet er på ca. 4,3 daa og ligger på Kverneland, på sørsiden av O.G. Kvernelands veg. Planområdet er tidligere regulert til bolig i plan 0154.00; *Reguleringsplan for tomt til ny barnehage på gnr.28 bnr.53*, og er også i kommuneplan hovedsakelig avsatt til bolig. En mindre del av planområdet er avsatt til tjenesteyting, der det i dag er opparbeidet adkomst og parkering til barnehage som ligger rett sør for området.

Det er i dag to eneboliger og et verksted på de aktuelle eiendommene. Terrenget heller noe ned mot sørvest og Frøylandsbekken går ca. 70 meter sør for planområdet. Planområdet grenser til O.G. Kvernelands veg og Theodor Dahls veg i henholdsvis nord og øst, mot boligbebyggelse i sør og mot Ådalen barnehage og Frøyland stadion i vest.



Figur 1 Planområdets beliggenhet

1.3 Gjeldende planer

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

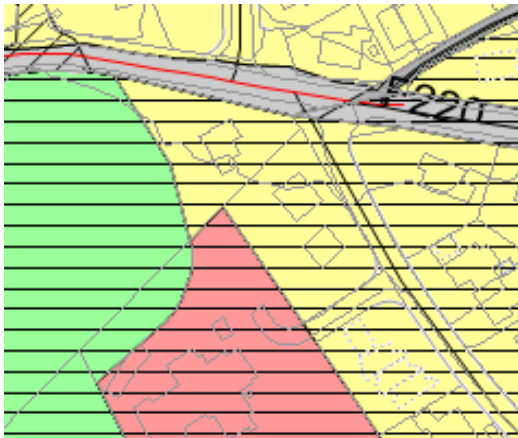
Regionalplanen slår fast at ved etableringer med bruksareal (BRA) større enn 1000 m² bør det settes krav til mobilitetsplan som beskriver transporttilbud, angir forventet reisemiddelbruk blant ansatte og besøkende, og identifiserer tiltak for å stimulere til økt gåing, sykling og kollektivtransport.

Regionalplanen fokuserer på areal- og transporteffektiv utvikling i tettsteder. Områdene skal utvikles med høy arealutnyttelse og kvalitet i utforming, det skal også tilrettelegges for infrastruktur for kollektivtransport, gåing og sykling.

Regionalplanen legger opp til følgende parkeringsnorm for området:

- Maks 1,2 parkeringsplasser for bil pr. leilighet
- Maks 1,8 parkeringsplasser for bil pr. enebolig/rekkehus
- Minimum 3 sykkelparkingsplasser

Kommuneplan for Time



Kommuneplanens bestemmelser angir følgende parkeringsdekning for området:

Bryne/Kverneland:

Min 1 og maks 2 parkeringsplasser for bil pr. boenhet

Minimum 3 parkeringsplasser for sykkel pr. boenhet

Figur 3 Utsnitt fra kommuneplan for Time

Kommunedelplan for Frøyland/Kverneland

Planen slår fast at ved all fortetting skal gjeldende normer for parkering og lekeplasser i Time kommune overholdes.

Reguleringsplan for tomt til ny barnehage på gnr.28 bnr.53, plannr. 0154.00

Gjeldende plan for området er Reguleringsplan for tomt til ny barnehage på gnr.28 bnr.53, plannr. 0154.00. Planen ble godkjent 25.05.1994. Planområdet er regulert til bolig. Planen har ingen føringer for parkering, men det presiseres at det må sikres god oversikt og trafiksikre løsninger for biloppstillingsplasser og garasjer.

2 MOBILITETSPLAN

Time kommune stiller ikke krav om mobilitetsplan i gjeldende kommuneplan, men ønsker at det utarbeides en forenklet mobilitetsplan for denne detaljreguleringen for å utrede trafikken ved og i planområdet.

Prosjektil Areal AS er engasjert av Arkitektkontoret Vest AS for å utarbeide underlagsrapporter og bidra i arbeidet med detaljreguleringsplan for Theodor Dahls veg 66 og 70 på Kvernaland.

Hensikten med mobilitetsplanen er å analysere muligheter for minst bilavhengighet og gi føringer for utforming og valg av planløsninger som sikrer mål for ønsket reisemiddelfordeling, og som er i tråd med overordnede mål om nullvekst i personbiltransport (*Nasjonal transportplan*). Mobilitetsplanen skal også beskrive tilbud for gående og syklende, kollektivdekning og biltilgjengelighet.

Ved reguleringsplaner skal følgende vurderes og dokumenteres i mobilitetsplanen:

Boliger:

- Antall boenheter
- Antall beboere
- Fordeling av transport gjennom døgnet
- Fordeling av boligprosjektets samlede transport pr transportmiddel
- Tiltak for å nå ønsket reisemiddelfordeling

I tillegg skal mobilitetsplanen:

- Gi en oversikt over trafikk- og parkeringsforhold
- Analysere reisemønster til og fra området
- Analysere kollektivtrafikk og bruk av sykkel og gange
- Vurdere behovet for tiltak som vil redusere biltrafikk i området
- Vurdere trafikksikkerhet i området
- Peke på forbedringspotensial i planområdet og i analysert infrastruktur

3 GRUNNLAGSINFORMASJON

Ved beregninger er det gjort forenklinger og antakelser, men de antas allikevel å være representative for området og dets bruk. Alle tall er omtrentlige verdier. Nasjonal reisevaneundersøkelse fra 2018 og Statistisk sentralbyrå er benyttet for å fremskaffe erfaringstall når det gjelder reisemiddelfordeling og turproduksjon i forbindelse med boliger.

		Hovedtransportmiddel						Total
		Til fots	Sykkel	Bil, som fører	Bil, som passasjer	Kollektivt	Annet	
		%	%	%	%	%	%	
Utvikling over tid	2016-17	21%	5%	54%	9%	11%	1%	47806
	2018	20%	5%	53%	10%	11%	1%	110672
Storebyer	Oslo	31%	6%	26%	6%	30%	1%	15093
	Bergen	25%	3%	44%	10%	17%	1%	6082
	Trondheim	27%	10%	41%	9%	12%	1%	4427
	Stavanger	23%	9%	47%	9%	11%	1%	3230
	Kristiansand	20%	8%	50%	11%	9%	2%	2043
Byområder	Oslo/Akershus	25%	5%	38%	8%	23%	1%	28144
	Bergensregionen	22%	3%	49%	10%	15%	1%	7890
	Trondheimsområdet	24%	8%	46%	10%	11%	1%	5777
	Nord-Jæren	20%	7%	53%	9%	10%	1%	4279
	Kristiansandsregionen	15%	6%	54%	17%	6%	2%	3527
	Buskerudbyen	19%	4%	56%	10%	10%	1%	2771
	Nedre Glomma	16%	3%	57%	13%	9%	1%	2615
	Grenland	16%	6%	60%	11%	5%	1%	2269
Tromsø	32%	0%	41%	10%	17%	0%	2336	

For barnehagen er det ved beregninger av arbeidsreiser og varelevering, tatt utgangspunkt i tabell V-13 Virksomhetskategorier og turproduksjon i Sintefs rapport «Erfaringstall for turproduksjon». Tabellen angir arbeidsplass tetthet, arbeidsreiser, besøksfrekvens og mengde godstransport ift. antall m² gulvareal.

Virksomhetskategori	Arbeids- plass tetthet ¹	Antall reiser i arbeid pr ansatt pr dag	Besøks- frekvens ²	Mengde gods- transport ³
Jord, skog, fiske, utvinning og bergverk	80 ⁴	0,4 ⁴	560 ⁴	320 ⁴
Industri, kraft- og vannforsyning	80	0,4	560	320
Bygg- og anlegg	30	1,2	70	170
Bilforhandler	100	0,4	20	250
Engros handel og transport	100	0,5	1030	100
Arealkrevende forretninger	100	0,15	10	250
Daglig service	50	0,15	1,5	100
Service og kultur ellers	60	0,15	6	190
Offentlig virksomhet - mindre geografisk rekkevidde	35	0,45	100	1500
- større geografisk rekkevidde				
Andre kontorvirksomheter (med middels til lav besøksfrekvens)	35	0,45	200	1500

¹ Betydning: Antall golvkvadratmeter næringsareal per ansatt.
² Betydning: Antall golvkvadratmeter næringsareal per besøkende.
³ Betydning: Antall golvkvadratmeter næringsareal per ankomst/leveranse med gods.
⁴ For virksomhetskategoriene *Jord, skog, fiske, utvinning og bergverk* og *Kraft- og vannforsyning* har vi brukt erfaringstall for Industri.

Figur 4 - Tabell for virksomhetskategorier og turproduksjon (Kvaal og Gjære, 2005) hentet fra rapporten "Erfaringstall for turproduksjon".

3.1 Beboere

Det planlegges 16 nye boliger i planområdet, i form av rekkehus og leiligheter. I Time kommune bor det i snitt 2,36 personer per husholdning. Planområdet vil dermed få 38 beboere.

3.2 Ansatte og besøkende

Adkomst til den tilliggende barnehagen – Ådalen barnehage, omfattes av planforslaget. Barnehagen har 10 ansatte, og det er 58 barn som har fast barnehageplass her (barnehagefakta.no). Barnehagen har ca. 760 m²BRA.

3.3 Renovasjon

Det legges opp til en fellesløsning for renovasjon i planområdet, som omfatter både boliger og barnehage. Det legges opp til tømning hver andre uke for organisk og restavfall, og hver 4. uke for papp.

3.4 Turfordeling gjennom døgnet

I RVU for Stavangerregionen har en sett på fordeling av turer gjennom døgnet, selv om fordelingen er generell vil den allikevel gi en indikasjon på hvordan transporten til og fra boliger og arbeidsplasser vil se ut.

Fordelingen i RVU 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.

3.5 Parkering

Planforslaget legger opp til å løse parkering for leilighetsbygg i p-kjeller. Rækkehusene får parkering på egen tomt. Inkludert gjesteparkering legges det opp til 2 parkeringsplasser per rekkehus og ca. 1,3 parkeringsplasser per leilighet. Det legges opp til 3 parkeringsplasser for sykkel pr. boenhet.

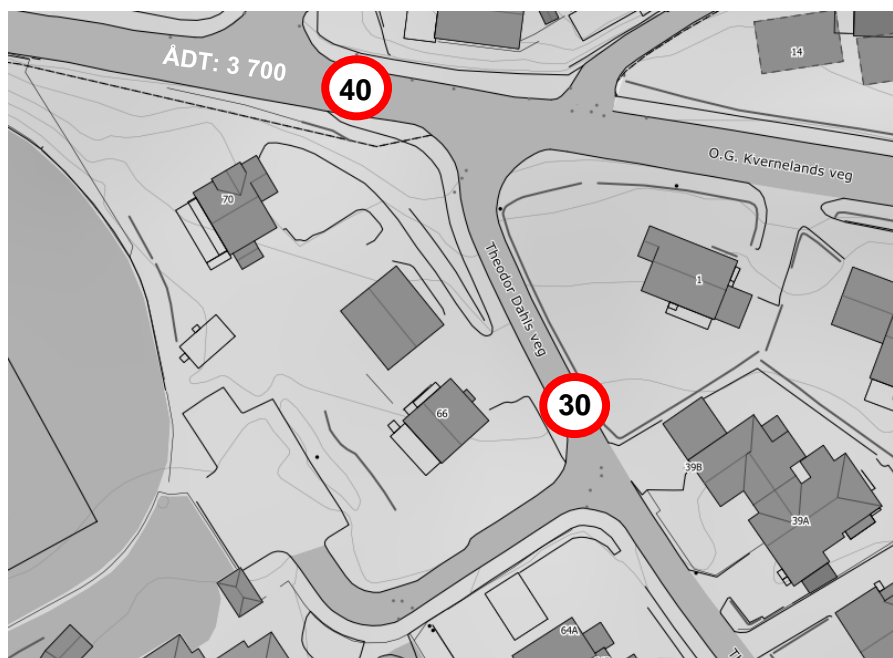
Tilliggende barnehages parkering og adkomst ligger også innenfor planområdet. Det legges opp til en omorganisering av dagens løsning. Etter realisering av planforslaget vil barnehagen ha 15 parkeringsplasser på bakkeplan. Dette er iht. dagens situasjon.

3.6 Adkomstløsning

Det legges opp til to adkomster til planområdet fra Theodor Dahls veg; en adkomst til et internt gatetun med avkjørsler til rækkehusene, og en adkomstveg som betjener barnehagen og leilighetsbyggets parkeringsanlegg. Innkjøring til parkeringskjeller vil skje fra sørsiden av leilighetsbygget.

3.7 Trafikkmengde og fartsgrenser i området

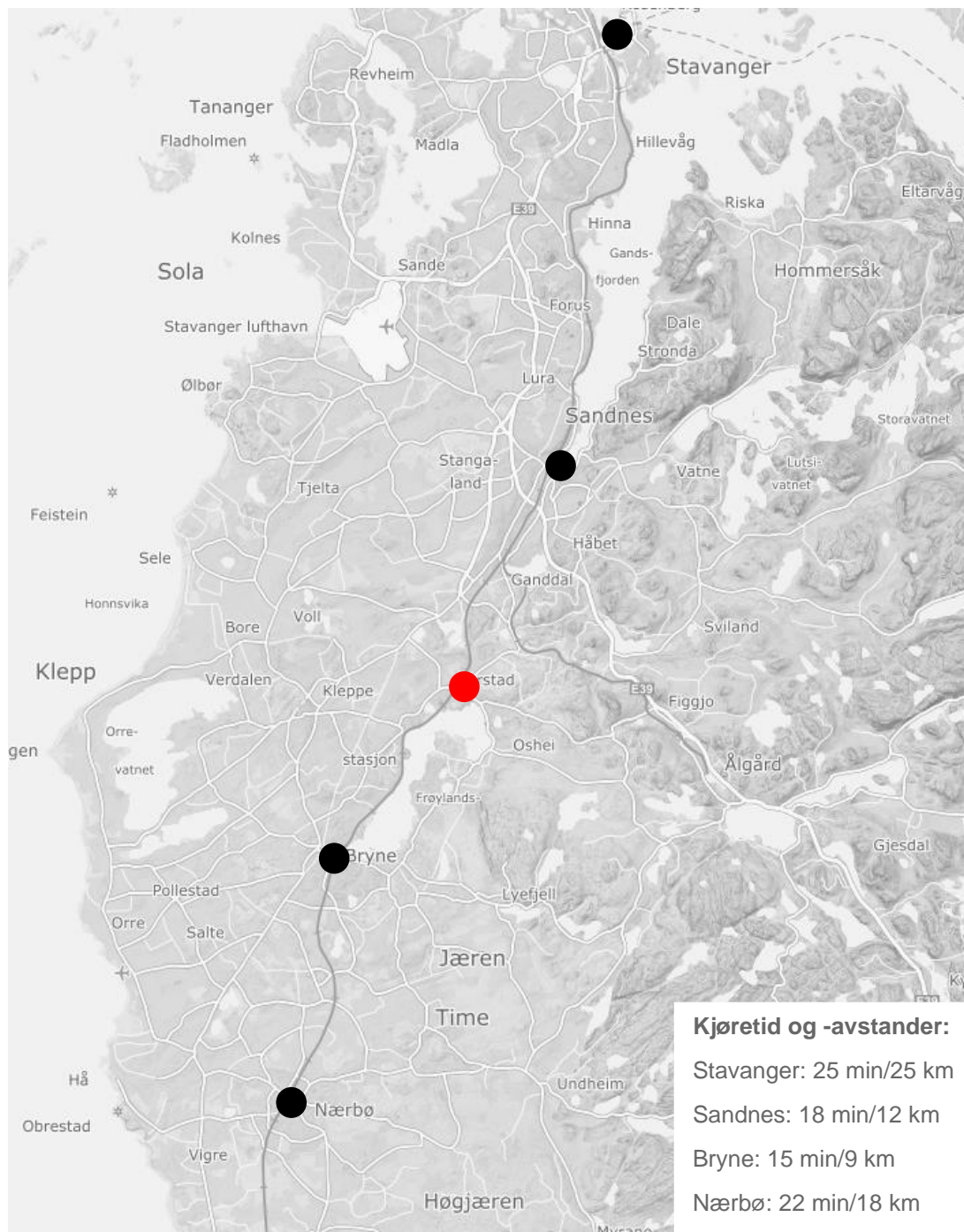
Langs nordlige plangrense går O.G Kvernlands veg som har en ÅDT på 3700 (2019). Theodor Dahls veg er en mindre adkomstveg der det ikke er registrert ÅDT. Den har fartsgrense på 30 km/t. Begge veiene har fortau på en side og belysning.



4 TILGJENGELIGHET

4.1 Bil

Planområdet ligger på Kvarnaland. Det er sett på kjøreavstander til et utvalg av målpunkt i regionen. Nord for planområdet finner man Stavanger og Sandnes, mens man mot sør finner Bryne og Nærbø.



Figur 5 Biltilgjengelighet

Planområdet kobles på overordnet vegnett raskt via Theodor Dahls veg til O.G. Kvernlands veg (FV 4424).

4.2 Kollektiv

Planområdet er 1,3 km fra Øksnavadporten stasjon. Her går tog i retning Stavanger 2 ganger i timen og i retning Bryne 2 ganger i timen. Fra Øksnavadporten stasjon til Sandnes stasjon tar det 8 minutter og til Nærbø stasjon tar det 13 minutt.

Planområdet ligger rett ved bussholdeplasser i O.G Kvernlands veg, som har to avganger i timen i retning Sandnes og to avganger i timen i retning Kvernaland. Holdeplassene betjenes av følgende bussruter:

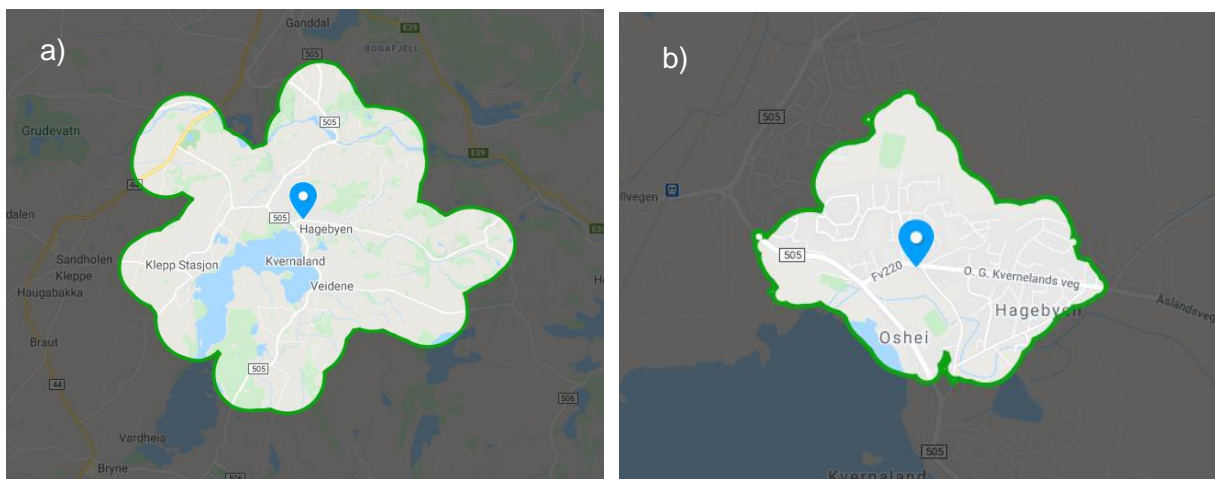
- 22 Sandnes - Kvernaland
- 53 Kvernaland - Bryne



4.3 Sykkel og gange

Planområdet ligger i gangavstand til friluftsområde, dagligvarebutikk og idrettsanlegg.

Ifølge undersøkelser gjort av transportøkonomisk institutt (TØI) er bruk av sykkel mest attraktivt på reiser under 5 km, og aller helst under 3 km. Figur 3 a) nedenfor viser hvor langt man når på sykkel på 20 minutter – noe som utgjør 3-4 km. Undersøkelsene viser også at vi helst velger å gå på kortere turer, der vi kan nå målet innen 10 minutter. Figur 3 b) viser hvor langt en kommer ved 10 minutters gange fra planområdet.

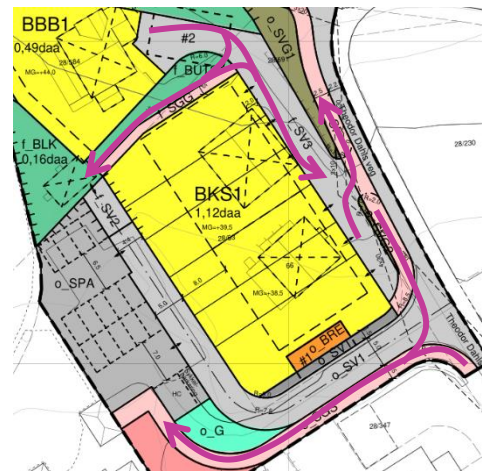


Figur 6 a) viser rekkevidde ved 20 minutters sykling, b) viser rekkevidde ved 10 minutters gange fra planområdet (kilde: walkscore.com)

Internt i planområdet er det lagt godt til rette for myke trafikanter.

Ved dagens situasjon er det offentlig fortau, og gang- og sykkelveg langs Theodor Dahls veg. Gang- og sykkelvegen fortsetter langs adkomstvegen inn i planområdet, og sikrer trygg forbindelse til barnehagen. Planforslaget legger opp til at de seks boenhetene som planlegges i felt BKS1 har adkomst via et gatetun, både for bil, gående og syklende. Felt BBB1 er det kun myke trafikanter som benytter gatetunet som adkomst. Fra gatetunet har gående og syklende direkte kobling til offentlig fortau. Det samme gatetunet gir også enkel adkomst til lekeplassen i planområdet via en gangveg.

Den interne vegen som gir adkomst til barnehagen og til parkeringsanlegget til BBB1, er utformet med 5 meters bredde, og har gode siktforhold. Planområdet anses i sum å ha trygge og praktiske løsninger for myke trafikanter.



Figur 7 Viktige forbindelser for gående og syklende i planområdet vist med rosa piler

5 BEREGNINGER

5.1 Estimert turproduksjon

Turproduksjon omfatter alle turer inn og ut av området med alle typer fremkomstmidler og gange. En tur er en forflytning fra ett sted til et annet utenfor hjemmet. For eksempel vil besøkende som kommer til området generere to turer: tur/retur.

Iht. grunnlagsinformasjon i kap. 3.1 vil planområdet generere følgende turproduksjon:

Tabell 1 Turproduksjon bolig

Antall boenheter	Antall pers. pr. husholdning i Time (SSB, 2020)	Estimert antall beboere	Antall daglige reiser på Nord-Jæren (NRVU 2018)	Estimert turproduksjon pr. virkedag
16	2,36	38	3,16	120

Planområdet skal samtidig håndtere eksisterende turproduksjon knyttet til barnehagen:

Tabell 2 Turproduksjon barnehage

	Antall	Reiser til/fra jobb	Antall reiser i arbeid pr. ansatt/ besøkende pr. dag	Mengde gods-transport	Estimert turproduksjon pr. virkedag
Ansatte	10	2	0,45	1 pr 1500 m ² 760 m ² = 0,5 leveranser pr. dag	25
Besøkende /Brukere	58	-	2 (henting og levering)	-	116
SUM					141

5.2 Reisemiddelfordeling

Tabell under viser estimert reisemiddelfordeling på Nord-Jæren. Tallene er hentet fra reisevaneundersøkelsen fra 2018.

Beregnete tall for estimert turproduksjon settes inn i reisemiddelfordelingen for Nord-Jæren:

Reisemiddel	Reisemiddelfordeling for Nord-Jæren	Turer (av 120)
Til fots	20%	24
Sykkel	7%	8
Moped/motorsykkel	1%	1
Bil (fører)	53%	64
Bil (passasjer)	9%	11
Kollektiv	10%	12

Tabell 3: Reisemiddelfordeling for Nord-Jæren hentet fra RVU 2018, samt estimert reisemiddelfordeling for turer til og fra boliger i planområdet.

Eksisterende turproduksjon i planområdet knyttet til barnehagen settes også inn i reisemiddelfordelingen for Nord-Jæren:

Reisemiddel	Reisemiddelfordeling for Nord-Jæren	Turer (av 141)
Til fots	20%	28
Sykkel	7%	10
Moped/motorsykkel	1%	1
Bil (fører)	53%	75
Bil (passasjer)	9%	13
Kollektiv	10%	14

Tabell 4 Beregnet turproduksjon for barnehagen ved eksisterende situasjon, med antatt reisemiddelfordeling iht. RVU 2018.

5.3 Ønsket reisemiddelfordeling

Ved realisert plan og før ev. tiltak vil bilførerandelen ligge på ca. 53% for den samlede turproduksjonen i planområdet.

Basert på planområdets beliggenhet og Nasjonal transportplans målsetting om nullvekst i trafikken, er det satt opp en ønsket reisemiddelfordeling. Beregningene for turproduksjon knyttet til nye boliger i planområdet settes inn i ønsket reisemiddelfordeling:

Reisemiddel	Ønsket fordeling	Turer (av 120)
Til fots	21%	25
Sykkel	10%	12
Moped/motorsykkel	1%	1
Bil (fører)	45%	54
Bil (passasjer)	13%	16
Kollektiv	10%	12

Tabell 5: Ønsket reisemiddelfordeling for turer til og fra planområdet

Bilførerandelen er basert på hovedalternativet for estimert befolkningsøkning i Time kommune frem mot 2040 og hva andelen må være for å nå målet om nullvekst i antall bilturer fra 2020. Dette er beregnet 45,2%.

Den ønskede reisemiddelfordelingen forutsetter likevel tiltak på kommunalt og regionalt nivå for å påvirke bilførerandelen i kommunen generelt.

Det legges ikke opp til spesielle tiltak for å påvirke reisemiddelfordeling for turer knyttet til barnehagen i området. Reisemiddelfordelingen iht. reisevaneundersøkelsen anses derfor som sannsynlig også for ny situasjon etter realisert plan.

5.4 Fordeling trafikk i planområdet

Trafikk i planområdet vil fordeles på de to planlagte adkomstvegene til Theodor Dahls veg. De seks rekkehusene vil iht. tabell 5 generere 20 daglige bilturer. Adkomstvegen til leilighetene betjener også eksisterende barnehage. Iht. tabell 4 genererer barnehagen 75 bilturer pr. dag. Dvs. at adkomstvegen får en samlet belastning på 109 turer pr. dag.

5.5 Oppsummering

Antall genererte daglige bilturer i planområdet – samlet for bolig og barnehage er beregnet til 139 iht. RVU fra 2018, hvorav 64 av disse er knyttet til nye boliger. Ønsket reisemiddelfordeling i planområdet tilsier at turproduksjon fra boligdelen bør kunne reduseres til 54 bilturer. Ønsket reisemiddelfordeling vurderes som reell, på grunnlag av nærhet til Kvernaland sentrum og til kollektivtilbud.

6 PARKERING

6.1 Bilparkering

Planområdet ligger på i bestemmelsesområde for Kvernaland i kommuneplanen for Time. Her er det lagt opp til en parkeringsdekning på 1-1,5 parkeringsplasser per boenhet, inkl. gjesteparkering.

	Antall parkeringsplasser pr. boenhet	Antall boenheter	Antall parkeringsplasser inkl. gjesteparkering	
Regionalplanen	1,2 pr. leilighet	10	12	23
	1,8 pr. rekkehus	6	11	
Kommuneplanens krav til parkeringsplasser, inkl. gjesteparkering	1-2	16	16-32	
Parkeringsdekning i planforslaget	Ca. 1,3 pr. leilighet	10	13	25*
	2 pr. rekkehus	6	12	

**Parkeringsplasser for barnehagen er eksisterende, og tas ikke med her. Barnehagen vil ha 15 p-plasser etter realisert plan.*

Samlet legges det opp til 25 parkeringsplasser tilknyttet boligformålet i planområdet.

6.2 Sykkelparkering

Iht. kommuneplanen til Time skal alle boenheter ha minimum 3 parkeringsplasser for sykkel. Planområdet legger opp til å følge kommuneplanens norm, med til sammen 48 parkeringsplasser for sykkel tilknyttet boliger i planområdet.

Sykkelparkering for leiligheter løses i parkeringsanlegget og som overbygde plasser ved inngangspartiet. For rekkehusene løses sykkelparkering på den enkelte tomt i forbindelse med bod og carport.

7 TILTAK FOR Å OPPNÅ ØNSKET REISEMIDDELFORDELING

7.1 Grunnlag og tilrettelegging for ønsket reisemiddelfordeling

Den ønskede reisemiddelfordelingen er basert på at det oppnås nullvekst i bilførerandelen, medregnet befolkningsvekst mot 2040. Nærheten til Kvernaland sentrum med tilbud som handel og tjenester, i tillegg til nærheten til skole og barnehager, utgjør grunnlaget for at andelen for bil er redusert, og for at andel gående og syklist er økt noe i forhold til RVU. Trender og generell utvikling med økt fokus på samkjøring og bildeling gjør at andel bilpassasjer er satt opp 4%. Time har tradisjonelt hatt en kollektivandel som har ligget noe lavere enn bykommunene på Jæren, men nærhet til kollektivtilbud som knytter området til Bryne og Sandnes/Stavanger, gjør at det settes mål om en kollektivandel på 10%.

En restriktiv parkeringsdekning er et effektivt virkemiddel for å stimulere til bruk av miljøvennlige reisemidler. For dette planforslaget anbefales det å følge parkeringsdekningen som er fastsatt i kommuneplanen, og tilnærmet regionalplanens føringer for området.

7.2 Tiltak for å øke andel miljøvennlig transport

Tiltak for å øke kollektiv, gang- og sykkelandel gjennom bestemmelser til detaljreguleringsplan:

- Parkeringsnorm i tråd med kommuneplan for Time
- Bestemmelser om gode betingelser for sykkelparkering – bl.a. tilrettelegging for syklist gjennom gunstig plassering av sykkelparkeringsplasser.
- Skape gode forbindelser til gang- og sykkelveger i området.

Tiltakene må sikres gjennom reguleringsplanens bestemmelser og plankart.

Tiltak gjennom byggesaksbehandling og drift:

- Informasjon om gang- og sykkelvegnett, og busstilbud.

8 SAMLET VURDERING OG KONKLUSJON

Mobilitetsplanen skal analysere muligheter for minst bilavhengighet og gi føringer for utforming og valg av planløsninger som sikrer mål for ønsket reisemiddelfordeling. Målet er å stimulere til en mest mulig miljøvennlig reisemåte til og fra planområdet, dvs. ha en lav andel bilreiser.

I planen er det lagt opp til parkeringsdekning i tråd med kommuneplanens føringer for området. Ved vurdering av ønsket reisemiddelfordeling og planlagt parkeringsdekning i planen, er det tatt hensyn til nærheten til Kvernaland sentrum og kollektivtilbud.

Planforslaget legger godt til rette for syklende og gående bl.a. gjennom gunstig plassering av sykkelparkeringsplasser, og ved å sikre gode forbindelser og framkommelighet, i planområdet.

Tiltakene nevnt i denne rapporten, sammen med beliggenhet ved Kvernaland sentrum og nærhet til kollektivtilbud, utgjør et godt grunnlag for en lav bilførerandel og økt bruk av miljøvennlige reisemidler som sykkel, gange, buss og tog.