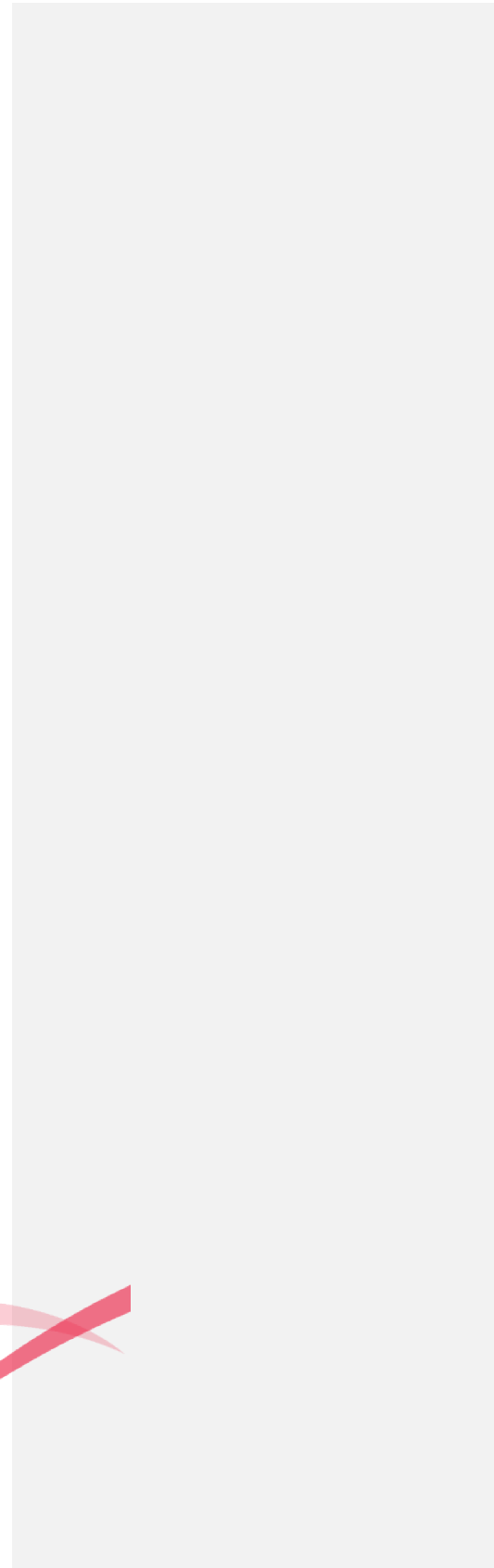


Mobilitetsplan for Planid: 0137.01

Planendring av Idrettsområde Frøyland, Kvernaland

Time kommune

Datert: 18.04.2024





Plan- og dokumentopplysninger

Kommune:	Time kommune
Plannavn:	Planendring for Idrettsområde Frøyland
PlanID:	0137.01
Formålet med planen:	Hensikten med planarbeidet er etablering av fotballhall med tilhørende funksjoner.
Rapporttittel:	Mobilitetsplan
Utgave/dato:	1. utgave, 18.04.2024
Oppdragsgiver:	Frøyland IL v/Børge Meisland
Utarbeidet av:	Carmen Pålikoff Meling
Sidemannskontroll:	Nora Dahl Krag

Sammendrag

Planforslaget legger opp til noe mer parkering enn dagens behov. Trafikkmengden forventes å øke som følge av planendringen ettersom bruk av området forventes å øke. Det vil også ved større arrangementer være behov for flere parkeringsplasser enn det estimerte daglige behovet. Etablering av flere parkeringsplasser vurderes å samsvare med fremtidig bruk.

Det er også lagt til rette for flere sykkelparkeringer i planforslaget, dette vurderes å samsvare med fremtidig bruk, og støtter opp under mål i sykkelstrategi for Nord-Jæren.



Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	4
2	Dagens situasjon.....	5
2.1	Beskrivelse av planområdet og tiltak.....	5
2.2	Gjeldende planer	6
2.3	Områdets tilgjengelighet.....	9
3	Beregninger.....	13
3.1	Planlagt tiltak	13
3.2	Grunnlag for reisemiddelfordeling	13
3.3	Reisemiddelfordeling	15
3.4	Parkering	16
3.5	Fremtidig situasjon	16
4	Samlet vurdering og konklusjon.....	17
4.1	Oppsummering	17
4.2	Aktuelle avbøtende tiltak	17



1 Innledning

Time kommune ønsker at det utarbeides en mobilitetsplan for denne planendringen for å vurdere trafikk og parkeringsbehov.

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke anbefaler at det utarbeides mobilitetsplan ved utbyggingsprosjekter større enn 1000 m² BRA eller etableringer av offentlige og private virksomheter med over 50 ansatte.

Hensikten med mobilitetsplanen er å gi føringer for utforming og valg av planløsninger som sikrer mål for ønsket reisemiddelfordeling.

Mobilitetsplanen skal:

- Gi en oversikt over trafikk- og parkeringsforhold
- Analysere kollektivtrafikk og bruk av sykkel og gange
- Angi forventet reisemiddelbruk blant besøkende
- Identifisere tiltak for å stimulere til økt gåing, sykling og kollektivtransport



2 Dagens situasjon

2.1 Beskrivelse av planområdet og tiltak

Planområdet er på ca. 14 daa og ligger på Kvernaland i Time kommune og er en del av idrettsområde Frøyland. Planområdet består i dag av et grusbelt område, asfaltflater benyttet til parkeringsplass og deler av Frøylandsbekken.

Adkomst for kjørende til planområdet er fra Kvernlandsvegen inn til eksisterende parkeringsplass hvor det i dag er etablert ca. 75 parkeringsplasser. Planområdet grenser til boligområder og Frøylandsvatnet.

Planforslaget legger opp til etablering av fotballhall med tilhørende funksjoner. Den planlagte hallen vil oppføres i 2 etasjer, BYA 3460m² og BRA 3700m².

Formatert: Ikke Utheving



Figur 1 Planavgrensning



2.2 Gjeldende planer

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, vedtatt 2020

Kvernaland er vist som et prioritert utviklingsområde og som et lokalsenter i senterstrukturen.

Kommuneplan for Time kommune 2018-2030

I henhold til kommuneplan for Time skal alle planforslag ta hensyn til tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende. Kommunen skal i hvert enkelt tilfelle vurdere hvor stort område reguleringsplanen skal omfatte og hvor det er nødvendig å ta inn tilstøtende vegareal.

Det aktuelle planområdet er i kommuneplanen avsatt til idrettsanlegg, blågrønnstruktur og bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone. Omkringliggende arealformål er avsatt til

idrettsanlegg, offentlig eller privat tjenesteyting, boligbebyggelse og kombinert bebyggelse og anleggsformål.

Parkeringskrav for sykkel/bil på offentlige anlegg som skole, barnehage, kirke, sykehjem og idrettsanlegg, samt dagligvarehandel skal vurderes særskilt og fastsettes av kommunen i hvert enkelt tilfelle.



Figur 2 Utsnitt fra Time kommuneplan og planavgrænsning

Sykelstrategi for Nord-Jæren 2022-2032

Sykelstrategi for Nord-Jæren er utarbeidet som en del av Bymiljøpakken. Strategien er utarbeidet av Randaberg, Stavanger, Sandnes og Sola kommune i samarbeid med Rogaland Fylkeskommune. Selv om Time kommune ikke inngår i Nord-Jæren, er strategien relevant for Bryne som regiondelsenter. Sykelstrategien for Nord-Jæren har følgende delmål:

- Sykkelandelen på arbeidsreiser skal økes fra 15 % til 24 %
- Andelen barn og unge som sykler eller går til skolen skal være 90 %
- Sykkelandelen på handle/service-reiser skal øke fra 4 % til 8 %
- Sykkelandelen på fritidsreiser skal øke fra 6 % til 12 %

Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet det skal gjøres endringer innenfor omfatter 3 ulike planer.

1) Plan 0097.00 Frøyland_Kvernaland, nordvestre del, 2) Plan 0137 Idrettsområdet Frøyland, Kvernaland og 3) 0154.00 Reguleringsplan for barnehagetomt M. M. på GNR. 28 BNR. 53, Frøyland, Kvernaland



1) Plan 0097.00 Frøyland_Kvernaland, nordvestre del



Figur 3 Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan 0097

Reguleringsplan 0097 Frøyland_Kvernaland, nordvestre del, er datert til 1989. Planområdet er i planen avsatt til friområde og idrettspark. På grunn av dårlig kvalitet er det ikke mulig å se skillet mellom park og idrett.

2) Plan 0137 Idrettsområdet Frøyland, Kvernaland



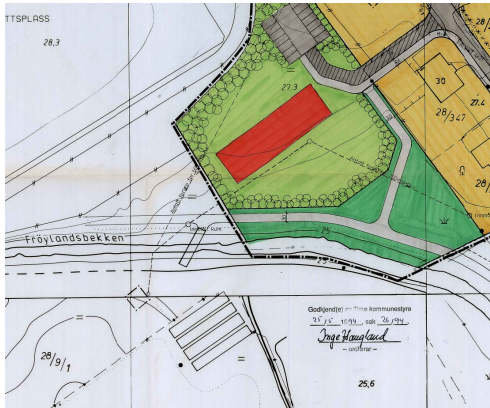
Figur 4 Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan 0137 - Idrettsområdet Frøyland, Kvernaland

Reguleringsplan 0137 Idrettsområdet Frøyland, Kvernaland, er datert til 1992. Planområdet er i planen avsatt til svømmehall, torg og parkering.

Planen gir ikke føringer om krav til parkering annet enn at for idrettsområdet skal det før utbygging av enkeltprosjekt vises tilstrekkelig med parkering. Det er kun tillatt med en avkjøring til Kvernelandsvegen.



3) 0154.00 Reguleringsplan for barnehagetomt M. M. på GNR. 28 BNR. 53, Frøyland, Kvernaland



Figur 5 Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan 0154

Reguleringsplan 0154 Reguleringsplan for barnehagetomt M. M. på GNR. 28 BNR. 53, Frøyland, Kvernaland, er datert til 1994. Deler av planområdet er i 0154 satt av til gang- og sykkelveg/fortau samt friområde.



2.3 Områdets tilgjengelighet



Figur 6 Adkomst til planområdet for kjørende, gående og syklende



2.3.1 Sykkel og gange



Figur 7 Kart med sirkelradius 3 km og 5 km fra planområdet

Iht. undersøkelser utført av transportøkonomisk institutt (TØI) og reisevaneundersøkelser er sykkel mest attraktivt på reiser under 5 km, og aller helst under 3 km. Undersøkelsene viser også at man helst velger å gå på kortere turer, der man kan nå målet innen 10 minutter. Figur 4 over viser tilgjengelighetssirkler på 3 km og 5 km i luftlinje.

Planområdet ligger sentralt blant boligfelt, skole og barnehage. Ådalen barnehage grenser til planområdet, ellers ligger skole og barnehage ca. 1,2 km unna.

O.G. Kvernlands veg er opparbeidet med gang- og sykkel felt. Kvernlandsvegen er delvis etablert med gang- og sykkel felt.

Formatert: Ikke Utheving



2.3.2 Kollektiv



Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til bussholdeplass. Det er flere holdeplasser innen 300 meters gangavstand. Holdeplassene betjener buss nr. 22 og 53 mot Kvernaland, Øksnavad og Sandnes, samt skolebuss. Holdeplass langs Kvernlandsvegen mangler overgangsfelt, øvrige holdeplasser har trygge krysninger til planområdet.

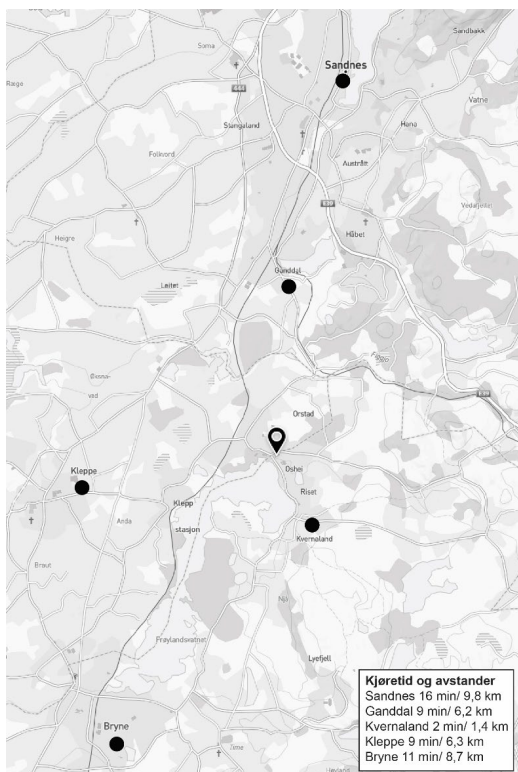
Rutenr/-navn	Antall avganger (man-fre)	Antall avganger i timen (lør)	Antall avganger i timen (søn)
22. Kvernaland - Sandnes	2 pr. time	1 pr. time	2 pr. time
22. Sandnes - Kvernaland	2 pr. time	Færre enn 1 pr. time	1 pr. time
53. Bryne- Kvernaland - Øksnavadporten	2/daglig	0	0
53. Øksnavadporten - Kvernaland - Bryne	2/daglig	0	0



2.3.3 Bil

Det er sett på kjøreavstander fra planområdet til et utvalg av relevante målpunkt i regionen.

Planområdet grenser til Kverneldsvegen med en ÅDT på 7800 og fartsgrense 40 km/t. Nord for planområdet ligger O.G. Kvernelds veg med en ÅDT på 3800 og fartsgrense 40 km/t. Adkomst til planområdet er fra Kverneldsvegen.



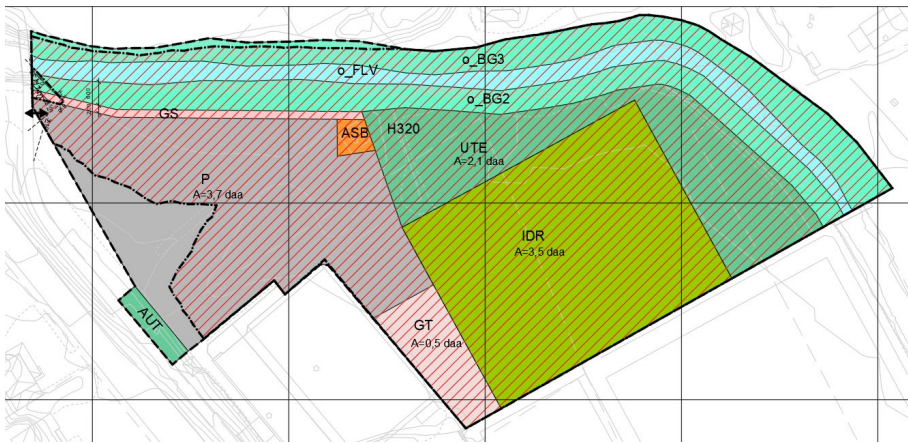
Figur 8 Kjøretid og avstander fra planområdet



3 Beregninger

3.1 Planlagt tiltak

Hensikten med planen er etablering av fotballhall med tilhørende funksjoner. Den planlagte hallen vil oppføres i 2 etasjer, BYA 3460m² og BRA 3700m². Foreslått formål er idrettsanlegg, parkering, gangveg, uteoppholdsareal, gatetun, blå/grønnstruktur og friluftsområde i sjø og vassdrag.

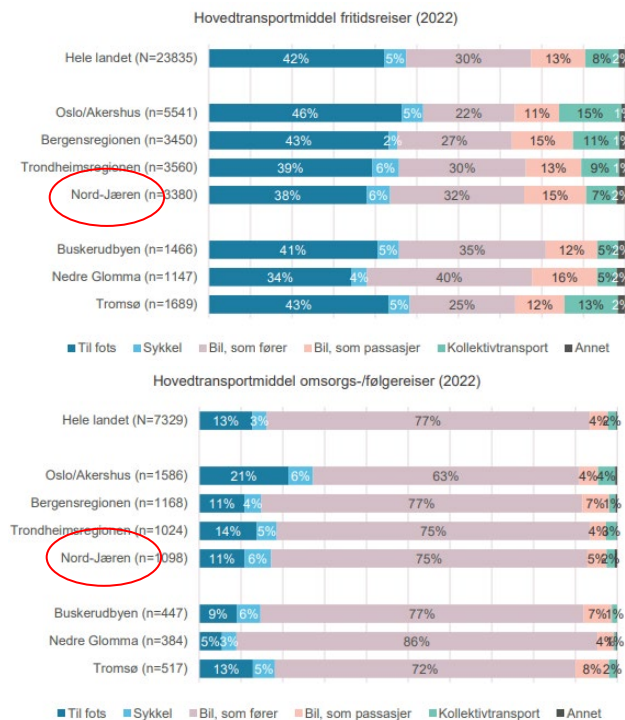


Figur 9 Forslag til plankart datert 18.04.2024

3.2 Grunnlag for reisemiddelfordeling

Fremtidig transportomfang er basert på erfaringstall. Ved beregninger er det gjort forenklinger og antakelser, men antas allikevel å være representative for området og dets bruk. Alle tall er omtrentlige verdier.

Reisevaneundersøkelse fra Nord-Jæren 2022 er benyttet for å fremskaffe erfaringstall når det gjelder reisemiddelfordeling.



3.2.1 Estimert turproduksjon

Turproduksjon omfatter alle turer inn og ut av området med alle typer fremkomstmidler og gang. 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.

Antall besøkende er basert på erfaringstall fra idrettsområdet Frøyland.

Tabell 1 Antall besøkende

Antall besøkende til idrettsområdet Frøyland Stadion, Frøyhallen og kunstgressbanene							
	Mandag	Tirsdag	onsdag	torsdag	fredag	lørdag	søndag
07.00-14.00	0	0	0	0	0	20	30
14.00-17.00	15	15	15	15	15	20	20
17.00-19.00	100	100	100	100	100	0	15
19.00-22.00	60	60	60	60	60	0	30
Sum	175	175	175	175	175	40	95



Antall besøkende/virkedag	Antall reiser	Turproduksjon
175	2	350

Ved 175 besøkende i løpet av dagen genereres 350 turer.

3.3 Reisemiddelfordeling

Ettersom hovedandelen av besøkende er barn og unge som utfører en «fritidsreise» er det naturlig å anta at en større andel av besøkende blir sluppet av og hentet av foreldre som da utfører en «følgereise». For å finne andel kjørende til planområdet er det derfor tatt utgangspunkt i reisemiddelfordeling for fritidsreiser og følgereiser.

Basert på tall fra RVU 2022 antas dermed følgende reisemiddelfordeling:

Tabell 2 Estimert reisemiddelfordeling for turer til og fra planområdet – Fritidsreiser

Reisemiddel	Reisemiddelfordeling for Nord-Jæren (RVU 2022)	Estimert antall turer per virkedag
Til fots	38%	133
Sykkel	6%	21
Bil (fører)	32%	112
Bil (passasjer)	15%	53
Kollektivt	7%	24
Annet	2%	7
Totalt		350

Tabell 3 Estimert reisemiddelfordeling følgereiser

Reisemiddel	Reisemiddelfordeling for Nord-Jæren (RVU 2022)	Estimert antall turer per virkedag
Til fots	11%	38
Sykkel	6%	21
Bil (fører)	75%	263
Bil (passasjer)	5%	18
Kollektivt	2%	7
Annet	1%	3
Totalt		350

Reisemiddelfordeling viser 165 antall turer for fritidsreiser med bil som fører eller passasjer. For følgereiser viser det 281 antall turer med bil som fører eller passasjer. Et gjennomsnitt av dette blir da 223 reiser/virkedag med bil som fører eller passasjer.



3.4 Parkering

Ved utregning av parkeringsdekning tas det utgangspunkt i det tidspunkt på døgnet det er flest besøkende på samme tid. Erfaringstall fra planområdet viser at det mellom 17-19 er 100 besøkende. For å finne andel kjørende til planområdet er det tatt utgangspunkt i et gjennomsnitt av reisemiddelfordeling for fritidsreiser og følgereiser.

Reisemiddel	Reisemiddelfordeling fritidsreise	Reisemiddelfordeling følgereise	Reisemiddelfordeling gjennomsnitt
Bil (fører)	32%	75%	54%
Bil (passasjer)	15%	5%	10%

Ved 100 besøkende vil det generere 64 besøkende som kommer med bil som fører eller passasjer.

Det vil si at på det meste vil 64 parkeringsplasser være opptatt. Dette er forventet fordeling før eventuelle tiltak. Det antas å være noe usikkerhet knyttet til antall parkerte biler samtidig, ettersom flere av besøkende blir sluppet av ved idrettsområdet og hentet igjen.

3.5 Fremtidig situasjon

Antall besøkende forventes å øke som følge av tiltaket. Antall bil- og sykkelparkering er derfor økt i planforslaget.

3.5.1 Bil

Adkomst for kjørende forblir lik eksisterende situasjon via Kvernelandsvegen.

Planforslaget legger opp til etablering av 88 parkeringsplasser, hvorav 5 HC-parkering og 1 til drift.

3.5.2 Myke trafikanter

Det etableres 25 sykkelparkingsplasser.



4 Samlet vurdering og konklusjon

4.1 Oppsummering

Utrekning av behov for parkering viser at planforslaget legger opp til noe mer parkering enn dagens behov. Trafikkmengden forventes å øke som følge av planendringen ettersom bruk av området økes. Det legges dermed til rette for flere parkeringsplasser enn dagens behov. Det vil også ved større arrangementer være behov for flere parkeringsplasser enn det estimerte daglige behovet.

Kommuneplanen og gjeldene reguleringsplan legger ikke spesifikke føringer om krav til parkeringsplasser. Foreslått parkeringsdekning vurderes å samsvare med forventet fremtidig bruk.

Etablering av flere sykkelparkeringer vurderes å samsvare med fremtidig bruk, og støtter opp under mål i sykkelstrategi for Nord-Jæren.

4.2 Aktuelle avbøtende tiltak

Anbefalinger til tiltak som kan implementeres.

- Trygg krysning over Kvernlandsvegen til planområdet (sikres i detaljregulering for FV. 505 Frøyland bru.).
- Sykkelparkering med tak.
- Hyppige bussavganger (overordnet tiltak).
- Mindre utflytende parkeringsareal med tydelige føringer for gående.