
MOBILITETSPLAN



Kunde:

Vågalia Utvikling

Prosjekt:

Detaljregulering for delfelt B9 og S14 –
Jørpeland sentrum (PlanID 1130201905)

Prosjektnummer:

10214701

Dokumentnummer:

1

Rev.:

0

Sammendrag:

Denne mobilitetsplanen er utarbeidet i forbindelse med detaljregulering av delfeltene B9 og S14 i Jørpeland sentrum, Strand Kommune. I dag består området av et miks av bolig og næring, samt grønt ubebygget område. Planen legger opp til etablering av leiligheter i terrassert blokkstruktur, samt miks av næring og bolig ut til Direktør Sæthersgate, som i alt gir 69 boenheter. Planområdet har et areal på ca. 20,4 daa. Planen er i henhold til kommuneplanen og vil føre til fortetning av et boligområde med lavblokk kombinert bolig- og næringsbygg allerede etablert på motsatte side av veien. Matbutikk, skoler/barnehager og fritidsaktiviteter innen avstand unner 2 km avstand mot vest. Området har god kollektivdekning.

Fortetningen vil skape en samlet turproduksjon på mellom **168-310** bilturer i ÅDT.

Planforslaget inneholder virkemidler for å fremme en mer miljøvennlig fordeling av transportformer. Planen legger opp til at tilgjengeligheten for biler blir redusert, mens sykkelparkering blir prioritert både i fellesanlegg i garasje og i uteområde. Det legges også til rette for lett adkomst fra gangvei nord for boligene.

Den sentrale plasseringen i Jørpeland, god kollektivdekning og framtidig sykkelveg legger til rette for å øke andelen av mer miljøvennlige transportformer. Fordelingen av personturene estimert fra planområdet er slik: 51% bil, 9% bilpassasjerer, 8% kollektiv og 22% gående.

Rapporteringsstatus:

- Endelig
 Oversendelse for kommentar
 Utkast

Utarbeidet av:	Sign.:
Marie Brolev	MB
Kontrollert av:	Sign.:
Stian Hadland	SH
Prosjektleder:	Prosjekteier:
Stian Hadland	Helene Østmoe

Revisjonshistorikk:

Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av
0	09.02.20		NOSTIH	

Innholdsfortegnelse

1	Formålet med mobilitetsplanen	4
2	Dagens situasjon	5
2.1	Områdets tilgjengelighet	5
2.2	Oppsummering.....	9
3	Planforslaget.....	10
3.1	Trafikkgenerering og reisebehov.....	10
3.2	Reisemiddelfordeling.....	11
3.3	Virkemiddel.....	12
3.4	Estimert reisemiddelfordeling.....	12
4	Samlet vurdering og konklusjon.....	14

1 Formålet med mobilitetsplanen

Formålet med mobilitetsplanen er å få en tidlig vurdering av reisemønster og reisemiddelfordeling. Formålet er også at vurdere hvordan dette kan endres til en mer miljøvennlig fordeling i form av økning i gange-, sykkel- og kollektivtransport.

Det overordnet mål er at nå nullvekst i personbiltransport og mobilitetsplanen skal bidra til nettopp dette. Det skal i mobilitetsplanen vises løsninger for parkering med antall plasser og organisering av parkeringen.

Analysen skal dokumentere følgende:

- Antall boenheter
- Fordeling av transport gjennom døgnet
- Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling

2 Dagens situasjon

2.1 Områdets tilgjengelighet

Planområdet ligger på Jørpeland ved Jørpeland sentrum (se Figur 1). Planområdet er sentralt langs Direktør Sæthersgate. Planområdet ligger på Jonsokberget og tett ved Vågen. I nærområdet er det både ny blokkbebyggelse med bolig og kontorer, samt næring med butikker.

Planområdet er i dag brukt til boligbebyggelse (2 eneboliger), men er hovedsakelig ubebygd.

Planområdet er på ca. 20,4 daa og avgrenses av Direktør Sæthersgate mot sør, tilstøtende boligbebyggelse mot vest, tjenestebbygg Jonsokberget BOAS mot nord og del av Obstfeldervegen og friområde mot øst. I dag fører en mindre vei fra Direktør Sæthersgate inn i planområdet.

Det er kort avstand til Ryfylkevegen (Rv13), som blant annet forbinder Tau og Forsand. Ryfylketunnelen forbinder Tau og Stavanger. Rett ved Jørpelandsvågen (100 meter fra planområdet) er en bussterminal og bussholdeplass for fire bussruter. Rett ved Direktør Sæthersgate legges det til rette for bussholdeplass.



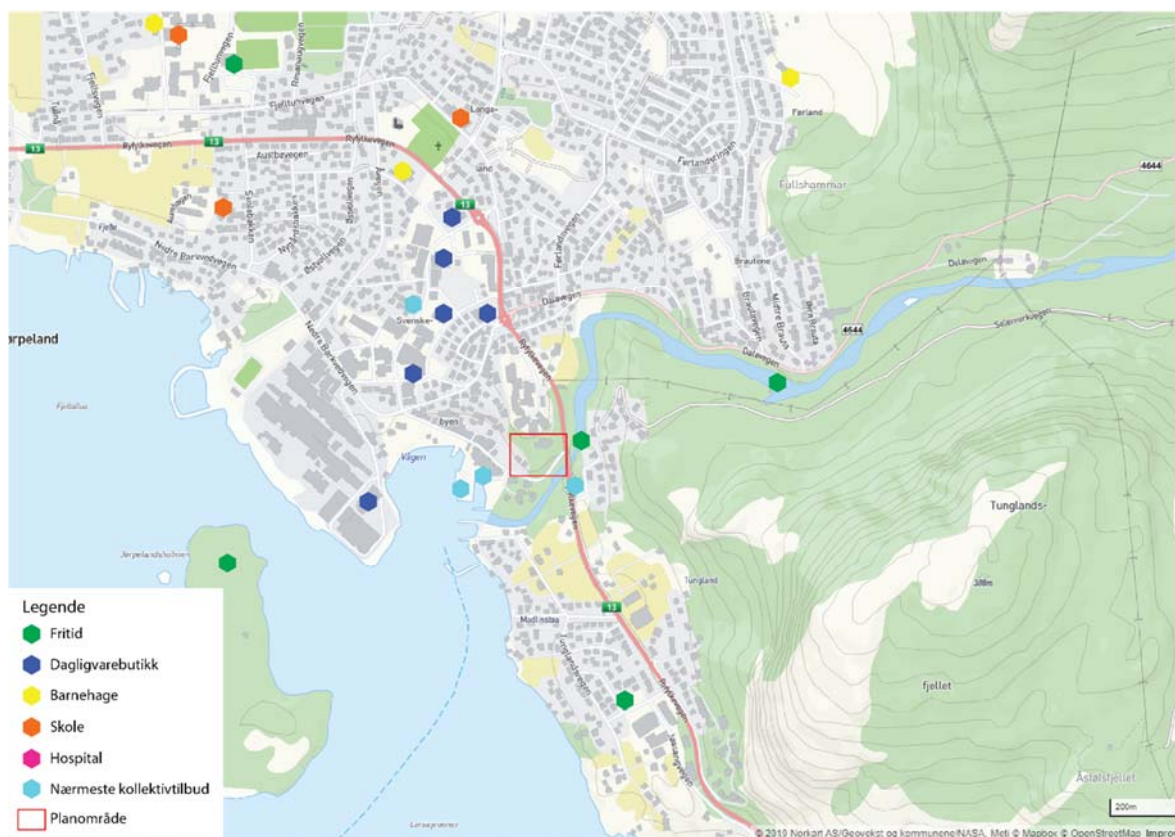
Figur 1 Planområdet ligger på Jørpeland sentrum ved Svenskebyen og Vågen.

2.1.1 Områdets tilbud

Planområdet ligger i Jørpeland sentrum, som tilbudene også bærer preg av. Mye av de nærmeste tilbud er handel og kollektivtilbud, mens målpunkt relatert til skole/barnehage tilbud finnes lengre innlands mot andre etablert boligområder (se Figur 2). I tabellen nedenfor ses avstanden til de nærmeste tilbud i luftlinje:

Tabell 1 Avstand til nærmeste tilbud fra planområdet

Målpunkt	Ca. avstand fra planområde (luftlinje)
Handel	
Dagligvarebutikk	310 m
Hovedgate	350 m
Skole	
Jørpeland Barnehage	800 m
Fjelltun Barneskole	900 m
Jørpeland Ungdomsskole	1500 m
Reise	
Bussholdeplass Jørpelandsvågen kai	100 m
Hurtigbåtkai - Jørpelandsvågen	160 m
Friluft, idrett og kultur	
Jørpelandsholmen	710 m
Jørpelandsåna	230 m



Figur 2 Kartet viser de nærmeste tilbud i kort avstand til planområdet.

2.1.2 Kollektivtransport

Planområdet har god tilgjengelighet for buss. Nærmeste bussholdeplass rett ved Direktør Sæthersgate har to bussruter (inkl. en skolerute), mens nærmeste holdeplass med flere bussruter er ca. 110 meter fra planområdet (80 meter i luftlinje). Her ligger Jørpelandsvågen bussholdeplass for fire bussruter. Planområdet ligger også nær hurtigbåten fra Vågen. Kollektivtrafikken med bussruter er vist i Tabell 2.

Det legges til rette for stoppested ved Direktør Sæthersgate i forbindelse med planarbeidet.

Fra Jørpelandsvågen er det i dag ni ruter (inkl. nattbuss og en X-rute, og tre skoleruter) med opptil tre avganger per time til bl.a. Tau, Stavanger og Forsand.

Mellom planområdet og kollektivtilbudene er det gode gangforbindelser med fotgjengerfelt og stier. Med 110 m til hoved holdeplass vil det bety rett over 1 min lang gåtur for en voksen person og en ca. 2,5 min gåtur for barn og eldre, og en mindre gåtur til bussholdeplassen ved Direktør Sæthersgate (basert på veiledende ganghastighetsverdier fra SVV håndbok V123 – 85 m/min for voksen og 45 m/min for barn og eldre).

Tabell 2 Rutetilbud i gåavstand fra planområdet

Rute	Fra	Til	Hyppighet
100	Jørpelandsvågen	Stavanger	4 avg / time*
120	Forsand	Solbakk terminal	2 avg / time*
121	Jørpeland	Forsand	2 avg / dag

*Høyeste hyppighet over døgnet

2.1.3 Sykkeltransport

Det er adkomst til planområdet for sykkel fra Direktør Sæthersgate og sykkel-/gangvei nord for bebyggelsen. Nord for planområdet planlegges en gangvei fra Direktør Poulsonsgate, som vil ende i en utsiktsplattform mot øst. Gangbroer vil forbinde sykkel-/gangveien til boligene og heis. Veien Jonsokberget blir forlenget og kobles på gangveien.

Direktør Sæthersgate er en større vei med fortau som går ut til riksveg (Rv13) og inn mot hovedgaten i Jørpeland. I nåværende kommuneplan er der lagt til rette for en gang-sykkelvei på Dir. Sæthersgate.

Planområdet ligger øst for viktige målpunkt i Jørpeland som er kort avstand med tanke på sykkel. (se Figur 2).

Det er en framtidig sykkelrute planlagt fra Jørpeland til Tau.

2.1.4 Gange

Planområdet ligger i et område med en miks av næring og bolig. Man finner matbutikk innen kort avstand til Jørpeland sentrum og med skole og barnehage innenfor en radius på 1,5 km i luftlinje. Vågen ligger tett ved planområdet og friluftaktiviteter tilknyttet Jørpelandsåna og Jørpelandsholmen legger rett sørvest for planområdet. Det finnes ingen lekeplass tett ved planområdet. Figur 2 viser de omkringliggende fasilitetene.

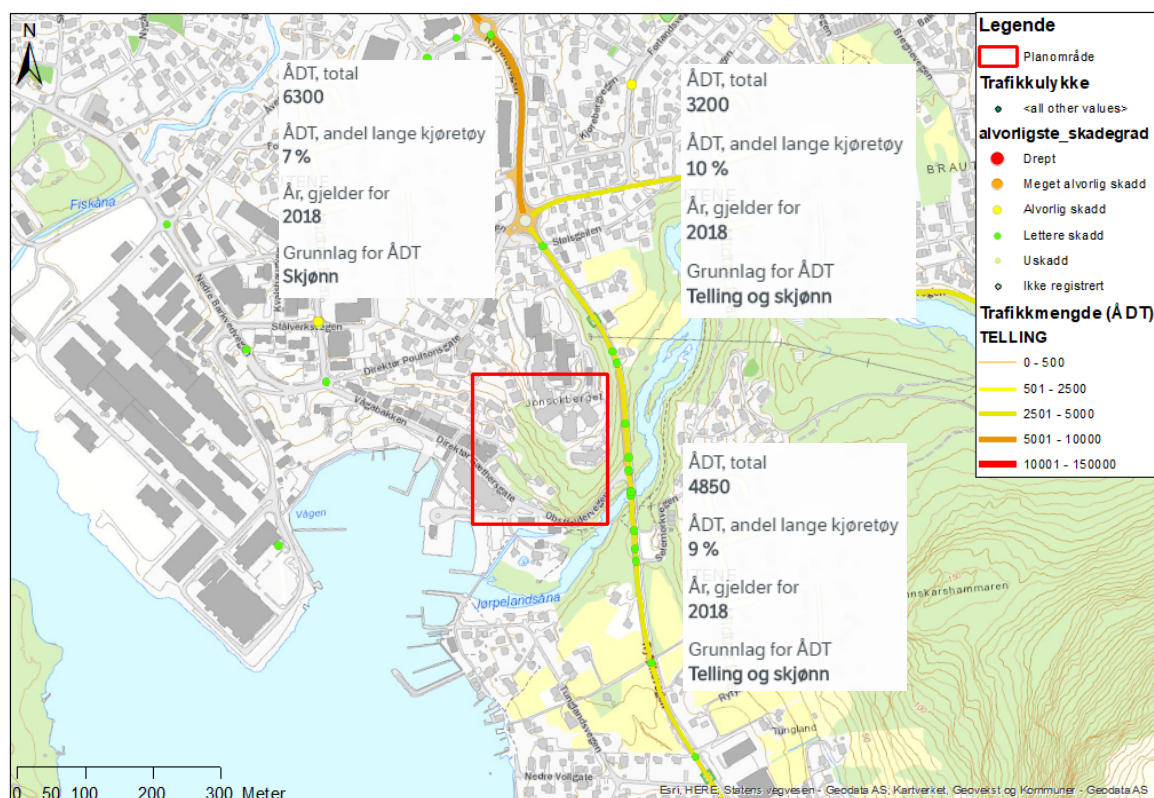
Det legges til rette for en gangvei og adkomst fra den nordlige side av planområdet. Det er fortau på nordsiden av Direktør Sæthersgate.

2.1.5 Bil

Planområdet har adkomst fra Direktør Sæthersgate som er forbundet direkte med Ryfylkevegen (Rv13) mot øst, som bl.a. forbinder Oanes og Tau. Mot vest går Direktør Sæthersgate over i Rådhusgaten, som er hovedgaten i Jørpeland.

Nærliggende hovedveier har følgende trafikkmengde. Det er ingen offisiell registrert trafikkmengde på Direktør Sæthersgate, som har en fartsgrense på 30 km/t. Figur 3 viser trafikkmengdens fordeling og ulykker registrert på omkringliggende veie:

Veinummer og vegnavn	ÅDT	Andel lange kjøretøy	Fartsgrense
Rv13 Ryfylkevegen nord	6300	7 %	50 km/t
Rv13 Ryfylkevegen sør	4850	9 %	50 km/t
Fv527 Dalavegen	3200	10 %	50 km/t



Figur 3 Trafikkmengde og Trafikkulykker i og omkring planområdet. (Statens Vegvesen data)

Traffikkulykker

På Direktør Sæthersgate er der ikke registrert noen trafikkulykker. I og omkring krysset ved Obstfeldervegen og Rv13 er det registrert flere ulykker med skadeomfanget lettere skadd (vegkart.no). Alle er før 2004. (Se Figur 3)

2.2 Oppsummering

Avstanden til nærmeste bussholdeplass er ca. 110 m med flere bussavganger per time. Ved Jørpelandsvågen går flere bussruta. Kollektivdekningen vurderes til å være god.

Planområdet ligger øst for Jørpeland hovedgate, og de fleste funksjoner, som matbutikk kan nås ved hjelp av buss, sykkel og til fots. Det kan være handel på hovedgate og rekreasjon på Jørpelandsholmen. Skole og barnehage er på annen side av sentrum kan nås på sykkel og til fots,

men skolebusser går også rett ved planområdet. Lekeplasser er det mangel på i det omkringliggende område.

Gangforbindelse med fortau eller sti er gode, men uten hovedsykkelnett i området og uten kobling til Rv 13.

3 Planforslaget

Planforslaget legger til rette for at området kan utbygges med boliger og næring. Det legges til rette for tre terrassert boligblokker (BBB1) med i alt 54 boenheter samt et miks av næring og bolig ved Direktør Sæthersgate. Her legges det til rette for 15 boenheter i en mindre blokk (BBB2). Det er i alt 69 boenheter. I mobilitetsplanen er maksimal utnyttelse av området lagt til grunn.

Det planlegges parkeringskjeller for sykler og biler for alle blokkene (BBB1 og BBB2), som planlegges unner boligblokken (BBB1) mot Jonsokberget. Der legges også til rette for sykkelparkering på overflaten tett ved inngangsparti for beboere og besøkende. Fem gjesteparkeringer legges på bakken.

Det vil bli etablert gode utearealer på forsiden av bygg mot sør til privat og felles benyttelse. Ved å fjerne bilene fra overflaten frigjøres både plass til uteopphold, og kan bidra til at gange og sykling i hverdagen. Ved etablering av sykkel-/gangvei vil også det bidra til gange og sykling.

3.1 Trafikkgenerering og reisebehov

Denne trafikkvurderingen tar utgangspunkt i de forutsetninger som er satt i de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) utarbeidet av transportøkonomisk institutt (TØI) i 2014 og Statens Vegvesen i 2018, samt Ryfylken og Strand kommunes framtidige tiltak. Den tar utgangspunkt i daglige reiser (<100 km) og personer over 12 år.

3.1.1 Turproduksjon

Det er beregnet forventet antall personturer og bilturer for planforslaget. Beregningen tar utgangspunkt i vegvesenets håndbok V713. Trafikkberegninger, basert på areal for hvert formål viser forventet årsdøgnstrafikk (ÅDT).

I planforslaget legges det til rette for maks 69 boligenheter i lavblokk/terrassert i 4 – 7 etasjer. Boligene vil være av variabel størrelse. I håndbok V713 er det oppgitt erfaringstall for personturer på 9 turer per bolig med variasjon mellom 7-12 og for bilturer på 3,5 turer per bolig med variasjon mellom 2,5-5. Variasjonen kommer av størrelse og boliger, avstand til kollektivtransport, nærhet til sentrumsfunksjoner og tilrettelagt bruk for sykkel..

Trafikkproduksjonen for bolig blir på mellom **469 - 804** (personturer) og **168-310** i ÅDT (bilturer).

Dagens bruk av tomten vil opphøre og dermed også den trafikken som generes i dag. Dagens bruk er basert på samme utregning som den fremtidige. Dette tallet ligger mellom 14-24 (personturer) og 5-10 i ÅDT (bilturer)

Personturer

Bolig	Antall enheter	Personturer i gj.sn. pr. døgn. (9 /bolig)	Variasjonsområde for personturproduksjon	Total endring i trafikk (ÅDT) Min – Maks
Eksisterende boliger	2	18	7-12	14 – 24
Fremtidig boliger	69	621	7-12	483 – 828
Totalt				469 – 804

Bilturer

Bolig	Antall enheter	Bilturer i gj.sn. pr. døgn. (3,5 /bolig)	Variasjonsområde for bilturproduksjon	Total endring i trafikk (ÅDT) Min – Maks
Eksisterende areal	2	7	2,5 – 5,0 / bolig (3,5)	5 – 10
Fremtidig areal	69	241,5	2,5 – 5,0 / bolig (3,5)	172,5 – 330
Totalt				167,5 – 310

3.1.2 Døgntrafikkfordeling

Boligene vil generere mest trafikk på morgenen og ettermiddagen på ukedager, da størstedelen av reisene vil være arbeids- eller skolereise. Trafikkfordelingen vil være mer fordelt på ettermiddagen enn på morgenen grunnet ulike aktiviteter og gjøremål.

3.1.3 Renovasjon/utrykning

Planforslaget legger til rette for boliger både på Direktør Sæthersgate og mot Jonsokberget. Det legges til rette for næring/kontor på Direktør Sæthersgate nivå. Dette medfører behov for renovasjonskjøring og utrykning. Disse er tatt med i beregningen av turproduksjon.

3.2 Reisemiddelfordeling

3.2.1 Overordnede mål

Det overordnede formålet med mobilitetsplanen er å beskrive og vurdere dagens reisemønster og vurdere forslag til endring i miljøvennlig retning (Kilde: Mobilitetsveileder 8)

Strand Kommune er både omfattet av Regionalplan for Jæren 2050 og Regional plan for Ryfylke 2017-2030.

Følgende mål legges til grunn for ønsket reisemiddelfordeling:

- Kollektivandelen skal være på minst 15 % i 2040 totalt for hele planområdet. Det betyr høyere andel for de mest sentrale, urbane områdene og lavere for ytre deler av planområdet. (Regionalplan for Jæren)
- Gang- og sykkeltrafikk skal være over 25 % i planområdet i 2020. Sykkelandelen alene i byområdene skal være over 12 % innen 2020. (Regionalplan for Jæren)
- Regjeringen har i forbindelse med vedtaket av klimaforliket lagt føringer for utviklingen av transportsystemet. Et av målene er at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (NTP).
- Strand Kommune har i Prosjektet Strand 2050 definert Jørpeland som et tettsted, hvor det skal satses på begrenset bilbruk og gang/sykkelaavstand mellom boligområder, skole, barnehage og sentrumsfunksjoner. (Strand Kommune – Plan for grønn mobilitet og trafiksikkerhet 2019-2029)

3.2.2 Mål for planområdet

For planforslaget er det satt opp følgende mål:

- Høy bruk av sykkel, gange og kollektivtransport til og fra området
- Begrense biltrafikk til og fra området.

3.3 Virkemiddel

3.3.1 Parkering

Antall parkeringsplasser for bil er et viktig virkemiddel for å begrense bilbruk. Kommuneplanen setter føringer for hvilken dekning som tillates for bebyggelsens behov. Kommuneplanen for Strand setter krav om for oppstillingsplass på egen tomt eller på fellesareal for flere tomter for 1 bil pr. boenhet pluss 0,2 bil pr. bolig for besøkende.

Planforslaget legger opp til 83 parkeringsplasser (inkl. 5 Handicapplasser) for både beboere og gjester i parkeringskjeller, samt tilstrekkelig sykkelparkering (217 stk.) både i parkeringskjeller/sykkelboder (177 sykkelparkeringer) og på bakken (40 sykkelparkering) ved lekeareal og innkjørsel til parkeringsetasje (U1).

3.3.2 Infrastruktur

Det er viktig å etablere gode løsninger for myke trafikanter for å øke andelen av kollektivreisende, syklende og gående. Der er i dag gode kollektivtilbud og det legges til rette for gode forbindelser for både gående og syklende.

Hovedsaken av bilparkering er lagt under bakken, som sikrer minst mulig trafikk i området. Få p-plasser er lagt på bakken til blant annet gjesteparkering og HC-plasser.

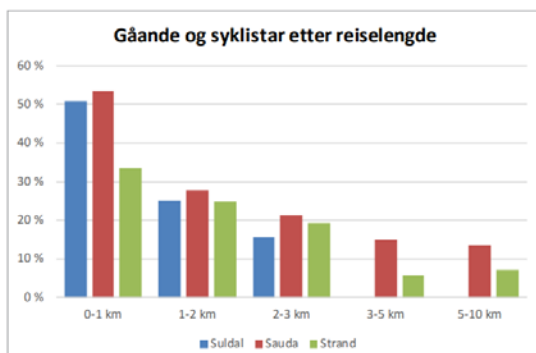
3.4 Estimert reisemiddelfordeling

Det er en overordnet tendens til mindre bruk av bil og mere bruk av kollektivtilbud og sykkel i Nord-Jæren. Dette ses når resultatene fra reisevaneundersøkelsen fra 2013/14 sammenlignes med den for nylige reisevaneundersøkelse i 2018. Strand Kommune var en del av den førstnevnte undersøkelse.

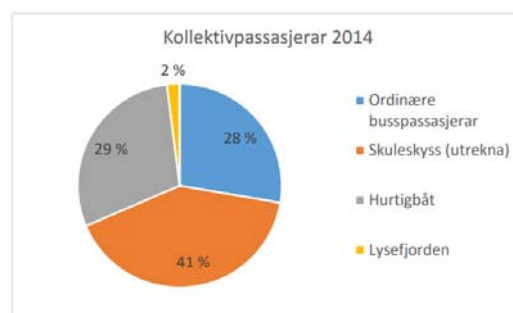
I tillegg er fokus på grønn mobilitet økt, som i denne kommune har resultat i en *Plan for grønn mobilitet og trafiksikkerhet 2019-2029*. Ytterligere finnes *Regionalplan for samordna arealbruk og*

transport i Ryfylke 2017-2030 samt Regionalplan for Jæren 2050, som begge er relevant for Strand Kommune.

Som det ses på Figur 4 har Strand Kommune en større tendens til å bruke bil enn kommunene Sauda og Suldal for korte strekninger. Ryfylke bruker også mere hurtigbåt som kollektivtilbud (se Figur 5) (Regionalplan for samordna arealbruk og transport i Ryfylke 2017-2030).



Figur 4 Gående og syklende etter reiselengde (Reisevaneundersøkelse, fra Regionalplan for samordna arealbruk og transport i Ryfylke 2017-2030)



Figur 5.2.6: Vel 40 % av kollektivreisene i Ryfylke i 2014 var skuleskyss, medan andre bussreiser og reiser med hurtigbåt utgjorde knapt 30 % kvar.

Figur 5 Fordeling av kollektivpassasjerer i Ryfylke 2014 (Regionalplan for samordna arealbruk og transport i Ryfylke 2017-2030)

Basert på reisevaneundersøkelsen fra 2013/14 og den overordnede tendens, samt tiltak, er den forventede reisemiddelfordeling for sykkel og kollektivtrafikk økt, mens bruk av bil minskes. Det er dog vesentlig at Strand Kommune er en kommune med mer spredt bebyggelse enn eksempelvis Stavanger som er med i undersøkelsen fra 2018.

I Tabell 3 ses den estimert reisemiddelfordeling, basert på tendenser og reisevaneundersøkelsen fra 2013/14:

Tabell 3 Estimert reisemiddelfordeling

Reisemiddel for Strand Kommune - Jørpeland	Reisemiddelfordeling «Mindre Byer» NRVU 2013/14	Reisemiddelfordeling estimert planforslag	Estimert endring (prosentpoeng)
Bil (fører)	59 %	51 %	÷ 8 %
Bil (passasjer)	9 %	8 %	÷ 1 %
Kollektiv	5 %	9 %	+ 4 %
Sykkel	5 %	8 %	+ 3 %
Gående	21 %	22 %	+ 1 %
Annet	1%	2 %	+ 1 %
Sum	100 %	100 %	

4 Samlet vurdering og konklusjon

Det er i seneste år laget innsatsplaner i Nord Jæren og Strand Kommune og Ryfylke for å redusere bruken av bil og øke bruk av sykkel og kollektivtransport. Tendensen av bruk av bil er overordnet fallende og med de fremtidige og nåværende planer er det sikkert å anta at denne tendens vil økes. Dette er nødvendig for å nå nasjonale mål om å redusere energibruk, forurensning og klimagassutslipp. Det søkes gjennom nasjonalpolitikk, planer og veileder å snu reisevaner bort fra bilbruk til mer miljøvennlig transport som nettopp bruk av kollektiv, gange og sykkel. Flere virkemiddel kan tas i bruk for at oppnå den ønsket reisemiddelfordeling.

I planforslaget er det lagt til rette for noen tiltak som kan bidra til å redusere bilbruken og øke bruken av alternative transportmidler, se tabell nedenfor.

Tabell 4 Tiltak i planen for reduisering av bilbruk

Tiltak i planen	Formål
Begrense parkering	Redusere tilgjengeligheten til biler og antallet biler pr. bolig.
Tilrettelegge for sykkelparkering	Lett tilgjengelig hverdagssykling
Tilrettelegge for sykkel- og gangvei	Lettere adgang for syklende og gående til sentrum, samt lengere pendling

Planområdets lokasjon og allerede gode kollektivtilbud gjør det mulig å få en betydelig økning i kollektivandelen.

Planområdet ligger øst i forhold til omkringliggende målpunkt, og den framtidige sykkeveg gjør det mulig å bruke sykkel som transportmiddel til lengere avstander, som jobb og fritidsinteresser.

Det blir en vesentlig økning av bilturer og personturer fra tomten. Adkomstveien via Direktør Sæthersgate vil derfor bli mer belastet i forhold til dagens belastning.