

D A R K



Figur 1 Stålverksvegen 1, sett fra Ryfylkevegen. Google maps

MOBILITETSANALYSE

STÅLVERKSVEGEN 1, GBNR.: 49/231

SAKSNR.:

UTARBEIDET AV: DARK ARKITEKTER AS V/MVÅ

DATO: 24.02.2025

REV.: 00

INNHold

1. Dagens mobilitet tilknyttet eiendommen.....	3
2. Usikkerhet i mobilitetsanalysen.....	6
3. Mål og planer for Strand kommune og Jørpeland sentrum.....	6
4. Fremtidens mobilitet	8
5. KILDER.....	9

Hensikten med mobilitetsanalyse

Målet med mobilitetsanalysen er å skape rammer for attraktive reiser og bevegelser til og fra Stålverksvegen 1 i Jørpeland sentrum. Mobilitetsanalysen skal se på helhetlige løsninger som møter trafikale utfordringer og gjør det attraktivt å ta enkle og fremtidsrettede transportvalg i hverdagen.

Mobiliteten i området skal utformes i tråd med mål og overordnede føringer for Strand kommune. Det skal i analysen redegjøres for adkomst, parkering, renovasjon og nød- og nyttekjøretøy.

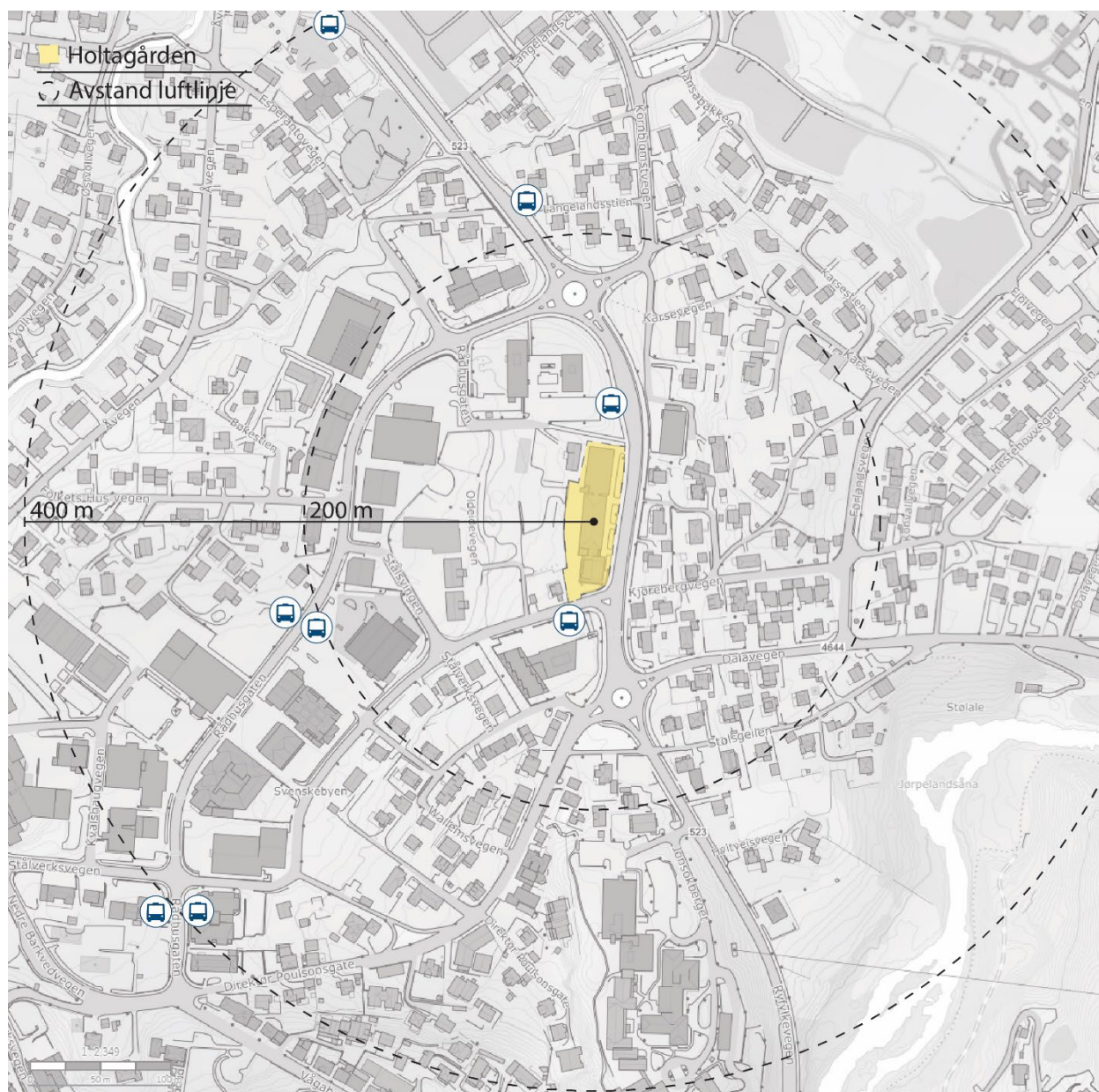
1. DAGENS MOBILITET TILKNYTTET EIENDOMMEN

Avgrensning av analyseområdet

Analyseobjektet er tilsvarende eiendomsgrensen for Gnr/Bnr: 49/231, Stålverksvegen 1. Bebyggelsen får en mindre endring i arealformål og omreguleres fra bolig/forretning, til offentlig tjenesteyting og bolig. Eiendommen har et areal på 3 569 m² og består av et sameie. Kommunen eier ca. 2 200 m² BRA av bygget.

Formålet med endringen av arealformål for Stålverksvegen 1 er å tilrettelegge for offentlige og publikumsrettede funksjoner i første og underetasjen av bygningen. Bebyggelsen vil få mindre tilpasninger i fasade for å bedre tilgjengeligheten for allmennheten. Det gjøres ikke endringer i bygningsvolum. Eiendommen skal gå fra å huse en møbelforretning, til å bli et felles bygg for sosiale tjenester i Strand kommune, med bl.a. NAV, PPT, ROP, Familieteam og styrket barnehage. Eksisterende boliger i byggets 2. etasje blir ikke berørt.

På kartet er det angitt en avstand i luftlinje på 200 og 400 meter fra Stålverksvegen 1. 400 meter skal i teorien ta omtrent 5 minutter å gå. Dette er en teoretisk estimering da lokale forhold som gatenett og høydeforskjeller vil påvirke.

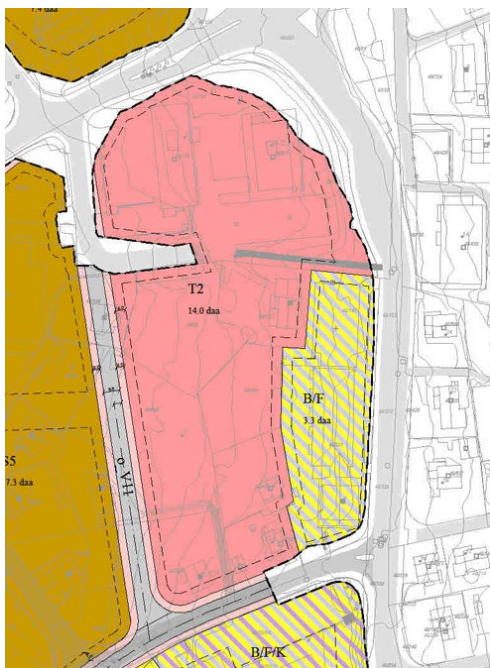


Figur 2 Analyseobjektet er tilsvarende eiendomsgrensen for GBnr: 49/230, men omfatter også personturer til og fra eiendommen. Avstander i luftlinje og plassering av kollektivtjenester (busstopp) er angitt på kartet. DARK arkitekter

Parkeringsmuligheter i dag

D A R K

Planområdet har i dag biladkomst fra Stålverksvegen i sør. Dagens parkeringsmuligheter på Vastveittomta , med adkomst fra Stålverksvegen, forventes å bli endret når dette området skal transformeres (T2 på figur 3). Her tilrettelegges det for forretning, kontor og tjenesteyting. Stålverksvegen 1 (B/F på figur 3) har i dag ca. 15 parkeringsplasser for personbil på egen eiendom. Det er ikke tilrettelagte parkeringsplasser for sykkel på eiendommen.

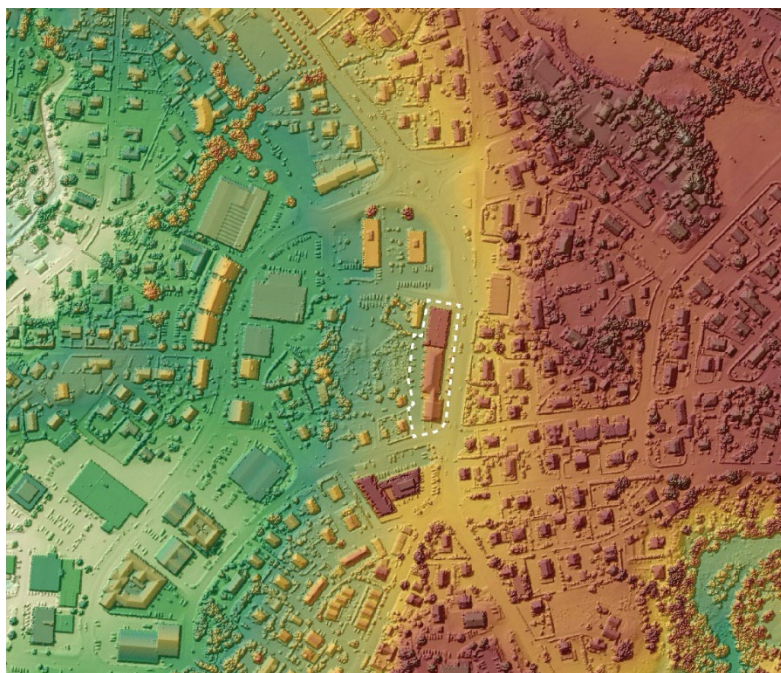


Figur 3 Planens avgrensning (B/F) i områderegulering for Jørpeland sentrum.

Terrang/høydeforskjeller

Området ligger noe høyere i terrenget enn resten av Jørpeland sentrum. Høyeste punkt innenfor eiendommen ligger ved Ryfylkevegen i nordøst på kote +32 mens laveste punkt ligger i sørenden av eiendommen, på kote +30. Til sammenligning så ligger krysset mellom Stålverksvegen og Rådhusgaten i Jørpeland sentrum på kote +20.

Når en skal legge til rette for muskeldrevne mobilitetsformer som gange og sykkel så spiller høydeforskjeller en viktig rolle for tilgjengelighet og tidsbruk.



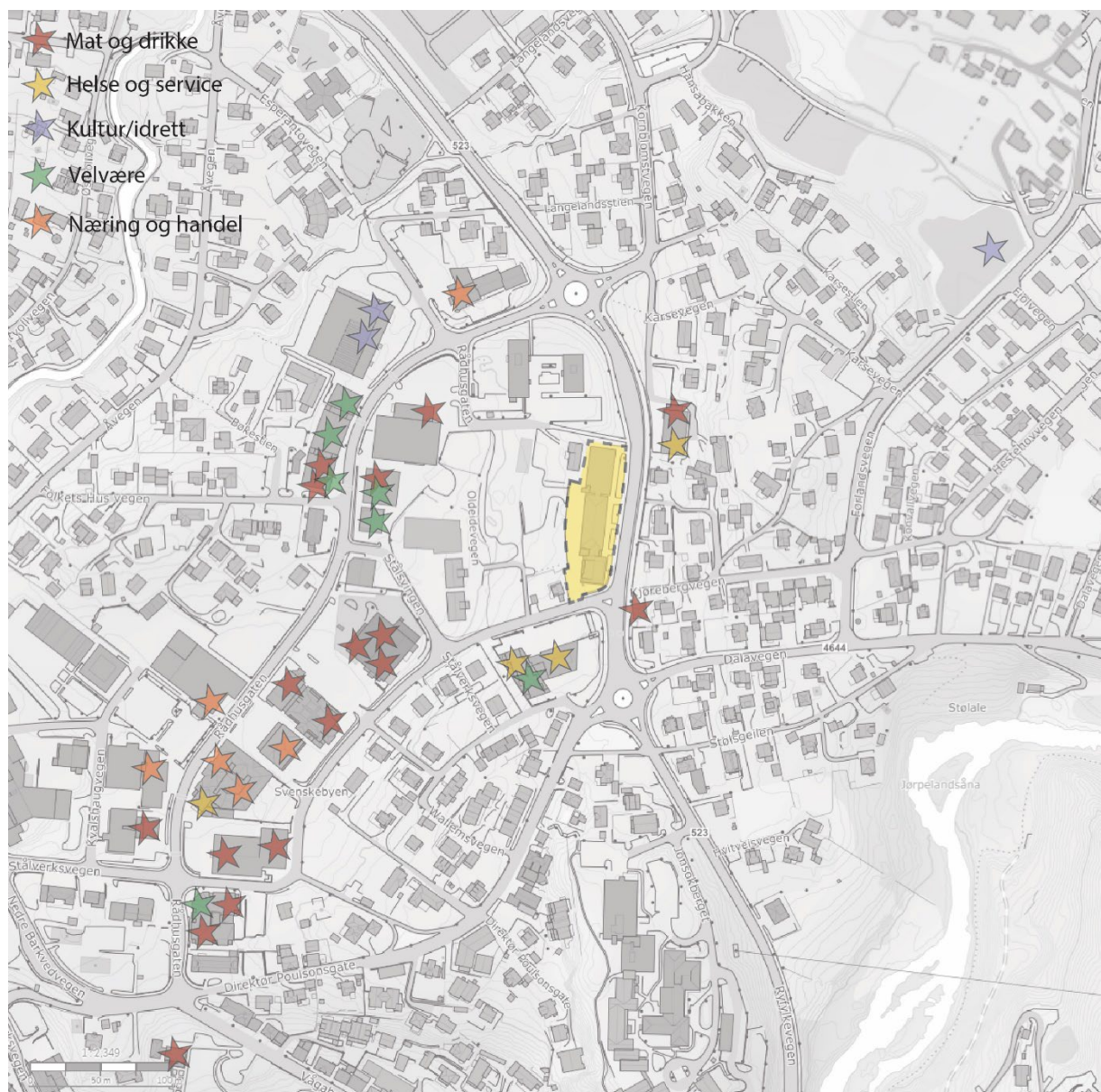
Figur 4 Høydeplott som illustrerer terrangforskjeller i området. Hvit/grønn = lavland, brun/rød = høyereliggende terreng. Høydedata.no. Stålverksvegen 1 er angitt med hvit stiple linje, DARK arkitekter

Målpunkt/ gåvennlighet

Målet med mobilitetsplanlegging er å legge til rette for god tilgjengelighet i hverdagslivet for flest mulig. Det er derfor også viktig å etablere viktige samfunnsfunksjoner på lokasjoner der en størst mulig del av brukerne kan nå tjenesten med enkle mobilitetsmidler. Å tilrettelegge for enkle og miljøvennlige mobilitetsmidler er også i tråd med Strand kommunes kommuneplan.

Denne sentrale eiendommen oppleves som godt egnet for offentlig tjenesteyting, da det ligger sentrumsnært i Jørpeland og har god tilgjengelighet med både bil, kollektiv transport, på sykkel og til fots. Fra denne eiendommen er det også mange andre tjenesteleverandører, handelsmuligheter og boliger i umiddelbar nærhet. Dette gjør lokasjonen godt egnet for tjenesteyting, da brukere kan stikke innom samtidig som de har andre ærender i Jørpeland sentrum. Samlokalisering av tjenester begrenser det samlede behovet for transport.

I Jørpeland er det noen høydeforskjeller i terrenget, som beskrevet over. Men disse fremstår ikke som spesielt utfordrende, hverken for gange eller sykkel. Høydeforskjellene kan likevel gjøre det mindre attraktivt for de som har lavere bevegelsesrekkevidde, som både eldre, barn og folk med forskjellige funksjonsvariasjoner. Nærliggende busstopp ligger på samme terreng høyde som eiendommen og anses derfor å ha svært god tilgjengelighet.



Figur 5 Andre målpunkt i nærheten av Stålverksvegen 1. DARK arkitekter.

Infrastruktur

Veisystemet i området har et ganske tydelig veihierarki, basert på trafikkmengde og hastighet. Ryfylkevegen (Fv523) er den store transportåren forbi Stålverksvegen 1. På dette strekket er veien tilrettelagt for en hastighet på 50 km/t og veien har en årsgjennomsnittlig trafikk på 9000 forbi eiendommen (vegkart.no). Det er anlagt fortau på begge sider av Ryfylkevegen i dette området. De

resterende veiene i retning Jørpeland sentrum er angitt med 30- sone, og det antas at trafikken her er betydelig lavere enn på Ryfylkevegen.

Kollektivtilbud

Kollektivtilbudet i Jørpeland er betjent med buss. Ryfylkevegen (Fv523) har bussforbindelser i umiddelbar nærhet i både nord og sørgående retning, ved busstoppene Langelandsstien og Strandgaten. Det finnes også bussforbindelse i umiddelbar nærhet i Stålverksvegen. Jørpeland har god bussforbindelse mot Solbakk bussterminal. Herifra tar bussrute 100 deg videre til Stavanger, via Ryfast. Bussruten betjenes med 30 mins. Intervaller.

2. USIKKERHET I MOBILITETSANALYSEN

Analysen er utført som en skrivebordsoppgave og omfatter derfor ikke en befaring på eiendommen. Det er knyttet usikkerhet til flere faktorer ved denne mobilitetsanalysen. Den største usikkerheten i analysen er knyttet til reisevanene blant fremtidige brukere av de kommunale tjenestene, samt reisevanene generelt i Jørpeland.

Manglende eller ufullstendige data: Mobilitetsanalyser er ofte avhengige av store datasett, som trafikkmålinger, GPS-data, eller spørreundersøkelser. Hvis dataene er ufullstendige eller upålitelige, kan analysene gi feilaktige eller misvisende resultater.

Forenklinger og antagelser: I en mobilitetsmodell kan det gjøres antakelser om trafikkflyt, reisevaner eller atferd som ikke nødvendigvis gjenspeiler virkeligheten. For eksempel kan en modell anta at alle reisende oppfører seg rasjonelt, men i virkeligheten kan det være mange eksterne faktorer som påvirker beslutningene.

Endring i teknologi og infrastruktur: Nye transportteknologier (som el-sparkesykler og autonome kjøretøy), samt infrastrukturelle endringer (som nye veier eller kollektivtransporttilbud) kan endre mobilitetsmønstrene på en måte som er vanskelig å forutsi.

Demografiske endringer: Befolkningsvekst, aldring eller endringer i befolkningens sammensetning kan påvirke transportbehovet over tid. Endringer som er vanskelig å forutsi, kan føre til usikkerhet.

Individuelle beslutninger: Menneskers valg av transportmiddel kan være påvirket av mange faktorer som ikke alltid kan forutses nøyaktig, som personlige preferanser, økonomi, værforhold eller uforutsette hendelser (som trafikkork).

Kollektiv adferd: Hvordan folk reagerer på kollektivt tilbud, prising, reguleringer eller endringer i infrastrukturen kan også variere, og dette er vanskelig å forutsi.

3. MÅL OG PLANER FOR STRAND KOMMUNE OG JØRPELAND SENTRUM

I god mobilitet finner man en balanse mellom å dekke transportbehovet for mennesker, samtidig som det skapes attraktive steder og gater for store og små øyeblikk.

Det er mange behov som skal inn i begrensede by- og gateareal. Derfor er det viktig i mobilitetsplanlegging å prioritere mellom ulike behov for å skape attraktive steder og enkle hverdager for flest mulig. Dette er ekstra viktig der det etableres offentlige tjenestefunksjoner, som alle deler av befolkningen bør kunne nå uten uforholdsmessig stor innsats.

«Strand har et inkluderende lokalsamfunn med høy livskvalitet for alle. Ved å legge til grunn samskaping og helse i alt vi gjør arbeider kommunen for at alle innbyggere opplever høy livskvalitet hvor mestring, inkludering og redusert inntektsulikhet står sentralt. Kommunen er tilrettelegger for økt intern samhandling og ekstern samskaping hvor fokuset er å utvikle et inkluderende lokalsamfunn i tråd med kommunens visjon «Sammen om trivsel». Sammen oppnår vi et samfunnsengasjement hvor innbyggerne er ansvarlige borgere og ikke bare brukere. Dette målet er konsentrert om fokusområdene helse i alt vi gjør og samskaping». Kommuneplanens samfunnsdel 2019 – 2035, strategisk mål 3.

For å sikre en bærekraftig utvikling bør tiltakene fremme helse, bærekraftig byutvikling og styrke sosiale relasjoner. Tett knyttet til disse verdiene er mobilitet uten motorkraft. Det er sunt å bruke kroppen og det er i lave hastigheter man får størst kontakt med andre mennesker, nabolag og koselige dyr.

Overordnede planer og føringer

Nasjonal transportplan, 2025 – 2036

Formålet med transportsystemet er mobilitet. Transportsystemet bidrar til verdiskaping ved å gi mulighet for arbeidsdeltakelse, bruk av landets ressurser og handel med verden rundt oss. Utformingen av transportsystemet skal bidra til at Norge er et godt sted å leve og bo, samtidig som vi reduserer klimagassutslipp og tar vare på naturen.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, 2025

«Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov».

«I regioner med større byer der det er høyt utbyggingspress skal retningslinjene særlig bidra til effektiv arealbruk gjennom samordning av utbyggingsmønstre og transportsystem».

«I distriktsområder med lavt utbyggingspress, lavt folketall og/eller negativ befolkningsutvikling skal retningslinjene særlig bidra til utvikling av levedyktige lokalsamfunn».

Kommuneplanens samfunnsdel, 2019 - 2035

Samfunnsdelen har et strategisk mål om at Strand er et lavutslippssamfunn som er sikkert og trygt å bo i.

«Klimaendringene er en av vår tids største trusler og viser seg gjennom endringer i hvor ofte ulike typer (ekstrem)vær forekommer. Klimaendringer vil påvirke natur og samfunn både på kort og lang sikt. Vi kan vente oss et varmere, våtere og villere klima».

«Arealplanlegging er en nøkkelfaktor for å sikre korte avstander mellom daglige gjøremål hvor fortetting på Jørpeland og Tau og utbygging nær kollektivaksen, samt tilrettelegging for å fremme grønn mobilitet og klimavennlig transport prioriteres. Vi ønsker nullvekst i personbiltrafikk innenfor Tau og Jørpeland. Fortetting sentralt og i tilknytning til kollektivaksen gir mindre energibruk og vesentlig lavere utslipp av klimagasser, inkludert lokalt servicetilbud og lokale arbeidsplasser. Samtidig forsterker en slik arealpolitikk sårbarheten, spesielt i forhold til overvannshåndtering».

- Nullutslippskjøretøy er regelen, ikke unntaket for kommunale tjenestebiler.
- Vi gjør det lettere å gå, sykle eller ta buss, og kjøre utslippsfritt hvis man må kjøre bil.

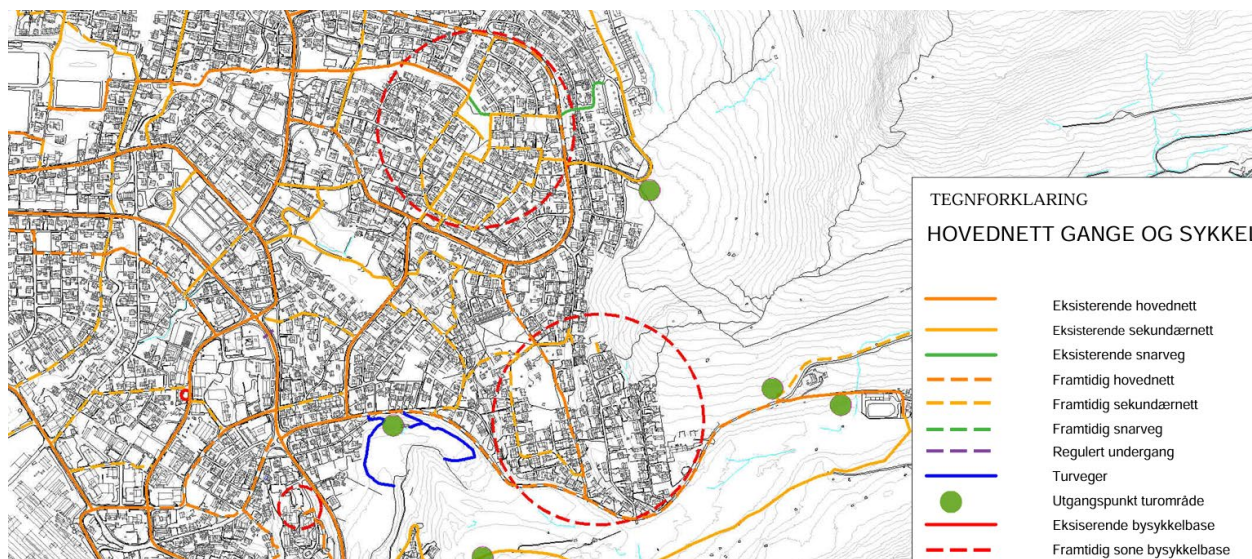
Kommuneplanens arealdel Strand kommune, 2024 – 2036

«Det må etableres mer konkurransedyktig kollektivtilbud fra Jørpeland og Stavangerregionen til innfallsporten til Preikestolen for å gjøre det mer attraktivt å velge kollektivtransport for å redusere klimagassutslipp», Kommuneplanens arealdel 2024 – 2036. Et mer konkurransedyktig kollektivtilbud vil også komme befolkningen i Jørpeland til gode, så vel som turister.

I kommuneplanens arealdel finnes det også planer for et utvidet nett for gange og sykkel i Jørpeland.

«For å tydeliggjøre hva som er hovednett og hva som er sekundærnett er det valgt å illustrere dette i temakart Hovednett gange og sykkel. Hovednett og sekundærnett tar utgangspunkt i plan for grønn mobilitet og trafiksikkerhet, men det er også gjort en administrativ vurdering i kommuneplanprosessen, og det er innhentet kunnskap om temaene i temakartet i medvirkningsprosess med innbyggere og gjennom dialog med Kolumbus. For å øke andelen gående og syklende er det mest ideelt å tilby egne trafikkarealer for gående og for syklende». Kommuneplanens arealdel 2024 – 2036

«Grønn mobilitet har vært viktig for å bedre folkehelsen og redusere klimautslipp. Kommunen har prioritert sykkel som framkomstmiddel hvor parkering, sykkelstier og bysykler er viktige tiltak».



Figur 6: Vedlegg 16_ Hovednett for gange og sykkel Jørpeland, Kommuneplanens arealdel 2024 – 2036.

§ 2.5 Retningslinjer for avkjørsel og parkering av biler og sykler, Kommuneplanens arealdel, 2024 – 2036.

Høy arbeidsplass- og besøksintensitet som kontor, kjøpesenter, forretning og tjenesteyting: maksimum 0,9 biloppstillingsplasser per 100 m² BRA. Minimum 2 sykkeloppstillingsplasser per 100 m² BRA.

Områderegulering for Jørpeland sentrum setter ved utvikling krav om at det skal utarbeides en mobilitetsvurdering med fokus på å bedre rammevilkår for gående, syklende, kollektivtransport, og innkjøring til p-kjeller / p-hus skal vises løst. Mobilitetsvurderingen skal godkjennes av Strand kommune / vegmyndighet.

§ 5.13 parkering, områderegulering for Jørpeland sentrum.

§ 5.13.1 generelt. Parkeringsdekning skal i størst mulig grad begrenses og over tid nedjusteres ettersom bedre kollektivløsninger og tilrettelegging for gående og syklende kommer på plass.

Prosjektets mobilitetsmål

En del av målsettingen er satt i nasjonale og kommunale planer. Prosjektet «offentlig tjenesteyting» i Stålverksvegen 1 føyer seg etter overordnede føringer i kommuneplanen for Strand kommune og i områdereguleringen for Jørpeland sentrum. Målet er å tilrettelegge for god, grønn og sunn mobilitet til det offentlige tjenestetilbudet for Strand kommunes befolkning.

Endringen fra forretning til offentlig tjenesteyting bør ikke øke antallet personturer fra og til Stålverksvegen 1.

4. FREMTIDENS MOBILITET

Hvordan skaper mobilitet et godt nabolag?

For at mest mulig vekst i transport skal tas med gange, kollektiv og sykkel er det viktig at tilgjengeligheten og attraktiviteten til disse transportformene er prioritert og tilrettelagt for på et strategisk byplannivå.

Flere har tilgang på mobilitetsformer som gange og sykling av sosioøkonomiske grunner. I tillegg legger disse transportformene opp til mer fysisk aktivitet og en bevegelse i lav fart som gir større mulighet for sosiale og sanselige koblinger til omgivelsene. I en bysituasjon er det mulig å ha mange hverdagsfunksjoner tett på som også gjør at sykkel og gange blir attraktive valg for hverdagsmobiliteten.

For noen vil avstanden til eksisterende bussholdeplass være akkurat for lang til at det oppleves som et attraktivt mobilitetsalternativ. Men hvis det er enkelt å for eksempel trille bort til et knutepunkt, kan flere se på dette som et mer effektivt og attraktivt alternativ til bil. Det er derfor viktig å tilrettelegge for alle delene av en bærekraftig mobilitetsreise, også reisen fra ytterdøren til holdeplassen.

Tilrettelegging for lave hastigheter

Det er viktig å tilrettelegge for å oppleve nabolaget til fots eller med en rolig sykkelkultur, ettersom det er ved disse hastighetene flest av sansene er i sving så sosiale møter og små hverdagsøyeblikk kan oppstå.

Å tilrettelegge for lav hastighet vil hjelpe både for sosial bærekraft og folkehelsen.

Iht. kommuneplanens arealdel så skal det tilrettelegges for 44 parkeringsplasser for sykkel tilknyttet driften i Stålverksvegen 1. Det anbefales at noen av disse parkeringsplassene er tilpasset transportsykler.

En viktig del av å bevege seg i lave hastigheter er å stoppe opp for rekreasjon og sosialisering. For Stålverksvegen 1 kan dette utgjøres av uteområdets utforming. Her bør det finnes benker for hvile og samvær. Uteområdet bør også få en belysning som føles inviterende og trygg gjennom mørke deler av dagen og året. Det bør tilrettelegges for trygg og tilstrekkelig sykkelparkering i forbindelse med inngangspartier.

Universell utforming blir viktig for at de kommunale tjenestene skal være tilgjengelig for alle, uavhengig av funksjonsvariasjon.

Tilrettelegging for kollektiv

Bussforbindelsene til eiendommen er allerede forholdsvis gode. En styrking av kollektivtilbudet i Jørpeland er utenfor dette prosjektets rammer. Prosjektet kan derimot tilrettelegge for enkel adkomst fra de nærmeste bussholdeplassene.

Tilrettelegging for bil

Bilen har fortsatt mange fordeler når det kommer til fleksibilitet og komfort. Men bilen står mye stille i løpet av en dag og legger beslag på arealer som kan brukes til andre funksjoner.

Det bør vurderes at parkeringen ved Stålverksvegen 1 utelukkende består av gjesteparkering, i tillegg til parkering for tjenestebiler som inngår i driften av tjenestetilbudet.

Iht. kommuneplanens bestemmelser om parkering er det tillatt med 19 parkeringsplasser på eiendommen i forhold til det arealet kommunen eier i bygget. Minst 20 % av parkeringsplassene bør tilrettelegges for elbillading (Iht. områderegulering for Jørpeland sentrum) og minst 2 av parkeringsplassene skal være tilpasset HC. I tillegg må det tilrettelegges for 10 parkeringsplasser for tjenestebiler som inngår i driften, alle disse må tilrettelegges med lademuligheter. Ytterligere parkeringsplasser bør vurderes ut ifra behov, og med mål om at flere skal velge andre transportformer.

Det er utfordrende å få plass til hele parkeringsbehovet på eiendommen til Stålverksvegen 1. For ytterligere parkeringsbehov, for eksempel knyttet til ansattparkering, bør det ved utvikling av den kommunalt eide naboeiendommen «Vasstveittomta» (like vest for eiendommen), legges inn en klausul om at det her skal sikres parkeringsplasser for ytterligere gjeste- og ansattparkering for Stålverksvegen 1.

Det må også tilrettelegges for varelevering, renovasjon og utrykning på Stålverksvegen 1.

5. KILDER

- Nasjonal transportplan, 2025 - 2036
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, 2025
- Kommuneplanens arealdel Strand kommune, 2024 – 2036
- Områderegulering for Jørpeland sentrum, 2021
- Informasjon og behov tilknyttet driften, fra Strand kommune.
- Vegkart.atlas.vegvesen.no
- Hoydedata.no