

# DETALJREGULERING FOR KIWI, DALVEIEN 2 OG 2A PLAN ID 2020003

## MOBILITETSPLAN

Datert: 26.04.2021



**HEAD**  
ENERGY

## Dokumentopplysninger

---

Plan-ID:	2020003
Plannavn:	Detaljregulering av Kiwi, Dalveien 2 og 2A
Kommune:	Randaberg kommune
Utgave/dato:	4/26.04.2021
Oppdragsgiver:	NorgesGruppen Eiendom AS
Utarbeidet av:	Camilla Bø
Sidemannskontroll:	Eva Kaldestad Esbensen

## Innholdsfortegnelse

---

<b>1</b>	<b>INNLEDNING</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>FORESLÅTT TILTAK</b>	<b>5</b>
2.1	BELIGGENHET	5
2.2	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	5
2.2.1	Trafikkmengde og fartsgrenser	6
2.3	PLANLAGT TILTAK	7
<b>3</b>	<b>GRUNNLAGSINFORMASJON FOR PLANFORSLAGET</b>	<b>7</b>
3.1	ANTALL BOENHETER OG BEBOERE	7
3.2	ANTALL ANSATTE	7
3.3	BESØKENDE	7
3.4	VARELEVERING OG RENOVASJON FOR NÆRING	8
<b>4</b>	<b>SAMLET TURPRODUKSJON FOR PLANFORSLAGET</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>TURFORDELING GJENNOM DØGNET</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>TILGJENGELIGHET</b>	<b>9</b>
6.1	BIL	9
6.2	KOLLEKTIV	9
6.3	SYKKEL OG GANGE	10
<b>7</b>	<b>REISEMIDDELFORDELING</b>	<b>12</b>
7.1	REISEMIDDELFORDELING	12
7.2	ØNSKET REISEMIDDELFORDELING	12
7.3	OPPSUMMERING	13
<b>8</b>	<b>PARKERING</b>	<b>13</b>
8.1	PARKERINGSKRAV	13
8.1.1	Bil	13
8.1.2	Sykkel	14
8.2	PLANLAGT PARKERING	14
8.2.1	Bil	14
8.2.2	Sykkel	15
<b>9</b>	<b>TILTAK FOR Å OPPNÅ ØNSKET REISEMIDDELFORDELING</b>	<b>16</b>
<b>10</b>	<b>SAMLET VURDERING</b>	<b>16</b>

## 1 Innledning

---

Iht. kommuneplan for Randaberg skal det i reguleringsplaner utarbeides mobilitetsplan. Planen skal ha mål for hvordan Nord-Jærens overordnede mål om nullvekst i personbiltrafikken skal følges opp, og sikre prinsippene om rett virksomhet på rett plass. I planen skal en beskrive tilbudet for gange, sykkel, kollektiv og personbil eller bildelingsordninger. Det er beskrevet ulike forhold som skal dokumenteres med hensyn til om det planlegges bolig eller virksomheter/andre funksjoner. I dette tilfellet omfatter planarbeidet både bolig og forretning, og dermed skal følgende dokumenteres i mobilitetsplanen:

### *Bolig*

- Forventet antall boenheter
- Forventet antall beboere
- Forventet fordeling av transport gjennom døgnet
- Fordeling av boligprosjektets samlede transport per transportmiddel
- Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling

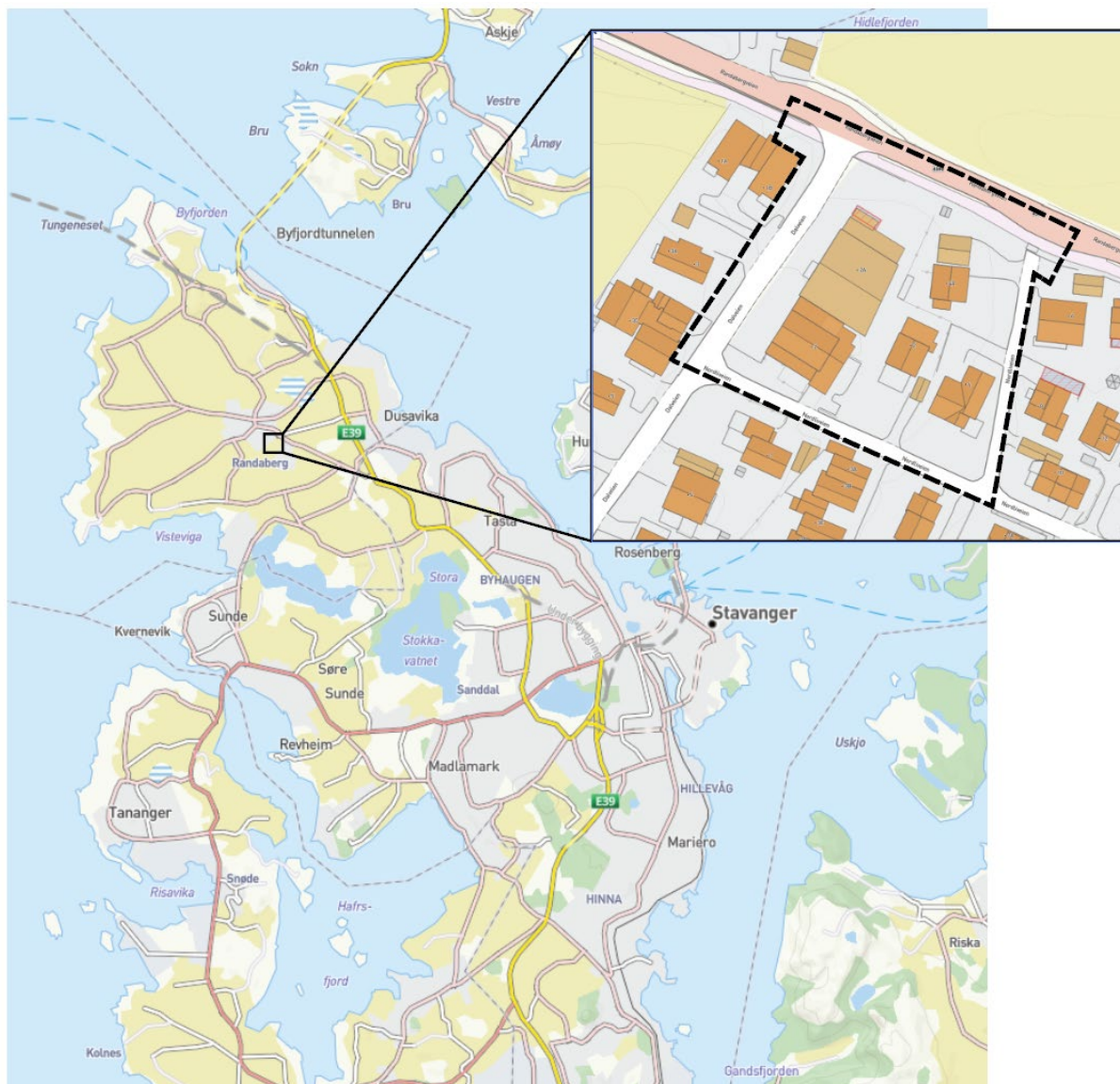
### *Virksomheter/andre funksjoner*

- Forventet antall ansatte
- Forventet besøksintensitet
- Forventet omfang av vareleveranser og eventuelt godstransport
- Forventet transport inn og ut av virksomheten: Personreiser til/fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser, varelevering og godstransport
- Forventet fordeling av transporten gjennom døgnet
- Fordeling av virksomhetens samlede transport per transportmiddel
- Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling

## 2 Foreslått tiltak

### 2.1 Beliggenhet

Planområdet befinner seg like utenfor Randaberg sentrum ved krysset mellom Randabergvegen og Dalveien.



Figur 1: Kartutsnitt som viser planområdets lokalisering. Kart hentet fra Randaberg kommunes kartinnsynsløsning.

### 2.2 Beskrivelse av planområdet

Planområdet er på ca. 7,2 daa, og omfatter i hovedsak eiendommene gnr./bnr. 47/227, 47/175, 47/99, 47/202, 47/138, i tillegg til noe omkringliggende arealer som omfatter deler av Randabergveien, Dalveien og Nordliveien. Området ligger i sørøstre deler av et større boligområde like utenfor Randaberg sentrum.

Innenfor planområdet ligger det i dag større bygg hvor det er en eksisterende Kiwi-butikk i kombinasjon med 5 leiligheter, samt 3 eneboliger. Inngang til Kiwi-butikk (Dalveien 2A) ligger på nordsiden av butikken. Kundeparkering er plassert på nord og vestsiden av butikken. Varelevering skjer på vestsiden av bygget. Parkering til leiligheter i Dalveien 2 befinner seg



vest og sør for bygget, separert fra butikkens parkering. Eneboligene har parkering på egen tomt.

Butikken har adkomst fra Dalveien, leilighetene fra Dalveien og Nordliveien og eneboligene har adkomst fra Nordliveien.



Figur 2: Utsnitt fra flyfoto med plangrense. Flyfoto hentet fra kart.finn.no.

### 2.2.1 Trafikkmengde og fartsgrenser

Eksisterende trafikkmengde på Randabergvegen ved planområdet er 7400 kjt./døgn (SVVs vegkart 2019) og fartsgrense er 50 km/t. Dalveien og Nordliveien ligger innenfor sone med 30 km/t. Trafikkmengde for Dalveien er 993 kjt./døgn (2011). Det er ikke registrert trafikkmengde for Nordliveien, men den vil være svært begrenset da det er en blindvei som fungerer som adkomstveg for 19 bolighus.

Randabergveien er opparbeidet med gang-/sykkelveg på sørsiden av vegen, mot utbyggingsområdet, og det er bussholdeplasser på begge sider av veien like ved/i planområdet. Det er ikke anlagt fortau på de andre vegene i området, men det er markert en gangsoner på østsiden av Dalveien ved krysset mellom Dalveien og Randabergveien.

## 2.3 Planlagt tiltak

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for utvidelse av eksisterende Kiwibutikk fra 522 m<sup>2</sup> til 1250 m<sup>2</sup>. Utvidelsen vil medføre at bolighus på eiendom gnr./bnr. 47/99 og 47/202 rives. Det gis mulighet for at antallet leiligheter i forbindelse med butikken økes fra 5 til 9 enheter. Eksisterende enebolig på gnr./bnr. 47/138 beholdes, men det åpnes for at det kan etableres tomannsbolig på området. Det er dermed muligheter for totalt 11 boenheter innenfor planområdet ved gjennomføring av tiltak.

Inngangsparti til butikk beholdes på samme sted som i dag. Kundeparkering beholdes og utvides østover på nordsiden av bygget. Eksisterende kundeparkering på østsiden langs Dalveien fjernes. Leiligheter vil ha parkering innenfor f\_SPA1 og f\_SPA2, samt muligheter for sambruk med butikken med inntil 8 plasser innenfor SPA4.

Varelevering til butikken vil være på samme sted, men løsning vil utbedres. Ved gjennomføring av planforslaget vil uteområdet og trafikale løsninger strammes opp, samtidig som forholdene for myke trafikanter bedres. Løsninger er nærmere beskrevet i planens trafikkvurdering.

## 3 Grunnlagsinformasjon for planforslaget

---

Grunnlagsinformasjon er basert på vegvesenets håndbok V713 Trafikkberegninger, SINTEFs rapport Erfaringstall for turproduksjon, SINTEFs Reisevaneundersøkelse (RVU) for Stavangerregionen 2012 og den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 fra Transportøkonomisk institutt (TØI).

Ved beregninger er det gjort forenklinger og antakelser, men de antas å være representative for området og dets bruk.

### 3.1 Antall boenheter og beboere

Planforslaget tilrettelegger for 9 leiligheter og 1 tomannsbolig. Iht. folke- og boligtellings utført av SSB i 2011 er det i leiligheter bosatt i gjennomsnitt 1,6 personer per leilighet og 2,3 personer per boenhet i en tomannsbolig. Det vil si at forventet antall beboere innenfor planområdet vil være 19 personer.

### 3.2 Antall ansatte

I planforslaget legges det til rette for etablering av 1250 m<sup>2</sup> forretning i form av dagligvarebutikk. Basert på erfaringstall for andre dagligvarebutikker av tilsvarende størrelse og lokasjon antas det at butikken vil ha ca. 10 ansatte.

Butikken har åpningstid fra kl. 7 til kl. 23, og dersom man fordeler antall ansatte på to skift beregnes det 5 ansatte på jobb samtidig.

### 3.3 Besøkende

Besøkende til planområdet vil omfatte besøkende til beboere og dagligvarebutikk. Andelen besøkende til beboere vil være minimal sett i forhold til kundebesøk, og vil beregnes som del av turproduksjon til boliger.

Basert på erfaringstall for andre dagligvarebutikker av tilsvarende størrelse og lokasjon antas det at butikken vil ha ca. 800 kunder per virkedag.

### 3.4 Varelevering og renovasjon for næring

Iht. opplysninger fra Kiwi er det 22 vareleveringer fordelt på 6 dager – mandag til lørdag. Dette tilsvarer 3-4 vareleveringer per dag.

Når det gjelder renovasjon tar Asko, som leverer varer 6 dager i uken, med seg papp og plast på hver på hver levering. I tillegg blir matavfallet hentet 1 gang i uken, og restavfall blir tømt ca. 1 gang i måneden.

I videre beregning tas det utgangspunkt i 4 vareleveringer, iberegnet renovasjon, per dag.

## 4 Samlet turproduksjon for planforslaget

Turproduksjon omfatter alle turer inn og ut av området med alle typer fremkomstmiddel. Det vil si at en besøkende vil generere to turer.

Med tanke på boliger produserer hver bolig i gjennomsnitt 9,0 personturer iht. håndbok V713, med 11 boenheter innenfor planområdet vil dette tilsvare 99 personturer.

Samlet turproduksjon for butikk, ansatte, kunder og varelevering/renovasjon, beregnes til å utgjøre 1628 personturer.

Planrådets totale turproduksjon vil dermed utgjøre ca. 1727 personturer, jfr. tabell under.

TYPE FORMÅL	BEREGNING		TURER
Bolig	(11 x 9)		99
Butikk			1628
<i>Kunder</i>	<i>(800 x 2)</i>	<i>1600</i>	
<i>Ansatte</i>	<i>(10 x 2)</i>	<i>20</i>	
<i>Varelevering/Renovasjon</i>	<i>(4 x 2)</i>	<i>8</i>	
<b>Totalt</b>	<b>(63 + 1624)</b>		<b>1727</b>

## 5 Turfordeling gjennom døgnet

I RVU for Stavangerregionen har en satt opp en fordeling av turer gjennom døgnet. Fordelingen er generell, men den gir en indikasjon på hvordan transporten til og fra boliger vil arte seg. Fordelingen 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 butikk er det i nasjonal RVU en fordeling av reiser i forbindelse med innkjøp av dagligvarer. Turfordelingen viser at reiser for innkjøp av dagligvarer i hovedsak foregår i perioden kl. 11-17, med toppet mellom kl. 11-12 og kl. 15-17.

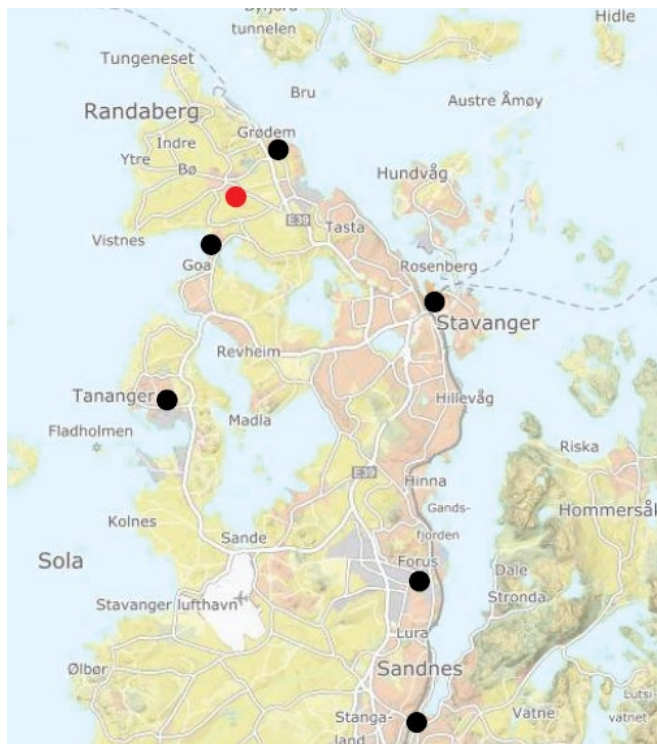


## 6 Tilgjengelighet

### 6.1 Bil

Kjøreavstand til aktuelle målpunkter i regionen er satt opp i tabell under:

MÅLPUNKTER	KM	MIN
Grødem	3,6	6
Goa	2	5
Stavanger	10,1	14
Tananger	9,9	16
Forus	17	18
Sandnes	22	22



Figur 3: Kartutsnitt som viser aktuelle målpunkter for beboere i regionen. Planområdet er markert med rødt. Kart hente fra temakart-rogaland.no.

### 6.2 Kollektiv

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til bussholdeplasser langs Randabergveien. Bussholdeplass på sørsiden av vegen er tilgjengelig fra planområdet via planlagt rampe via Nordliveien. For å komme til bussholdeplass på nordsiden av vegen må Randabergvegen krysses i plan. Bussholdeplasser var tidligere utformet med avkjøringslomme for buss, disse er nå stengt og det er lagt opp til kantstopp.

Det er 3 ulike bussruter som benytter holdeplassene, rute 10 Stavanger - Randaberg - Rennesøy, rute 15 Stavanger - Randaberg - Mekjarvik og rute N89 Stavanger - Randaberg - Rennesøy (natrute).

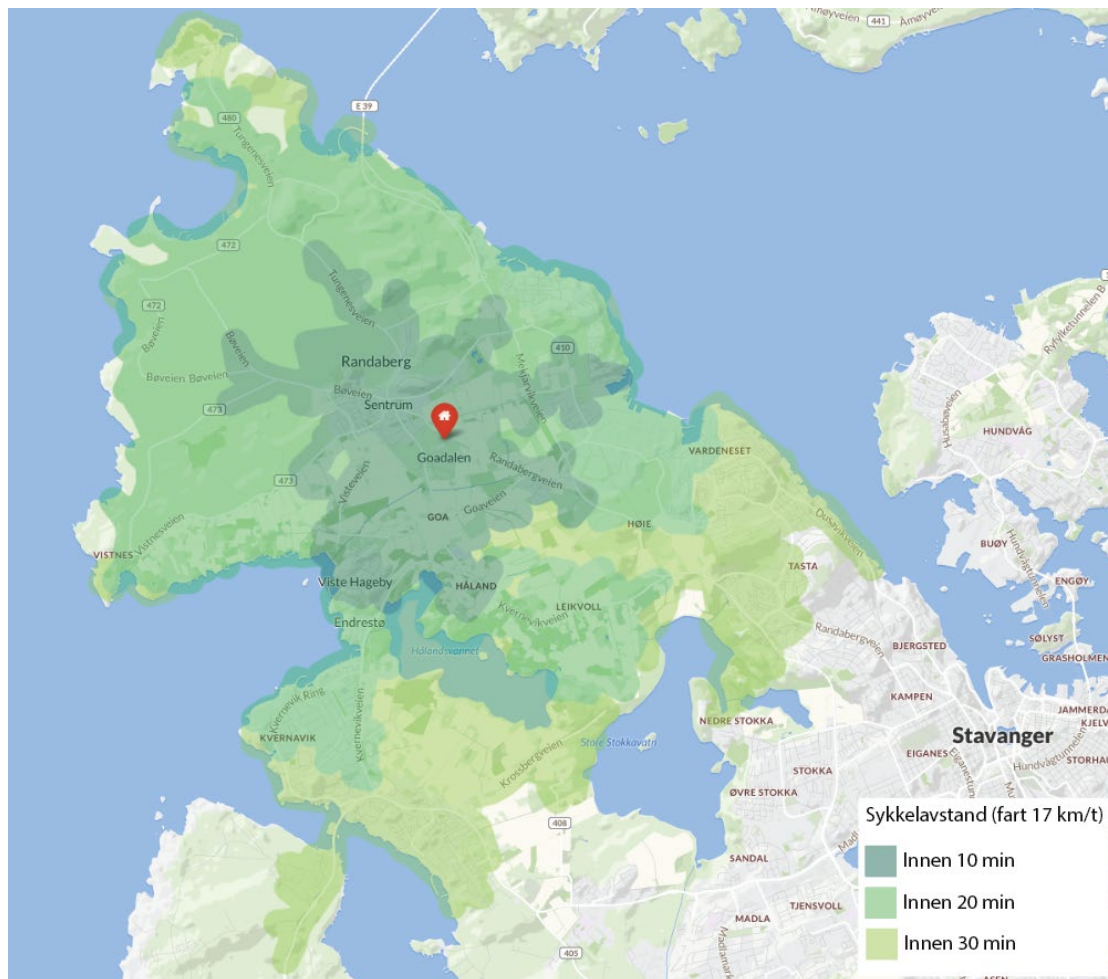
BUSSRUTER DALVEIEN			
Rutenr/-navn	Ant. avganger i timen (man-fre)	Ant. avganger i timen (lør)	Ant. avganger i timen (søn)
10. Stavanger - Randaberg - Rennesøy	1	0,5	0,5
15. Stavanger - Randaberg - Mekjarvik	<1	<0,5	<0,5
N89. Stavanger - Randaberg - Rennesøy	-	-	<0,5

Figur 4: Bussruter og antall avganger ved tilliggende bussholdeplass. I tabell er det kun vist tur- og ikke returruter.

På ukedager er det totalt 1-2 avganger i timen i hver retning.

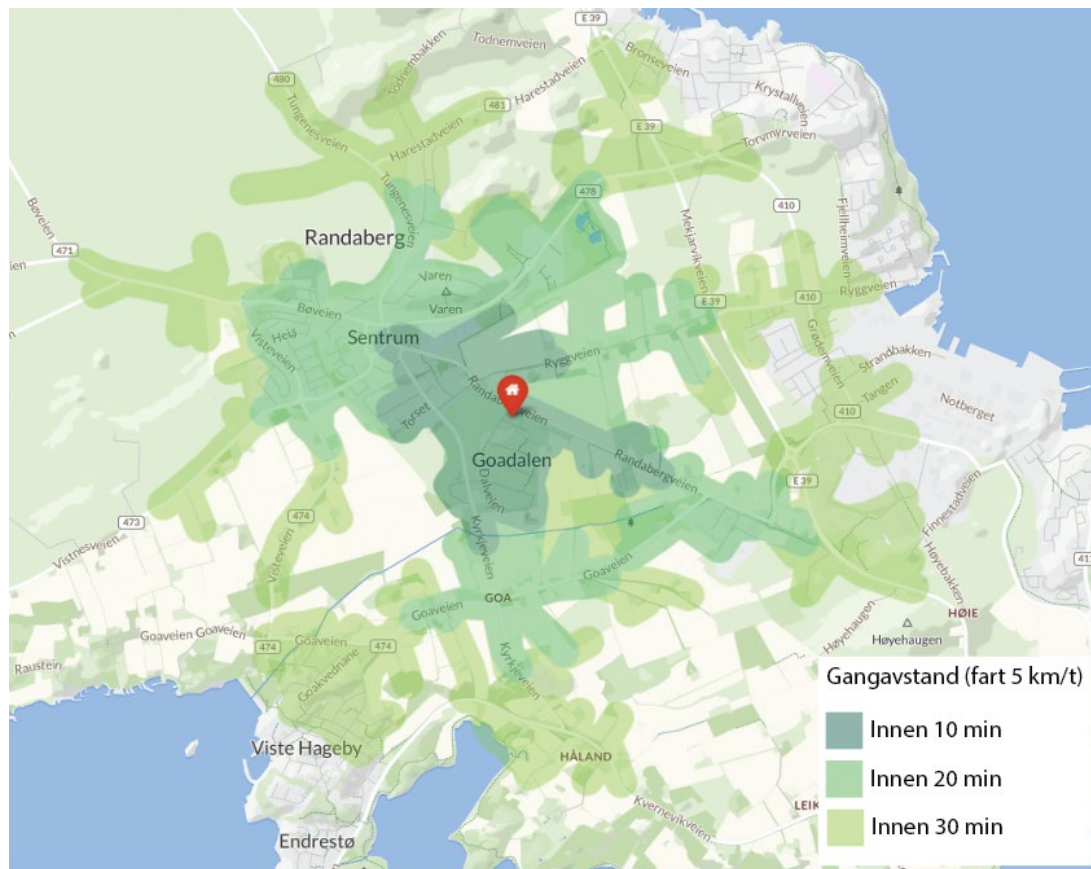
### 6.3 Sykkel og gange

Randaberg sentrum, Grødem, Håland og Viste Hageby kan nås på sykkel i løpet av 10 minutter, ref. kartutsnitt under. Reisetid på 10 minutter med sykkel (17 km/t) tilsvarer reiselengde i underkant av 3 km. Iht. undersøkelser utført av transportøkonomisk institutt (TØI) og reisevaneundersøkelser er sykkel mest attraktivt som fremkomstmiddel på reiser under 5 km, og aller helst under 3 km.



Figur 5: Kartutsnitt som viser områder innenfor sykkelavstander på 10, 20 og 30 minutter. Kart hentet fra sykledit.route360.net.

Med tanke på gange, som er en av de foretrukne reisemåtene ved dagligvarehandel ligger hele boligområdet i tilknytning til planområdet og sørøstlige deler av Randaberg sentrum innenfor en gangavstand på 10 minutter. Iht. TØIs rapport «Hvordan utforme selvforsynte boligsatellitter med lav bilavhengighet?» bør det ikke være mer enn 10 minutters gangavstand fra boliger til relevante målpunkt/funksjoner for at folk skal velge å gå i stedet for å kjøre bil.



Figur 6: Kartutsnitt som viser områder innenfor gangavstander på 10, 20 og 30 minutter. Kart hentet fra [sykledit.route360.net](http://sykledit.route360.net).

## 7 Reisemiddelfordeling

Iht. kapittel 4 beregnes samlet turproduksjon for planområdet ved gjennomførelse av planforslaget til ca. 1727 personturer, hvor hhv. 99 og 1628 turer er tilknyttet bolig og butikker.

### 7.1 Reisemiddelfordeling

Det er satt opp reisemiddelfordeling for reiser tilknyttet bolig og butikk hver for seg.

For reiser tilknyttet boliger er det benyttet reisemiddelfordeling fra RVU 2012 for Stavangerregionen med tall for Randaberg kommune, og for reiser tilknyttet butikk er det benyttet reisemiddelfordeling for handle-/servicereiser hentet fra RVU 2012.

Det legges dermed til grunn følgende reisemiddelfordeling for planforslaget:

Reisemiddel	%-fordeling bolig (RVU 2012)	%-fordeling handel/ service (RVU 2012)
Til fots	10 %	14 %
Sykkel	7 %	3 %
Moped/motorsykkel	1 %	0 %
Bil (fører)	71 %	70 %
Bil (passasjer)	5 %	8 %
Kollektiv	5 %	4 %
Annet	1 %	1 %

Tabell 1: Prosentvis reisemiddelfordeling.

Under er planområdets beregnede turproduksjon fordelt i henhold til disse reisemiddelfordelingene:

Reisemiddel	Bolig (99 turer)	Butikk (1628 turer)	Totalt (1727 turer)
Til fots	10	228	238
Sykkel	7	49	56
Moped/motorsykkel	1	-	1
Bil (fører)	70	1140	1210
Bil (passasjer)	5	130	135
Kollektiv	5	65	70
Annet	1	16	17

Tabell 2: Turproduksjon fra planområdet fordelt på ulike reisemidler.

### 7.2 Ønsket reisemiddelfordeling

Nord-Jærens overordnede mål er nullvekst i personbiltrafikken. Det vil si at vekst i persontrafikk skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Ønsket reisemiddelfordeling for dette tiltaket er basert på Regionalplan for Jæren 2013-2040 hvor ble det satt følgende mål:

- Kollektivandelen skal være på minst 15 prosent i 2040 totalt for hele planområdet.
- Gang- og sykkeltrafikk skal være over 25 prosent i planområdet i 2020.

Under er det satt opp ønsket reisemiddelfordeling for tiltaket iht. overordnet målsetning om å redusere bilbruk i regionen, hvor planforslagets beregnede totale turproduksjon er satt inn i ønsket reisemiddelfordeling:

Reisemiddel	Ønsket fordeling	Turer (av 1727)
Til fots	20 %	346
Sykkel	5 %	86
Moped/motorsykkel	0 %	-
Bil (fører)	56 %	967
Bil (passasjer)	8 %	138
Kollektiv	10 %	173
Annet	1 %	17

Tabell 3: Ønsket reisemiddelfordeling for planområdets turproduksjon.

Iht. estimert reisemiddelfordeling er andelen gående og syklende slik at den til sammen blir 25 %, hvor hovedvekten er lagt på økt gange da tall for turfordeling for handelsreiser viser at dette er mest relevant for kunder til butikk. Planområdet ligger også i umiddelbar nærhet til et større boligområde som gjør at andelen gående kan forventes høyere enn tall fra RVU 2012. Kollektivandelen er økt til 10 % som er noe under mål i regionalplanen, som er en tilpasning til dagens kollektivandel på 4-5 %. Planområdets beliggenhet like ved bussholdeplasser gjør at forutsetningene for å nå ønsket økt kollektivandel er til stede.

### 7.3 Oppsummering

Iht. beregnet reisemiddelfordeling antas det ca. 1210 bilturer til og fra planområdet, og dersom ønsket reisemiddelfordelingen oppnås vil dette reduseres til 967 bilturer. Mulighetene for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling anses som gode.

## 8 Parkering

### 8.1 Parkeringskrav

#### 8.1.1 Bil

I gjeldende kommuneplan for Randaberg er det gitt bestemmelser for parkering til bolig og næring. Det er ikke laget spesifikke parkeringsbestemmelser for butikk.

#### *Bolig*

Beboerparkering for leiligheter skal være minimum 1,2 og maksimalt 1,4 parkeringsplasser inkludert gjesteparkering.

#### *Butikk*

I kommuneplanbestemmelsene er følgende parkeringsdekning angitt for næring innenfor kategori 2:

	Kategori 1 (Sentrum og hovedrute kollektiv Grødem)	Kategori 2 (Allsidig virksomhet)	Kategori 3 (Arealkrevende virksomhet)
Bilplasser per 100 m <sup>2</sup> BRA næringsareal	1,0	1,0	0,5
Gjesteplasser per 100 m <sup>2</sup> BRA næringsareal	1,0	1,0	0,5

(Kategoriene viser til næringskategorier i regionalplan for Jæren.)



Denne typen tiltak er en besøksintensiv virksomhet som er avhengig av lett tilgjengelig kundeparkering for å tiltrekke seg kunder, og vil ha et større behov for parkering nær inngang enn generell næringsbebyggelse. Antall parkeringsplasser er derfor vurdert i forhold til tiltakets forventede behov.

### 8.1.2 Sykkel

#### Bolig

Minimumskrav til sykkelparkering er for min. 1,5 parkering (inkl. gjesteparkering) per boenhet, pluss 1,0 parkeringsplass for hvert soverom i tillegg.

#### Butikk

For næring er minimumskravet for næring min. 1,0 sykkelplasser (inkl. gjesteparkering) per 100 m<sup>2</sup> BRA næringsareal. Antall sykkelparkeringsplasser er vurdert i forhold til tiltakets forventede behov.

## 8.2 Planlagt parkering

### 8.2.1 Bil

Under vises regulert parkering for butikk og leiligheter innenfor BKB:



### *Bolig*

Ved etablering av 9 leiligheter i planforslaget er det lagt opp til 2 parkeringsplasser, f\_SPA1 og f\_SPA2, med til sammen 5 biloppstillingsplasser kun for beboere. Samtidig åpnes det for sambruk mellom bolig og næring med inntil 8 plasser innenfor parkeringsplass f\_SPA4. Parkeringsplasser har tilkomst via regulerte fortau og gangveger, som tilknyttes inngangspartiet til leiligheter.

Eksisterende enebolig, Nordliveien 4, vil ha parkering på egen tomt som i dag.

### *Butikk*

I planforslaget er det lagt opp til 28 biloppstillingsplasser i tilknytning til butikk innenfor parkeringsplass f\_SPA4. Parkeringsplassen vil i hovedsak betjene butikk, men det åpnes for sambruk med inntil 8 plasser for planlagte leiligheter i BKB. Mulighetene for sambruk vil være med på redusere planområdets totale behov for parkeringsplasser i tråd med overordnede retningslinjer om å tilrettelegge for færre parkeringsplasser for å redusere bilbruk. Adkomst til f\_SPA4 er via Dalveien.

Med tanke på butikkens parkeringsbehov antas det i gjennomsnitt 800 daglige reisende til butikken, og iht. RVU 2012 vil det være flest turer på ettermiddagen i perioden kl. 15-17 hvor 20 % av alle turer starter. Dersom man overfører dette, og antar at 20 % av kundene vil komme i dette tidsrommet vil dette utgjøre ca. 160 kunder i aktuelt tidsrom.

Iht. gjeldende reisemiddelfordeling, ref. kap. 5.1, vil 70 % av kundene komme i bil, tilsvarende 112 kunder i bil dvs. 56 biler i timen. Dersom ønsket reisemiddelfordeling oppnås, 56 % av kunder kjører, vil dette tilsvare 45 biler i timen.

I planforslaget er det lagt opp til 28 kundeparkeringer, hvorav inntil 8 plasser i sambruk med leiligheter. Ved dagens reisemiddelfordeling vil alle biloppstillingsplasser være i bruk dersom kunder har en gjennomsnittlig handletid på ca. 30 min. Dersom ønsket reisemiddelfordeling oppnås kan gjennomsnittlig handletid økes til ca. 40 minutter med tilstrekkelig parkeringsdekning. På bakgrunn av dette vurderes 28 kundeparkeringer til å være tilpasset tiltaket, spesielt med tanke på å unngå fremmedparkering i omkringliggende områder.

28 oppstillingsplasser for butikken vil tilsvare ca. 2,2 plasser per 100 m<sup>2</sup>, iht. Sintef Byggforsk *Parkeringsplasser og garasjeanlegg* anbefales det at for forretninger at det legges opp til mellom 1,0 - 3,0 plasser per 100 m<sup>2</sup>. Ettersom dagligvarebutikk er en besøksintensiv virksomhet er det naturlig at antallet parkeringsplasser vil ligge i øvre sjikt innenfor dette intervallet.

Eksisterende butikk har i dag totalt 22 biloppstillingsplasser som med dagens størrelse vil tilsvare ca. 4,3 plasser per 100 m<sup>2</sup>. Ved utvidelse av butikk vil dermed parkeringsdekning reduseres med ca. 2,1 p-plasser per 100 m<sup>2</sup>.

#### 8.2.2 Sykkel

### *Bolig*

I planforslaget legges det opp til 9 leiligheter, og dersom det antas 2 soverom per leilighet, vil dette utløse krav om 23 sykkelparkeringer. Det er planlagt felles sykkelparkering for bolig på vestsiden av bygget innenfor formål f\_SS1. Sykkelparkeringen er planlagt nær leilighetenes inngangsparti slik at den er lett tilgjengelig.

Det planlegges lademulighet for el-sykkel og parkering for lastesykkel innenfor området.

### *Butikk*

Innenfor f\_SS1 vil det sammen med sykkelparkering for beboere, også tilrettelegges for sykkelparkering for ansatte. Det legges opp til 16 parkeringsplasser til butikk i forbindelse med butikkens inngangsparti innenfor formål SGG1. Dette vil tilsvare en dekning på ca. 1,3 sykkelparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup>.

Det mest relevante alternativene til bil på handelsreiser er gange, og deretter kollektivtransport, i dette tilfellet buss. Ut ifra reisemiddelfordeling for handel, ref. kap. 7.1, er det kun 3 % som sykler i forbindelse med handelsreiser, mens prosentandelen syklende for bolig er over dobbelt så stor. Dersom man beregner antall syklende mtp. tidsrommet hvor det antas flest kunder (20 % totalt antall kunder i tidsrommet kl. 15-17) vil 3 % av 160 kunder utgjøre 5 syklistere på 2 timer. Dersom ønsket reisemiddelfordeling oppnås og prosentandel syklende økes til 10 %, vil dette utgjøre 16 syklistere i løpet av 2 timer.

Sett ut i fra dette anses 16 sykkelparkeringsplasser å være tilstrekkelig til å dekke butikkens parkeringsbehov for sykkel, samtidig som en vil dekke behovet ved ønsket fremtidig økning av andel syklende.

## **9 Tiltak for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling**

---

Ved utarbeidelse av en reguleringsplan er det viktig å hensynta tiltak som kan inntas i planen for å gi lavest mulig bilavhengighet. Relevante tiltak kan være:

- Bedring av tilbudet til syklistere og kollektivreisende
- Tilrettelegging for gående
- Bevisst bruk av parkeringstilbud
- Redusering av reisebehov

Tiltaket karakter og lokalisering, dagligvarebutikk i tilknytning til et større boligområde med umiddelbar nærhet til bussholdeplasser, er en god forutsetning for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling med tilhørende redusert bilbruk.

Ved gjennomføring av tiltaket vil situasjonen for gående bedres ved anleggelse av fortau, i tillegg til oppstramming av avkjørsler slik at trafikkbilde blir oversiktlig.

Tilbudet for syklende vil bedres betraktelig ift. gjeldende situasjon, både for bolig og butikk, med økning i antall parkeringsplasser for sykkel og tilrettelegging for el-lader og parkering for lastesykkel.

Parkeringsdekning for bil, antall plasser sett opp mot butikkareal, vil reduseres betraktelig sett opp mot eksisterende situasjon, fra ca. 4,3 p-plasser per 100 m<sup>2</sup> til ca. 2,2 p-plasser per 100 m<sup>2</sup>.

Disse tiltakene gjør at man anser mulighetene for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling anses som gode.

## **10 Samlet vurdering**

---

Hensikten med en mobilitetsplan er bl.a. å synliggjøre tiltakets transportbehov og vise hvordan den skal håndteres, samt foreslå tiltak for å endre reisevaner og dermed redusere personbiltransport.

Iht. beregninger for turproduksjon og reisemiddelfordeling vil gjennomførelse av tiltaket gi en antatt samlet turproduksjon på 1727 turer, hvorav 1210 bilturer. Dersom ønsket reisemiddelfordeling oppnås vil antallet bilturer kunne reduseres til 967 turer. Mulighetene for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling anses som gode.

Butikkens parkeringsdekning er vurdert mtp. Tiltakets behov, og foreslått parkeringsdekning er vurdert til å gi muligheter for å redusere bilbruk samtidig som en vil unngå fremmedparkering i tiliggende områder. Et av planens formål er å rydde opp i et uoversiktlig trafikkbilde og bedre dagens trafikkforhold. Det er dermed viktig at antallet parkeringsplasser ikke underdimensjoneres slik at det blir gateparkering som reduserer fremkommelighet og er til sjenanse for naboer.