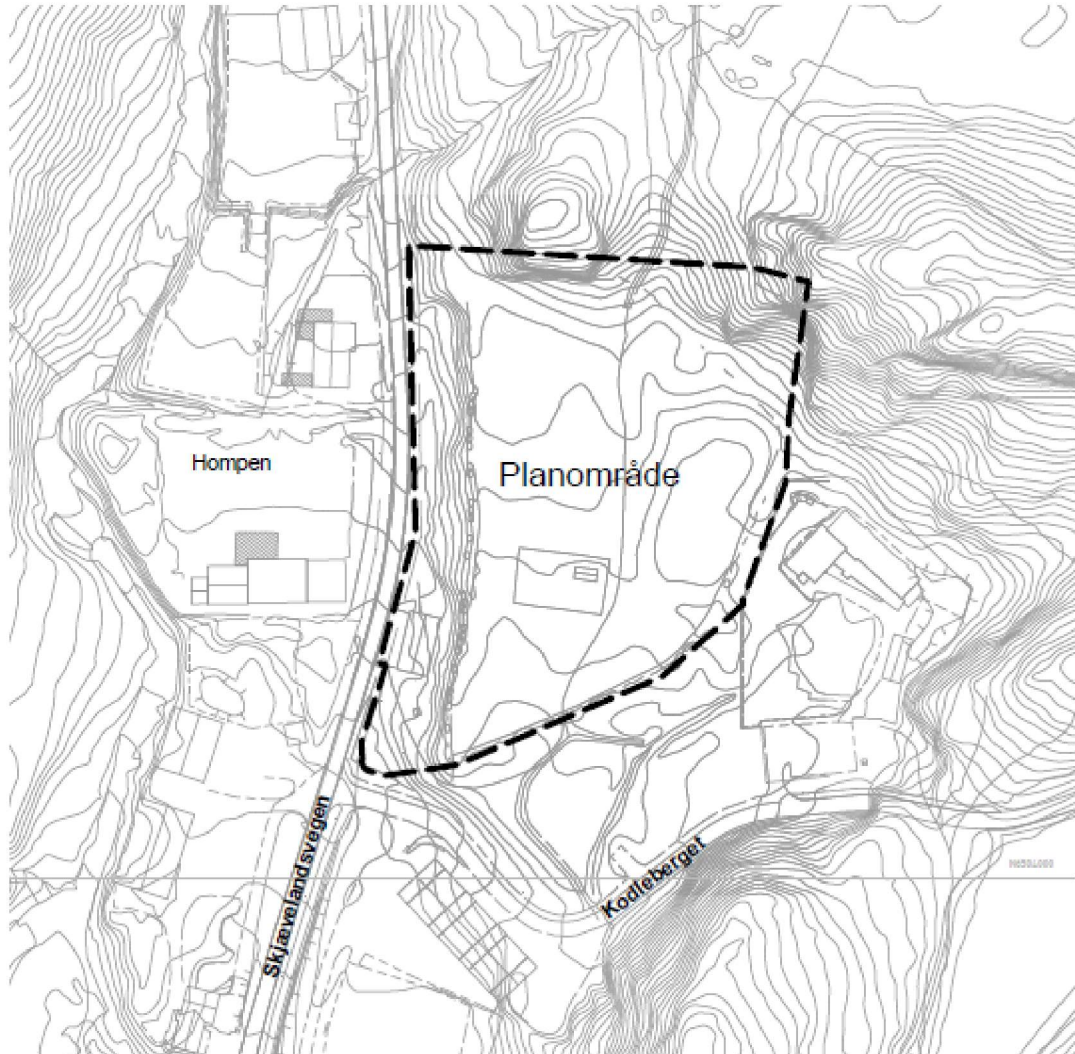




ARKITEKTER AS



# MOBILITETSPLAN

DETALJREGULERING FOR NYTT OMSORGSSENTER I KOTLEBERGHAGEN

PLAN-ID 2021 001

BJERKREIM KOMMUNE

## 1. INNLEDNING

Området på Kodleberghagen i Bjerkreim kommune skal gjennom regulering tilrettelegges for utbygging med kommunalt omsorgssenter og omsorgsboliger. Det er i den forbindelse krav om utarbeidelse av mobilitetsplan.

Hensikten med en mobilitetsplan er å påvirke holdninger og reiseadferd for å redusere klimagassutslipp, samt å vurdere behov for parkeringsarealer til bil og sykkel.

Planen er laget av AROS Arkitekter AS.

## 2. GRUNNLAGSINFORMASJON

Planområdet er på ca 12 daa, som er avsatt i kommuneplanen til tjenesteyting. Det er forventet bebygget med inntil 5.500 m<sup>2</sup> BRA + parkering.

I dagens situasjon er planområdet landbruksområde og den eneste adkomsten helt frem til tomta er en delvis gjengrodd traktorveg.

Det er regulert ny adkomstveg frem til eiendommen, men den er ikke etablert enda. Vegen skal være felles med barnehage på nabotomt.

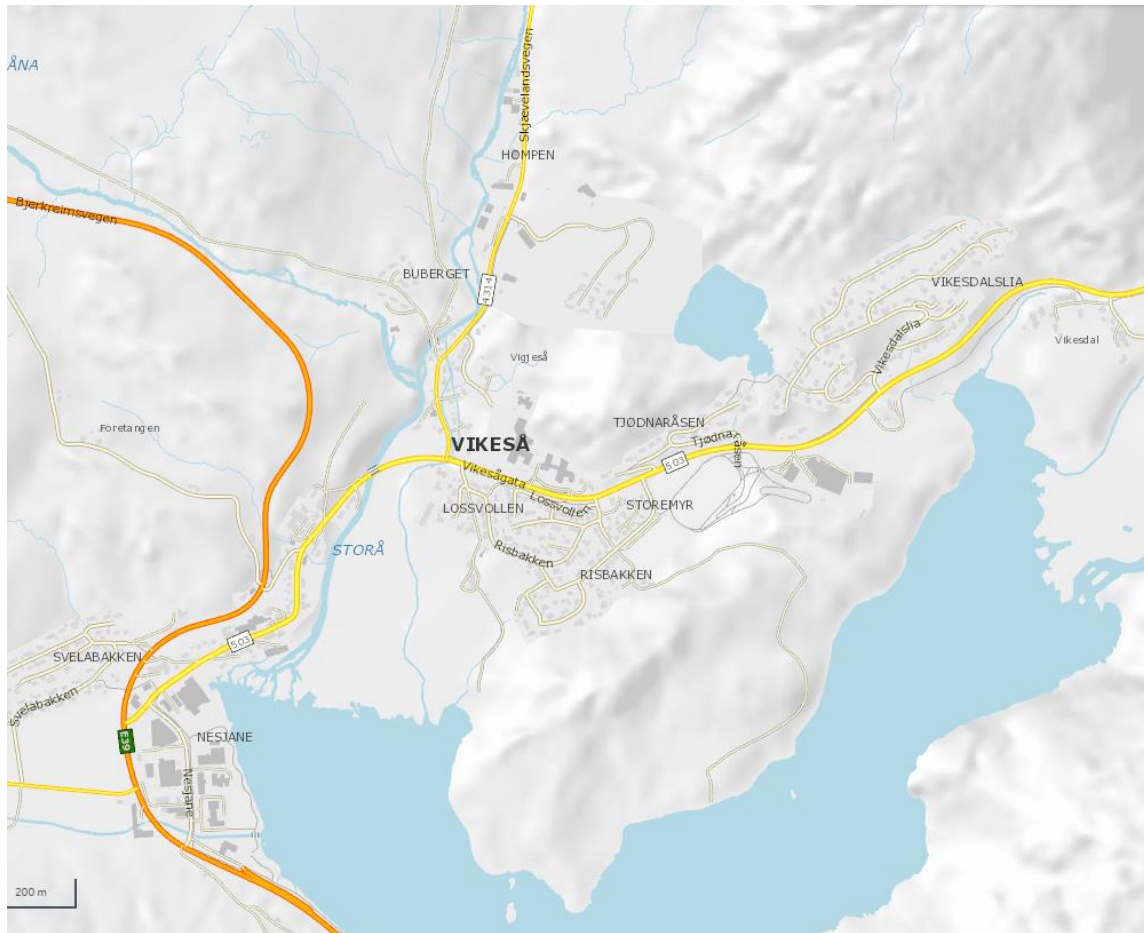
## 3. DAGENS TRANSPORTTILBUD

Nærmeste kollektivtilbud er bussholdeplass langs E39 i Vikeså sentrum, snaut 2 km fra planområdet. Her er det ca 7 daglige avganger mot Sandnes på hverdager (dagtid) og like mange mot Egersund og Hauge i Dalane. I helgene er det ca. 5 avganger per dag med ekspressbuss langs E39.

Avstanden på 2 km beregnes å ta ca 20-30 minutter å gå, og det kan dermed ikke regnes å være gangavstand til kollektivtransport.

Det er sykkelsti og fortau på mesteparten av strekningen ned til Vikeså sentrum, med unntak av sørvestre del av Vikesågata.

For bil er det lett adkomst til tomten via Fv4314 Skjævelandsvegen og kommunal veg Kodleberget, når ny avkjørsel er opparbeidet. Det er i dag etablert parkeringsplass for barnehagen, og skal opparbeides egen p-plass for omsorgssenter.



#### 4. TRANSPORTBEHOV ETTER UTBYGGING

Utbyggingen vil medføre et økt antall arbeidsplasser, og generere en del besøksparkering. Det forventes ikke at beboere vil ha egen bil. Varelevering beregnes å kunne begrenses til 1-2 biler (antatt liten lastebil) i døgnet. Dersom det tilrettelegges for dagsenter for brukere som ikke bor på senteret, antas det at disse vil bli fraktet til og fra med buss/taxi.

Gjennomsnittlig bemanning på norske sykehjem ligger på 0,7 per beboer på somatiske avdelinger, og noe høyere på demens- og andre spesialavdelinger. For kommunale boliger kan tallet variere fra ingen bemanning til 2 personer per beboer hele døgnet. Det er i dette tilfellet tatt høyde for 1 ansatt per beboer, dvs. totalt 50 ansatte.

Beregning av besøksfrekvens er vanskeligere, og vil variere veldig. Det kan generelt forventes høyere besøksfrekvens i helger, og i forbindelse med helligdager og høytider. Anslått besøksfrekvens forventes å ligge mellom 0,1 og 0,5 per beboer.

Grunnet dårlig kollektivtilbud kan det ikke forventes at noen reisende benytter buss. Det vil dog være en andel av både ansatte og besøkende som bor innenfor sykkel- eller gangavstand. En del besøkende vil trolig også kunne kombinere besøk på omsorgssenteret med henting/levering i barnehage på nabolomt. Ut fra dette anbefales det at parkeringsdekning legges på 1 p-plass per beboer. Forventet gjennomsnittlig ÅDT generert av den planlagte utbyggingen vil ligge på ca. 100-150 biler.

Ved spesielle høytider når det er ekstra mye besøk, kan det ikke forventes at senterets egen p-plass har kapasitet til alle besøkende biler. I slike tilfeller vil imidlertid nærliggende virksomheter høyst sannsynlig være stengt, slik at det muliggjør å benytte andre parkeringsplasser innen gangavstand.

## 5. FORSLAG TIL TILTAK

Det er et overordnet mål å redusere utslipp av klimagasser, for å oppnå dette må en redusere bruk av personbil. Bedriftene bør oppfordre ansatte til å erstatte bilbruk med bruk av kollektivtransport eller sykkel/gange.

Siden det ikke foreligger et godt kollektivtilbud i området, må reduksjon av bilbruk i dette tilfellet oppnås med å få opp andelen gående og syklende. Helse-/omsorgsarbeider er dog et fysisk tungt yrke, og det kan derfor ikke forventes like høy sykkelandel som f.eks. en kontorarbeidsplass hvor de ansatte er stillesittende mesteparten av dagen.

Det anbefales derfor å tilrettelegge for gode, overdekkede og belyste sykkelparkeringsplasser nær inngangsparti, og fortrinnsvis med lademulighet for el-sykler, da bruk av el-sykkel muliggjør sykling over lengre strekninger og mindre avhengig av fysisk form. Det bør også finnes tilgjengelige garderober med dusjmulighet for ansatte.

Et annet mulig tiltak for å redusere klimagassutslipp lokalt, er å øke andelen elbiler kontra bensin- og dieslbiler. Normalt anbefales det at minimum 10% av parkeringsplasser tilrettelegges for lading av el-bil, men med dagens stadig økende elbil-andel kan det være et godt insentiv å øke andelen p-plasser med lademuligheter, spesielt for ansatte.

Øvrige tiltak som kan stimulere til økt bruk av sykkel/gange/minsket biltrafikk, er:

- Tilrettelegging for organisering av samkjøring
- Tilskuddsordninger for kjøp av sykkel/elsykkel
- Kampanjer for helse og mosjon for å få ansatte til å gå/sykle til jobb.

## 6. KONKLUSJON

Den planlagte utbyggingen vil medføre en moderat økning i trafikk, som i all hovedsak vil bestå av personbiler. Belastningen av denne på omkringliggende vegnett er vurdert å være akseptabel.

Siden det er svært begrensede muligheter til bruk av kollektivtransport, anbefales det ikke å legge begrensninger på bilparkering. Det bør heller oppmuntres til samkjøring og bruk av elbiler og sykkel.

Parkeringsdekning anbefales lagt på 1 p-plass for bil og 0,5 for sykkel per beboer plass.

Sandnes 04.11.2020

AROS Arkitekter as