



**ELVEBREDDEN**

**MOBILITETSPLAN**

**PARAPLY**  
LANDSKAP

## Sammendrag

I forbindelse med reguleringsplanarbeid for Jædergården i Ålgård i Gjesdal kommune, skal det utarbeides mobilitetsplan som skal beskrive hvordan nye tiltak skal ivareta sikkerhet for gående, syklende og kjørende både internt på eiendommen og tilknyttet nærmiljøet.

I forbindelse med regulering er det planlagt opp til 45 nye enheter i forbindelse med et nytt boligfelt, samt kombinert idrettsanlegg, forretning, kontor og tjenesteyting. Byggene langs Figgjoelven henvender seg mot elvepromenaden og parkanlegg som er planlagt i forbindelse med utbyggingen. Det er planlagt å erstatte eksisterende gangbro over Figgjoelven lenger sør mot planlagt boligområde. Den nye gangbroen vil skape en viktig akse mellom nord-sør, og knytte det nye bolig- og næringsområdet tettere sammen med Ålgård sentrum.

Detaljregulering startet opp i 2022, da gjeldende reguleringsplan er regulert til bolig. Nå ønsker tiltakshaver å endre formålet til blandet formål i form av forretning, eventuell offentlig/privat tjenesteyting, idrettsanlegg (svømmehall) og annen nærings- og boligbebyggelse.

Mobilitetsplanen viser dagens situasjon og planlagte tiltak for trafiksikkerhet, ABC-prinsipper og universell tilgjengelighet.

I tillegg viser mobilitetsplanen:

- Transporttilbud og mobilitet og bevegelsesmønster gjennom en GIS-analyse
- Forventet reisemiddelbruk for ansatte og besøkende
- Parkeringsløsning og mobilitetskrav basert på brukstall/belegg
- Utarbeidelse av tiltak for myke trafikanter
- Gi anbefalinger til parkeringsdekning og finne effektiv bruk av parkeringsplasser og sambruk.

## Informasjon

Tiltakshaver:	Jædergården AS
Rapport tittel:	Mobilitetsplan for Elvebredden
Oppdragsnavn:	Jædergården detaljplan GBnr 7/281
Oppdragsnummer:	22012
Planområdets størrelse:	20,0 dekar
Utarbeidet av:	Paraply Landskap AS
Kontroll:	MR
Dato:	14.04.2023
Konsulent:	Paraply Landskap AS
Revidert 22.06.2023	HOLON Arkitektur AS

# Området

## Lokalisering

Planområdet har adresse Sandnesveien 38 og ligger på nord-øst-siden av Figgjoelva i Ålgård sentrum i Gjesdal kommune. E39 avgrenser området i nord for planområdet, og går i retning Stavanger - Kristiansand.

Tomten ligger nært hovedveier og øvrig sentrumsformål. I nærområdet er det reguleringsplaner, som har avsatt boligområder som ikke er utbygd per dags dato.

Planområdet ligger langs Figgjoelva, med et vegetasjonsbelte som leder til en gangbro til Ålgård sentrum.



Planområdet for Jædergården som ligger sentralt i Gjesdal kommune. Stiplet linje er plangrense.

# DAGENS SITUASJON

## Dagens situasjon for mobilitet

### Dagens arealbruk

I dag er området bebygget med et næringsbygg og parkeringsplasser. Det ligger også en enebolig i regulert park innenfor planområdet. Ved tilkomst nord i planområdet ligger en bensinstasjon.

### Forutsetninger

Mobilitetsplanen er en analyse som legger til grunn følgende forutsetninger i arbeidet:

- Utarbeide trygge gang- og sykkelveier
- Kombinert formål for næring, bolig og tjenesteyting
- Bevaring av eksisterende grønnstruktur og vei langs Figgjoelven
- Etablering av ny gangbro over Figgjoelven



Foto: Fremtind

## Tilkomst for myke trafikanter i dag

Fra Ole Nielsens vei (bussholdeplass):

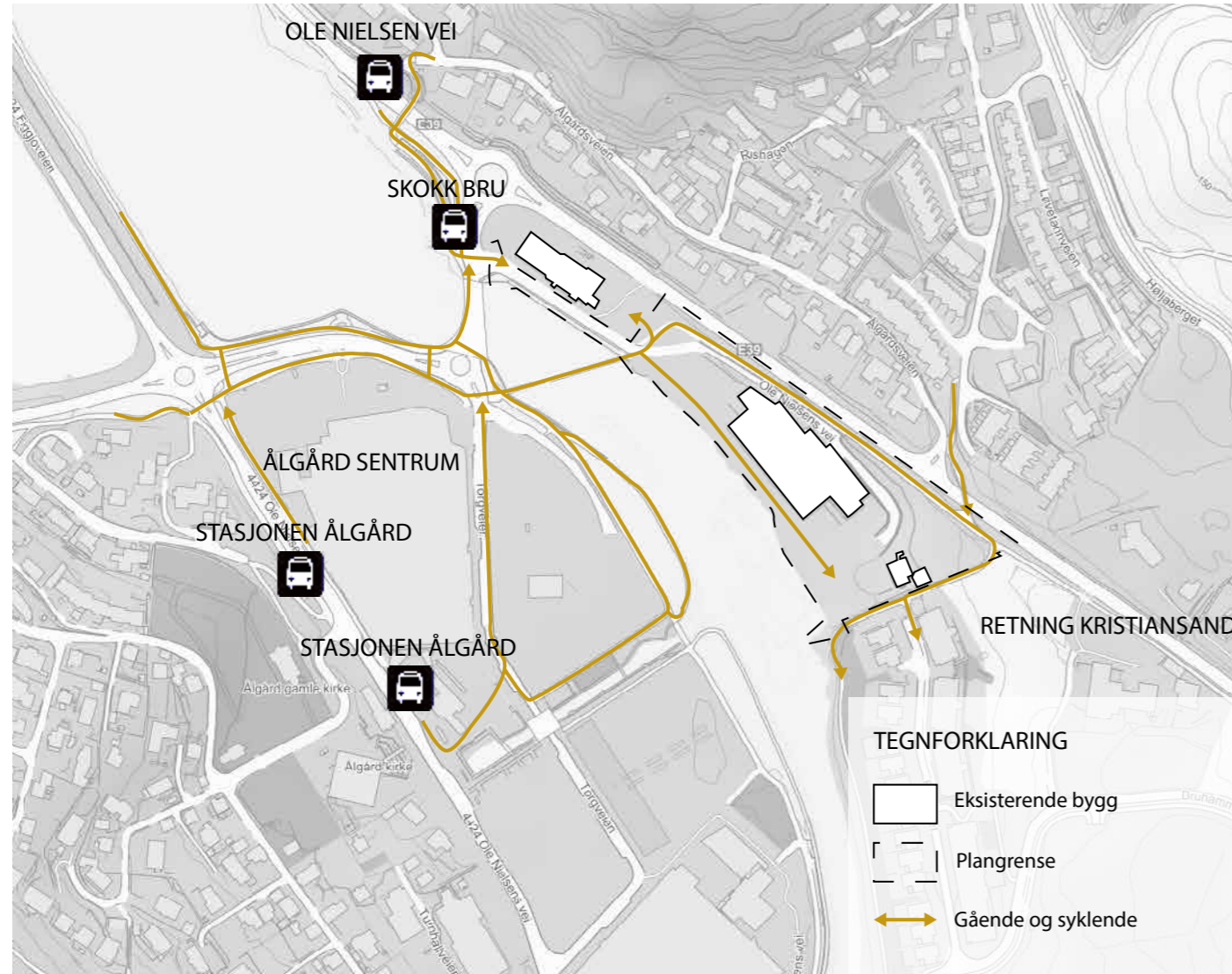
Tilkomst for myke trafikanter fra bussholdeplassen på fortau og gangbro. En må krysse veien for å komme til planområdet.

Fra Ålgård sentrum:

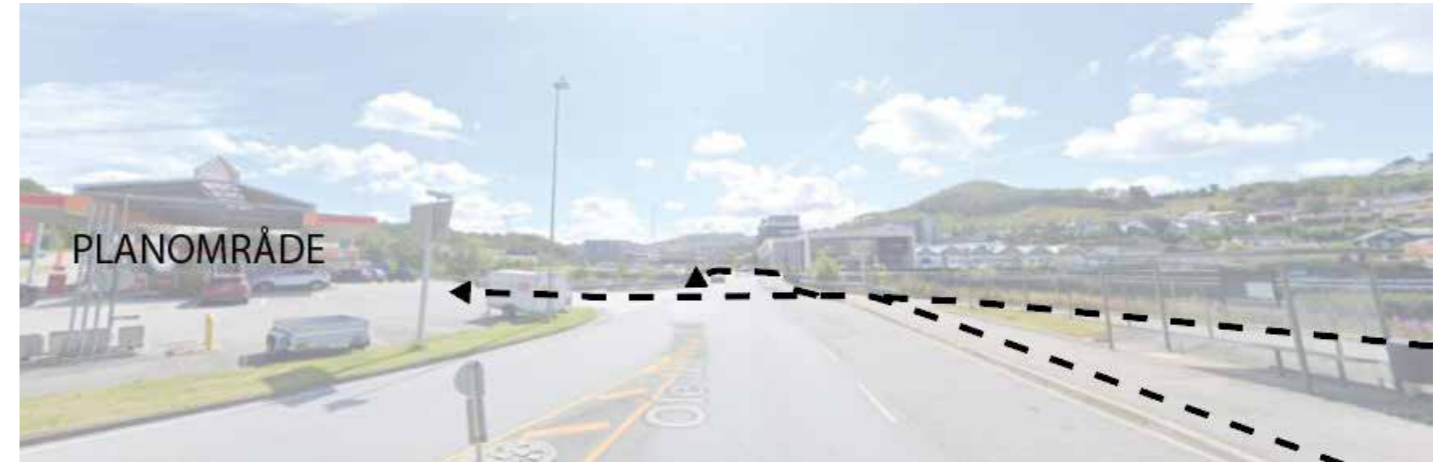
Fra Ålgård sentrum kan myke trafikanter følge fortau langs veien og benytte seg av en gangbro over Figgjoelven, nord i planområdet. Denne broen er planlagt erstattet av en ny bro lenger sør for planlagt bolig bebyggelse.

Fra øst (langs E39):

Tilkomst fra E39 er på tre punkter, et i sør som leder inn langs et boligfelt på en gangsti, det midterste er en avstikker langs E39 fra fortauet, og helt nord er det via bensinstasjonen fra Ole Nielsens vei.



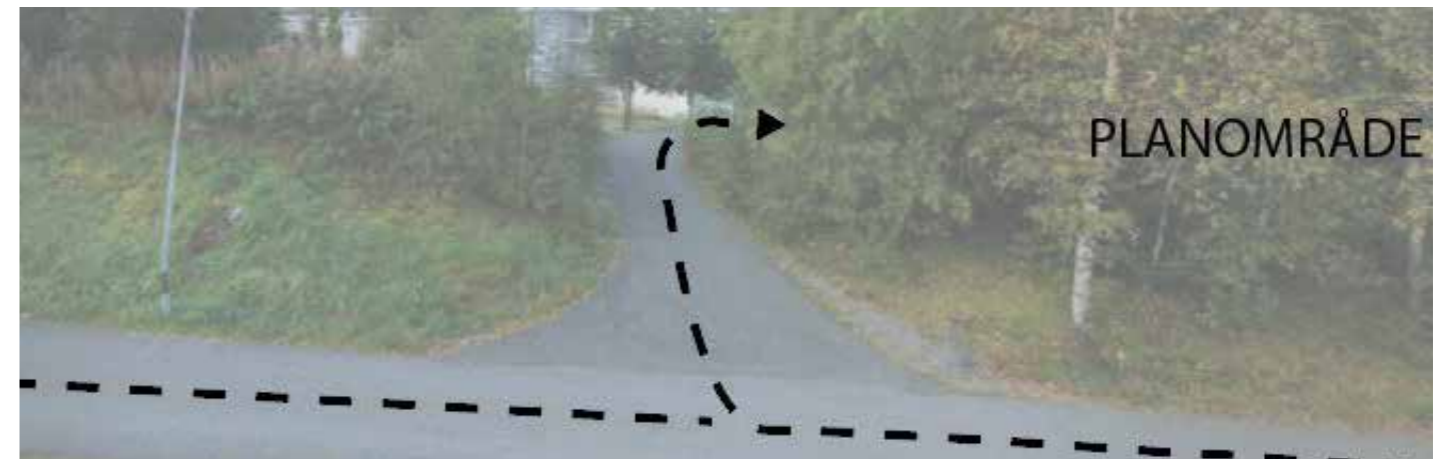
Kartet viser en oversikt over tilkomst til planområdet for gående og syklende i dag. Over Figgjoelva vises eksisterende gangbro. (Bakgrunnskart: norgeskart.no)



Tilkomst nord for Ole Nielsens vei fra bussholdeplass. Tilkomst via gangforbindelse langs vei og inn til bensinstasjon til venstre. Alternativt er å fortsette videre langs fortau til gangbro over Figgjoelven.



Tilkomst vest fra Ålgård sentrum. Tilkomst via gangforbindelse langs Ole Nielsens vei eller gangbro over Figgjoelven.

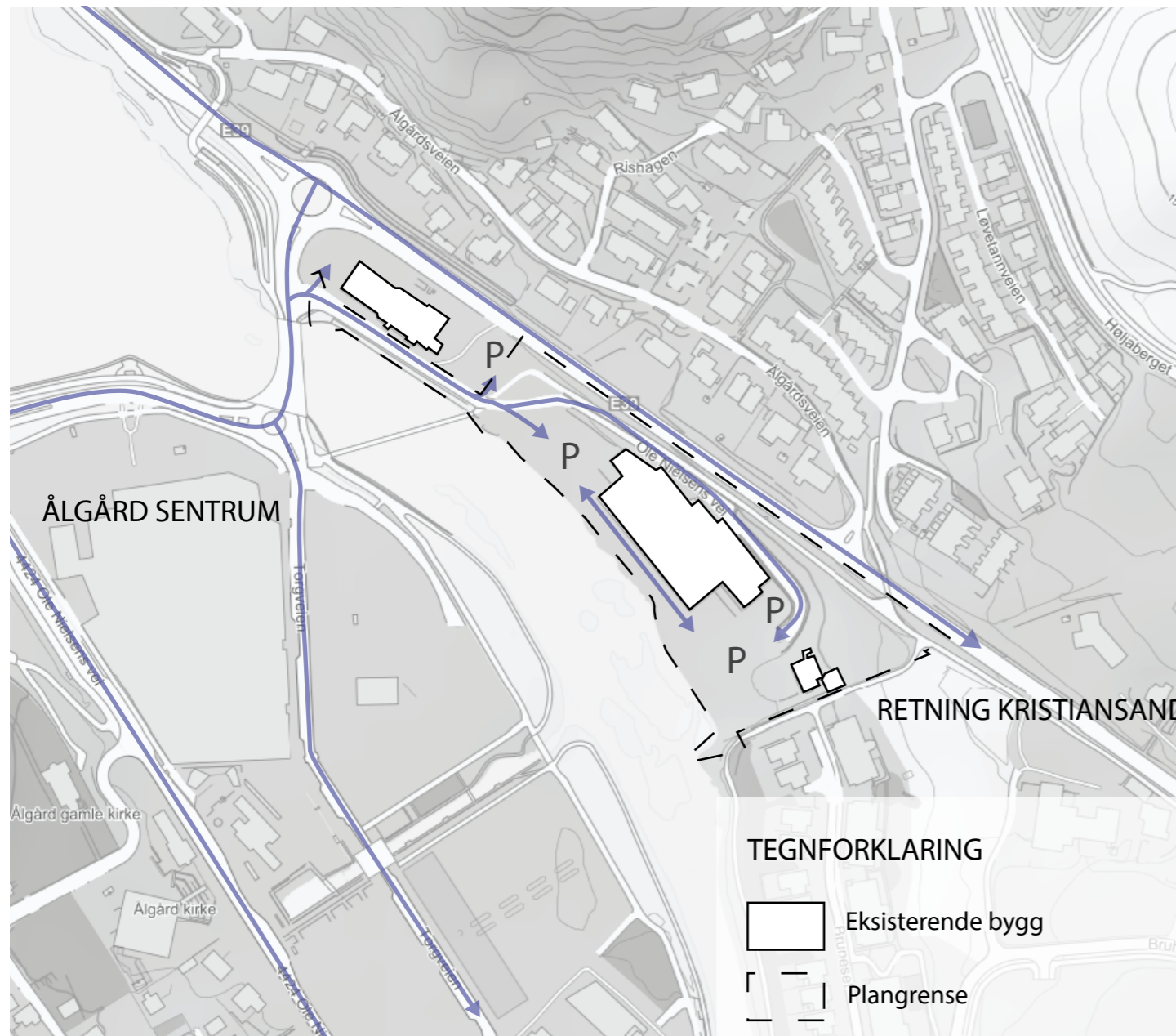


Tilkomst sør for planområdet, vest fra E39.

## Tilkomst fra kjørevei

Fra E39 retning Sandes og Kristiansand er det en avkjørsel fra samme rundkjøring, der bilister kan ta av inn mot Ole Nielsens vei og Ålgård sentrum.

Tilkomst fra Ålgård sentrum er via Ole Nielsens vei, over broen i nord.



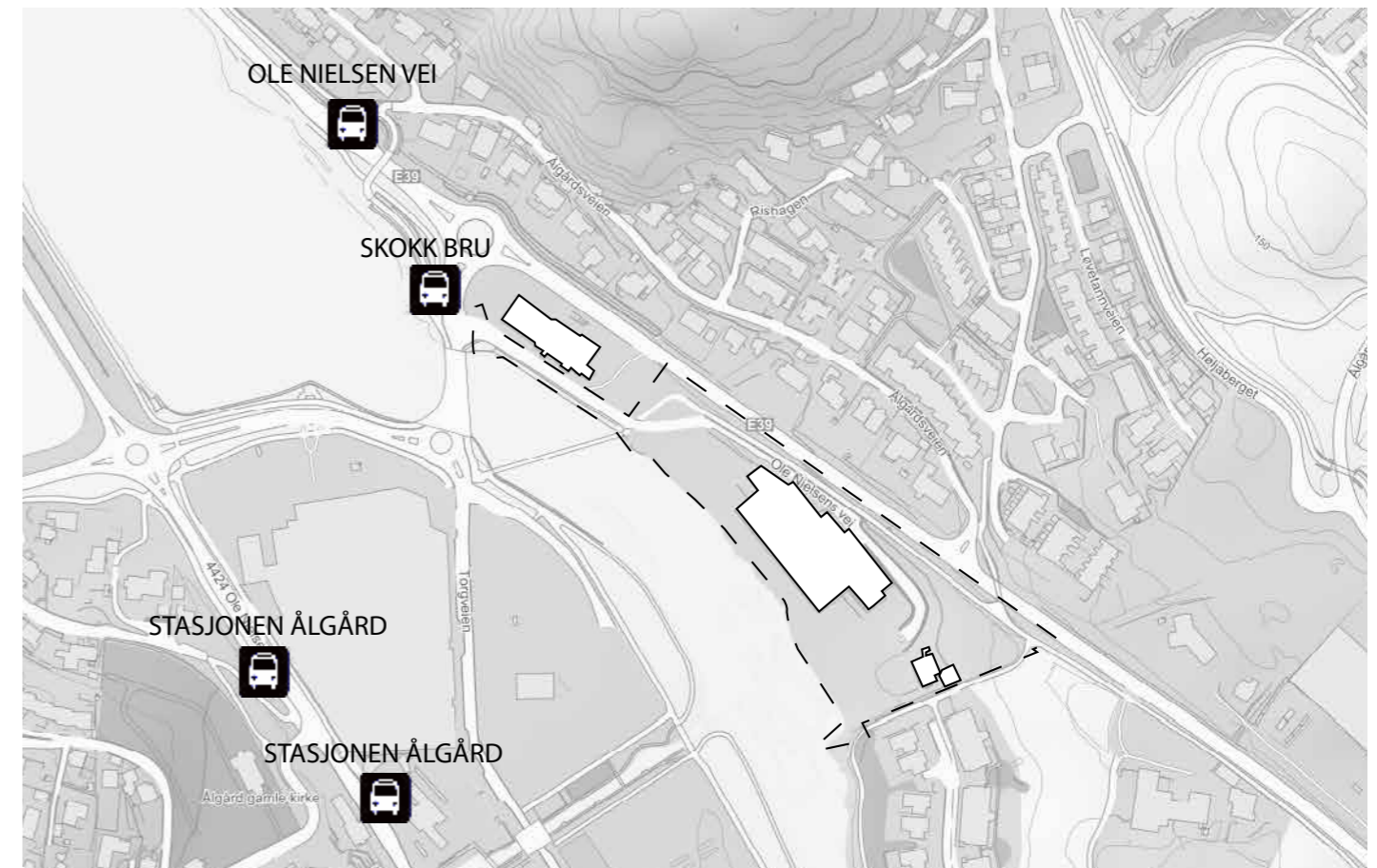
Illustrasjonen viser veiforbindelser til og fra planområdet (Bakgrunnskart: norgeskart.no).

## Kollektivdekning

Nærmeste bussholdeplass er ca. 350 meter til "Ole Nielsens vei" med bussforbindelse LP1 (Kristiansand - Stavanger) og E90 (Sandnes - Stavanger) vest for planområdet.

"Stasjonen Ålgård" ligger ca. 500-600 meter sør for planområdet med bussene: 23, 48, 92, N95, SK2100, SK2102 og X39 som går til Sandes og Stavanger.

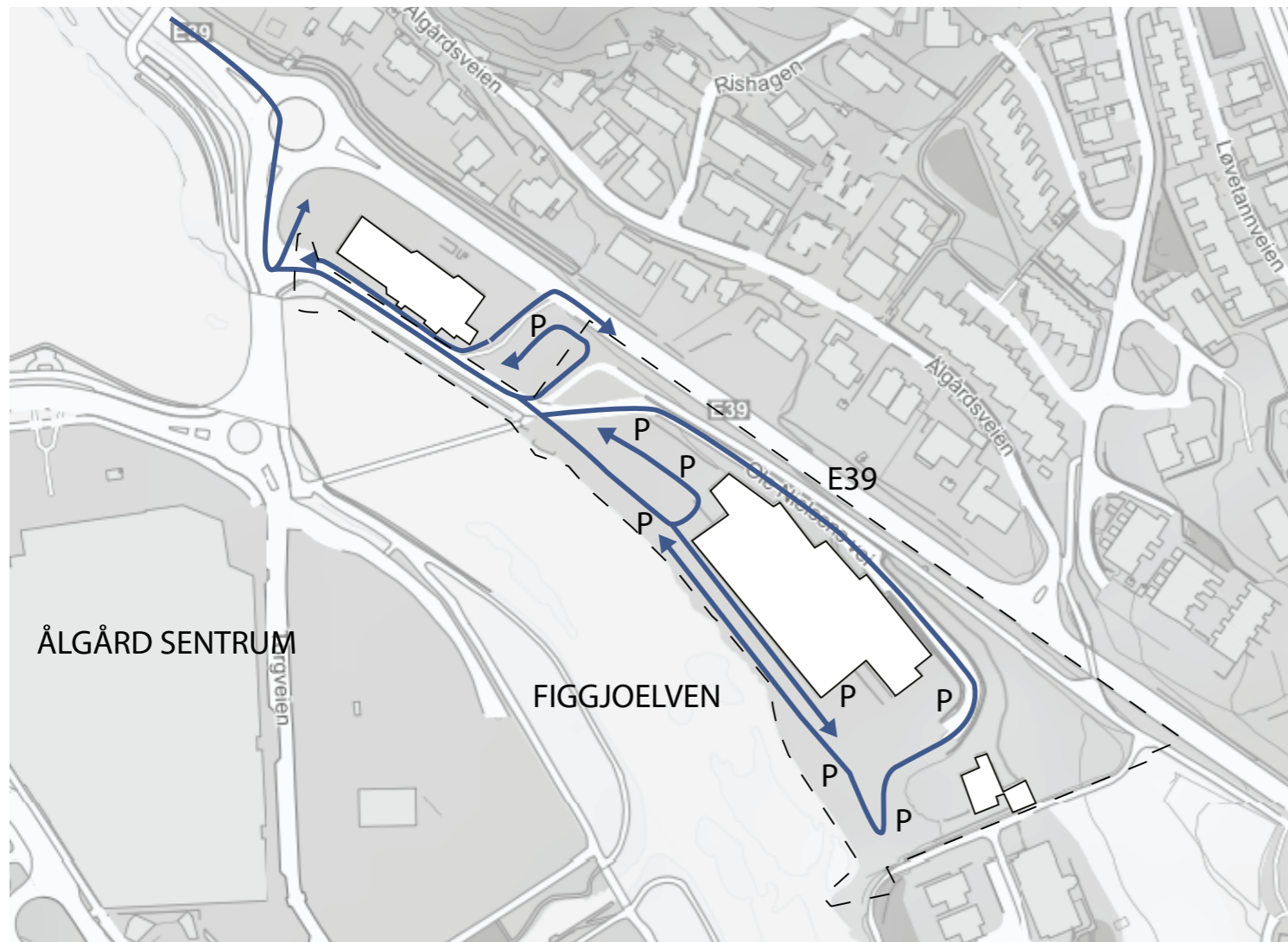
Det er et holdeplass like ved planområdet som heter "Skokk bru". Det kommer ikke opp noen rutealternativer på kolumbus.no, og virker ikke å være i drift i dag.



Kartet viser avstand til nærmeste kollektivholdeplasser fra planområdet. Nærmeste kollektivholdeplass er "Ole Nielsens vei". Bussholdeplassen "Skokk Bru" er ikke i drift i dag.

## Bevegelsesmønster for kjørende i planområdet

Kartet under viser bevegelsesmønsteret for biler i planområdet i dag. Det er mange åpne parkeringsplasser og lite organisert kjøremønster og "fritt fram" for kjøring internt i planområdet i dag.



Bildet viser bevegelsesmønster for kjøretøy internt i planområdet.



Tilkomst fra Ole Nielsens vei til bensinstasjonen. (google maps)



Tilkomst fra E39. (google maps)

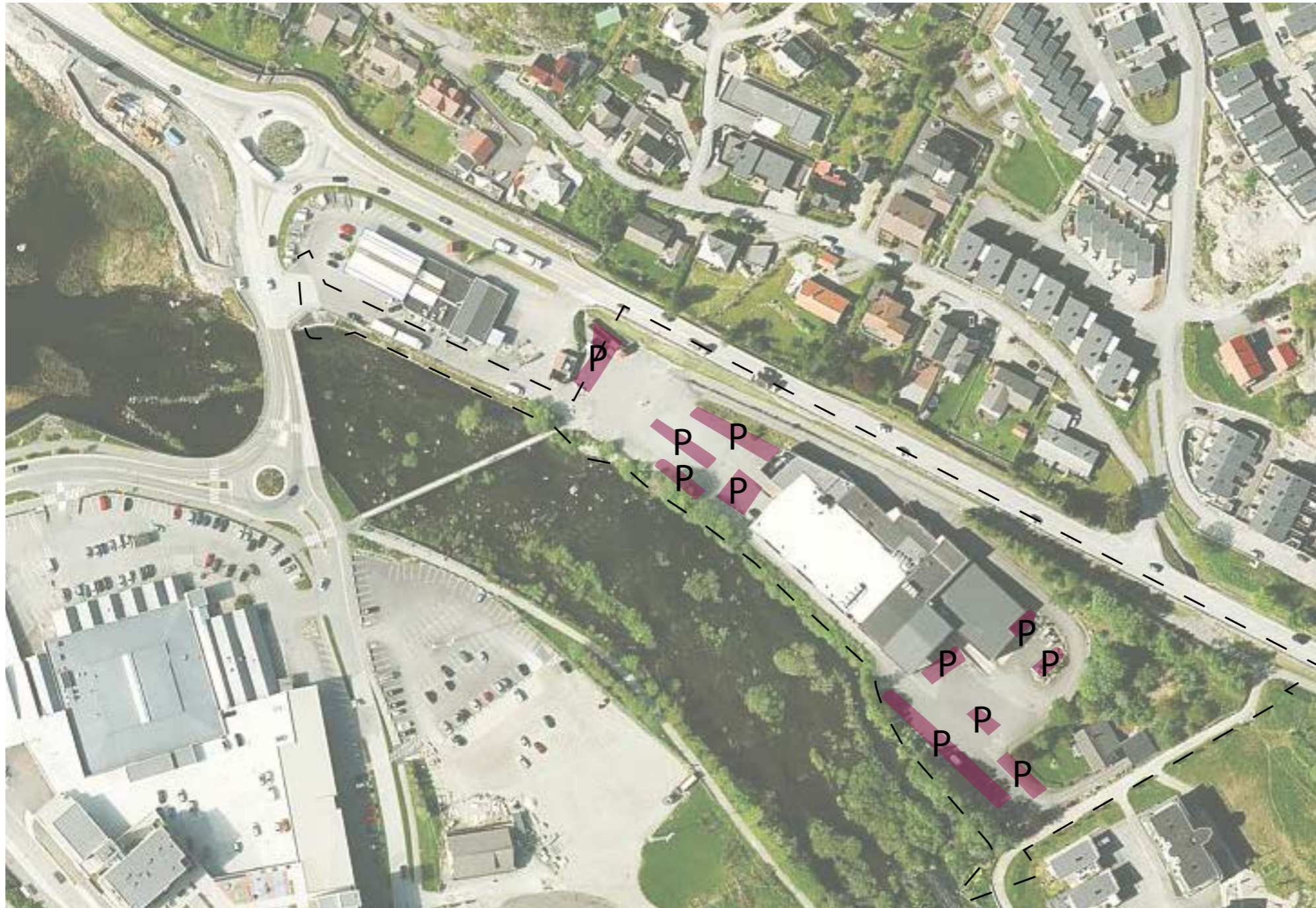


Tilkomst til bygg fra bensinstasjon. (google maps)



## Bilparkering

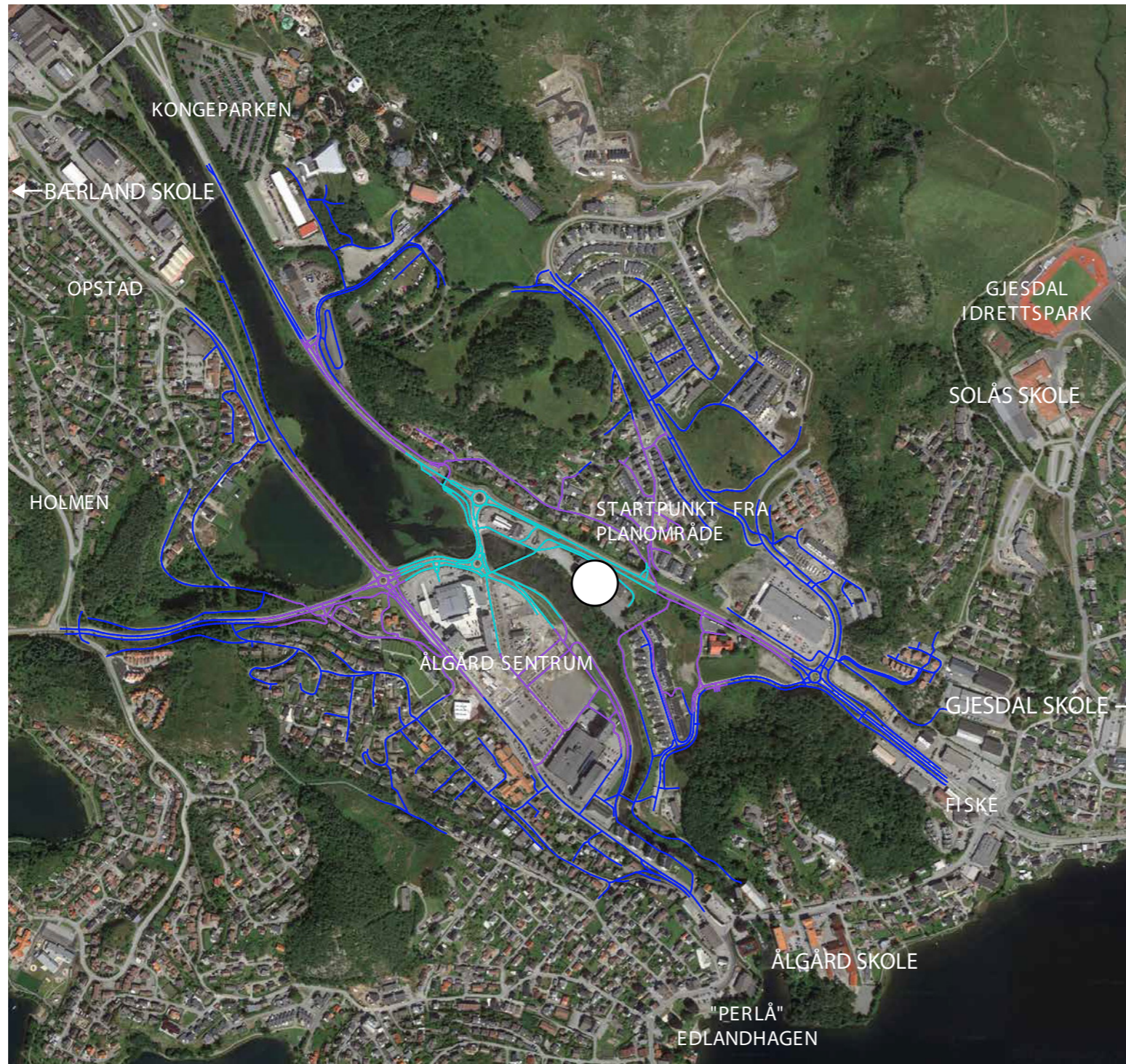
Parkeringsplasser er spredt innenfor planområdet. Det er om lag 100 oppmerkede overflateparkeringsplasser.



Bilde som viser parkeringssituasjonen for planområdet i dag. Eksisterende parkeringsplasser er markert i rødt med "P". (Grunnlagfoto hentet fra 1880.no).

## Gange fra planområdet

En GIS-analyse viser hvor langt en person kommer med gange på 5, 10 og 15 minutter fra planområdet i dag, med en gjennomsnittlig gangfart på 3,5 km/t. For alle skolene i området er det over 15 minutter å gå til planområdet og den planlagte nye svømmehallen. Gjesdal og Ålgård skole er nærmest med mellom 15-20 minutter å gå. Til Solås skole er det om lag 20 minutter å gå. Bærland skole er det mellom 20-30 minutter å gå.

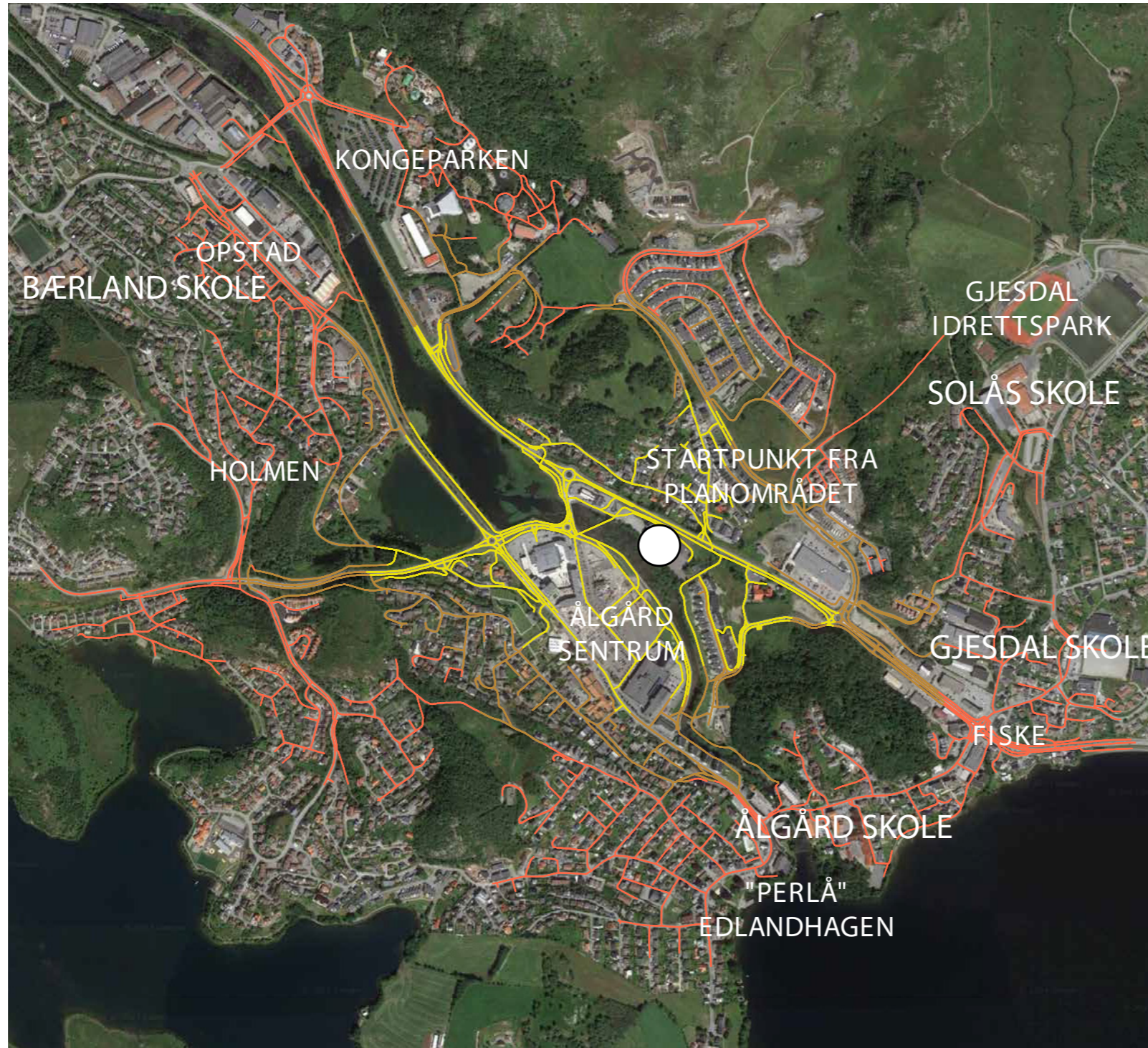


## Gangavstand fra planområdet

- Gange på 5 minutter
- Gange på 10 minutter
- Gange på 15 minutter

## Sykkel fra planområdet

En GIS-analyse viser hvor langt en syklist kommer med sykkel på 5, 10 og 15 minutter fra planområdet i dag, med en gjennomsnittlig gangfart på 16,3 km/t. En syklist vil komme seg et godt stykke på 15 minutter til destinasjoner som Kongeparken, Opstad, Gjesdal idrettspark, Fiske og "Perlå", samt flere boligområder. For skoleelever som skal på svømmeundervisning er alle skolene (Solås, Gjesdal, Bærland og Ålgård) med sykkelavstand innen 15 minutter. Gjesdal skole og Ålgård har den korteste sykkelavstanden som er ca. 10 minutter med sykkel.



### Sykkelavstand fra planområdet

- Sykkel på 5 minutter (16,3 km/t)
- Sykkel på 10 minutter (16,3 km/t)
- Sykkel på 15 minutter (16,3 km/t)

# OM PROSJEKTET

## Planlagt prosjekt

### KOMBINERT BOLIG, NÆRING, FORRETNING OG PARK

I forbindelse med regulering er det planlagt opp til 45 nye boenheter eller hotell, samt kombinert idrettsanlegg, forretning, kontor og tjenesteyting. Byggene langs Figgjoelven henvender seg mot elvepromenaden og parkanlegg, som er planlagt i forbindelse med utbyggingen. Det er planlagt å erstatte eksisterende gangbro over Figgjoelven med en ny gangbro nærmere boligområdet Bruhammaren i sør. Den nye gangbroen vil skape en viktig akse mellom øst-vest som knytter det nye bolig- og næringsområdet godt sammen med Ålgård sentrum.

Nordvestre del av tomten er et toetasjes bygg, med fleksibel bruk for kontor, forretning og tjenesteyting.

Den midtre delen av tomten er det planlagt bruk for et kommunalt svømmeanlegg. Eiendommen for svømmehallen er på ca. 3 500 m<sup>2</sup> og skal romme et svømmeanlegg på ca. 2 000 m<sup>2</sup> pluss tilknyttede fasiliteter. Dette kan for eksempel være et mindre serveringssted, kiosk, overnattings- eller treningsrom. Dersom svømmeanlegget ikke realiseres, åpner reguleringen for alternativ bruk slik som kontor, forretninger eller tjenesteyting.

I den sørøstre delen av tomten er det planlagt nytt boligfelt med parkeringskjeller med uteoppholdsarealer på parkeringsdekke. Boligene er tett tilknyttet svømmeanlegget og planlagt parkanlegg og gangbro. Alternativ til bolig er hotell på denne tomten, med tilsvarende volum.



Bildet viser tidlige skisser til bygg og uteområder. Boligene er plassert i den søndre delen av tomten. Det vil opparbeides en elvepromenade langs Figgjoelven, og en ny gangbro vil knytte ny bebyggelse med Ålgård sentrum.

## Forventet reisemiddelbruk blant beboere

Reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2019 viser at bilbruk tydelig dominerer reisemiddelvalg i regionen. Det er ikke gjort spesifikke undersøkelser for Gjesdal kommune, men Gjesdal grenser til Dalane og Jæren som er samlet statistikk fra. I spredtbygde områder er bilen et hyppig brukt fremkomstmiddel. Det er gjerne lengre avstander og ikke tilstrekkelig kollektivtilbud som gjør det vanskelig å rekke ulike gjøremål i løpet av dagen.

RVU for distriktet viser at antallet som går til gjøremål tilsvarer 15 % og 4 % med sykkel. Det er bare 5 % som tar kollektivreiser. ca. 74 % av reiser gjøres ved bil, enten som sjåfør eller passasjer. De områdene i statistikken som har lavere bilandel har til felles at det er en høy tetthet og samlokalisering av boliger, servicefunksjoner, handel og arbeidsplasser (RVU 2019).

Planlagte boliger er sentralt plassert i Ålgård sentrum og er nærme servicefunksjoner, samt har kort avstand til viktige kollektivakser. En kan da forvente noe høyere antall gående og syklende enn øvrige boligområder i distriktet. Dersom beboerne eller ansatte jobber eller bor i nabokommune og langs strekninger som ikke har kollektivtransport, øker sannsynligheten for at bil velges som fremkomstmiddel.

GIS-analysen viser at man innen 5-10 minutters gange kommer til Ålgård sentrum, og med sykkel kommer beboere seg helt til flere sentrale og viktige funksjoner i og rundt Ålgård. Det gjelder særlig barn og unge, da de raskt kommer seg til Gjesdal idrettspark, Kongeparken og alle skolene i nærområdet med sykkel. Gjesdal kommune oppgir at flesteparten av barn og unge sykler eller går til dagens svømmeundervisning.



### Sykkelavstand fra planområdet

- Sykkel på 5 minutter (16,3 km/t)
- Sykkel på 10 minutter (16,3 km/t)
- Sykkel på 15 minutter (16,3 km/t)

## Besøkstall for svømmehall

Svømmeundervisning for skoleelever:

Under viser et skjema med tall fra Gjesdal kommune som viser besøkstall per måned for svømmeundervisning for barneskoleelever, og hvilke reisemetode som benyttes. Gjennomsnittlig hver uke er det ca. 300 besøkstall fra skoleelever, og hver måned er det totalt 1170 gjennomsnittlige elevbesøk. Hovedfremkomstmiddelet for elevene er ved gange og sykkel. De yngste elevene ved Bærland skole tar buss.

SKOLE	TOTALT ELEVBESØK PER UKE				TOTALT ELEVBESØK PER MND	FREMKOMSTMIDDEL
	59 (2. tr.)	66 (3. tr.)	63 (4. tr.)	60 (5-7. tr.)		
Solås (elevtall per trinn)	59 (2. tr.)	66 (3. tr.)	63 (4. tr.)	60 (5-7. tr.)	Ca. 250	Gange
Gjesdal (elevtall per klasse ca. 28. Totalt 6 klasser for 8. trinn)	85		85		Ca. 170	Gange og sykkel
Ålgård (elevtall per klasse ca. 19 elever per klasse og 3 klasser per trinn)	57	57	57	57	Ca. 230	Gange
Bærland (Elevtall per klasse ca. 20. 2 klasser per 2.-4. trinn og 3 klasser per 7. trinn)	80 (3. og 4 tr.)	180 (2-4. tr. og 7 tr.)	80 (3. og 4tr.)	180 (2-4 tr. og 7 tr.)	Ca. 520	Buss mellom 2-4 trinn og 7 trinn sykkel.
Totalt besøkstall for elever	Ca. 280	Ca. 300	Ca. 285	Ca. 300	Ca. 1170	

Tabellen er en sammenstilling av elevtall oppgitt av Gjesdal kommune. Per uke er det gjennomsnittlig ca. 300 skoleelever som besøker eksisterende svømmeanlegg hver uke, som utgjør 1170 elevbesøk per mnd.



## Forventet reisemiddelbruk blant ansatte og besøkende

I reguleringsplanen legges det til rette for kombinerte formål: bolig og hotell (KBA2-3), samt forretning, kontor og tjenesteyting med og uten idrettsanlegg (henholdsvis KBA1 og F/K/T).

Det er ikke bestemt hvilken type virksomhet som vil etableres innenfor næringsformålet. KBA1 kan med full utnyttelse ha 3 619 m<sup>2</sup> som forretning med 36 ansatte. Svømmehallen vil nok sannsynlig ha færre ansatte per m<sup>2</sup> enn dette. Ved fullt utnyttet kontor vil det være mulig med rundt 157 ansatte.

For et lite areal med kombinert formål bolig og tjenesteyting (400 m<sup>2</sup>) vil det være maksimalt 4 ansatte.

For forretningslokalene i F/K/T er det beregnet 1 ansatt per 100 m<sup>2</sup> ut fra samtaler med aktør om 1500 m<sup>2</sup> forretningsareal i prosjektet, som regner med rundt 12 ansatte. Tallet kommer som en antakelse og avviker fra SVV Håndbok V713, som har tabeller for å kunne anslå trafikk tall. Dersom næringslokalet brukes som kontor er det vanlig å regne med et gjennomsnitt på 20-25 m<sup>2</sup> per ansatt (Renovasjonsteknisk plan).

Da det er usikkert hvilke formål og forretninger som vil komme, er det ikke mulig å gi noen nøyaktige tall om forventet reisemiddelbruk, utenom generell statistikk for reisevaneundersøkelsen 2019 (RVU).

RVU viser til at det generelt er en stor antall reisende i dag som bruker bil som hovedfremkomstmiddel (ca. 70 %), ca. 20 % gående og syklende og kun ca. 5 % med kollektivtransport. Faktorer som kan redusere andel bilbruk i dette prosjektet er dersom ansatte og besøkende bor i eller nært tilknyttet Ålgård sentrum, opparbeiding av ny gangbro og elvepromenade, kort gangavstand til kollektivtilbud, samt gode sykkel-parkeringsplasser.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har utarbeidet en rapport i 2019 der forskere har funnet en klar sammenheng mellom gåing og kvaliteter ved de fysiske omgivelsene. Når flere går bidrar det til redusert bilbruk, bedre folkehelse, triveligere og mer levende byer og tettsteder, økt sosial interaksjon og styrking av kollektivtransportens konkurransekraft (TØI 2019).

En kan forvente at opparbeiding av gode gang- og sykkelforbindelser, attraktive utearealer og møteplasser vil kunne bidra til å øke antall gående og syklende for ansatte og besøkende i nærområdet.



# ANBEFALINGER



## Parkeringsdekning for biler

Antall parkeringsplasser i dag: om lag 100

### KRAV TIL PARKERING I REGULERINGSPLAN OG OVERORDNEDE PLANER

Minimumskrav beregnes ut i fra fylkeskrav for næringsvirksomhet og områdereguleringens krav for bolig.

Fylkeskommunale planer – Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke (2020):

Parkeringsplasser skal ikke være til hinder for myke trafikanter og bør primært løses som fellesanlegg. Gjesdal kommune ligger i sone 4. Det er da 0,9 parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup>.

Områderegulering:

- Maksimum 1 p-plass per boenhet
- Pluss 15 % gjesteparkering (50 % kan legges under bakkenivå)
- Minimum 5 % av plassene skal være HC

Bil	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
<b>Høy arbeidsplass- og besøksintensitet:</b> Kontor, kjøpesenter, forretning, tjenesteyting	0,5	0,9	0,5	0,9
<b>Lav arbeidsplass- og besøksintensitet:</b> Industri, lager		0,5		0,5
<b>Bolig</b>	0,7	1	1,2 Blokkbebyggelse 1,8 Småhusbebyggelse	1,2 Blokkbebyggelse* 1,8 Småhusbebyggelse*

Tabell: Gjesdal kommune ligger i sone 4 noe som gir et maksimumskrav på antall parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> på 0,9 parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> for kontor/forretning/tjenesteyting og annet med høy arbeids- eller besøksintensitet. Tabellen er fra Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke (2020 s. 97).



Parkeringssituasjonen for planområdet i dag, med omlag 100 overflateparkeringsplasser. Eksisterende parkeringsplasser er markert i rødt med "P" (Grunnlagsfoto hentet fra 1880.no).

## FREMTIDIG SITUASJON FOR BILER

Antall parkeringsplasser maks krav: 124

For å få plass til parkering skal det bygges parkeringsanlegg i terrenget under boligene/hotellet. Samtidig som parkeringsplassene blir samlet vil de frigjøre mye areal som erstattes med bygg og utearealer.

### Parkeringsdekning for svømmehall: 40

I forbindelse med regulering er det planlagt en svømmehall. Eiendommen for svømmehallen er på ca. 3 500 m<sup>2</sup> og skal romme et svømmeanlegg på ca. 2 000 m<sup>2</sup>. Kommunen ønsker 40 parkeringsplasser til bil.

### Parkeringsdekning for næring/forretning: 32

Reguleringsforslaget legger opp til 3 600 m<sup>2</sup> forretning/kontor/tjenesteyting tillatt på vestre tomt.

Fylkeskrav: Maksimalt 0,9 bilplasser per 100 m<sup>2</sup>

Kravet tillater inntil 32 parkeringsplasser for vestre tomt. Minimum 4 av parkeringsplassene skal til sammen for vestre og midtre tomt (svømmehallen) være avsatt til HC.

Ved etablering av forretning, kontor, eller tjenesteyting som alternativ til svømmehall på den midtre tomten, vil det samme fylkeskravet med maks. 0,9 bilplasser per 100 m<sup>2</sup> gjelde her. Hvis boliger utgår til fordel for hotell, er dette et formål som ikke plasseres direkte i kategoriene til fylket. Det er heller ikke definert krav til hotell i kommuneplanen eller områdereguleringen for sentrum. Hotellets parkering vil være begrenset til arealet i garasjeanlegget i underetasjen.

### Parkeringsdekning for bolig: 52

Det er planlagt maksimalt 45 boenheter i prosjektet, som tilsvarer da maks. 45 p-plasser per boenhet i tillegg til 7 gjesteparkingsplasser, derav minimum 3 av parkeringsplassene skal være avsatt som HC-parkering.

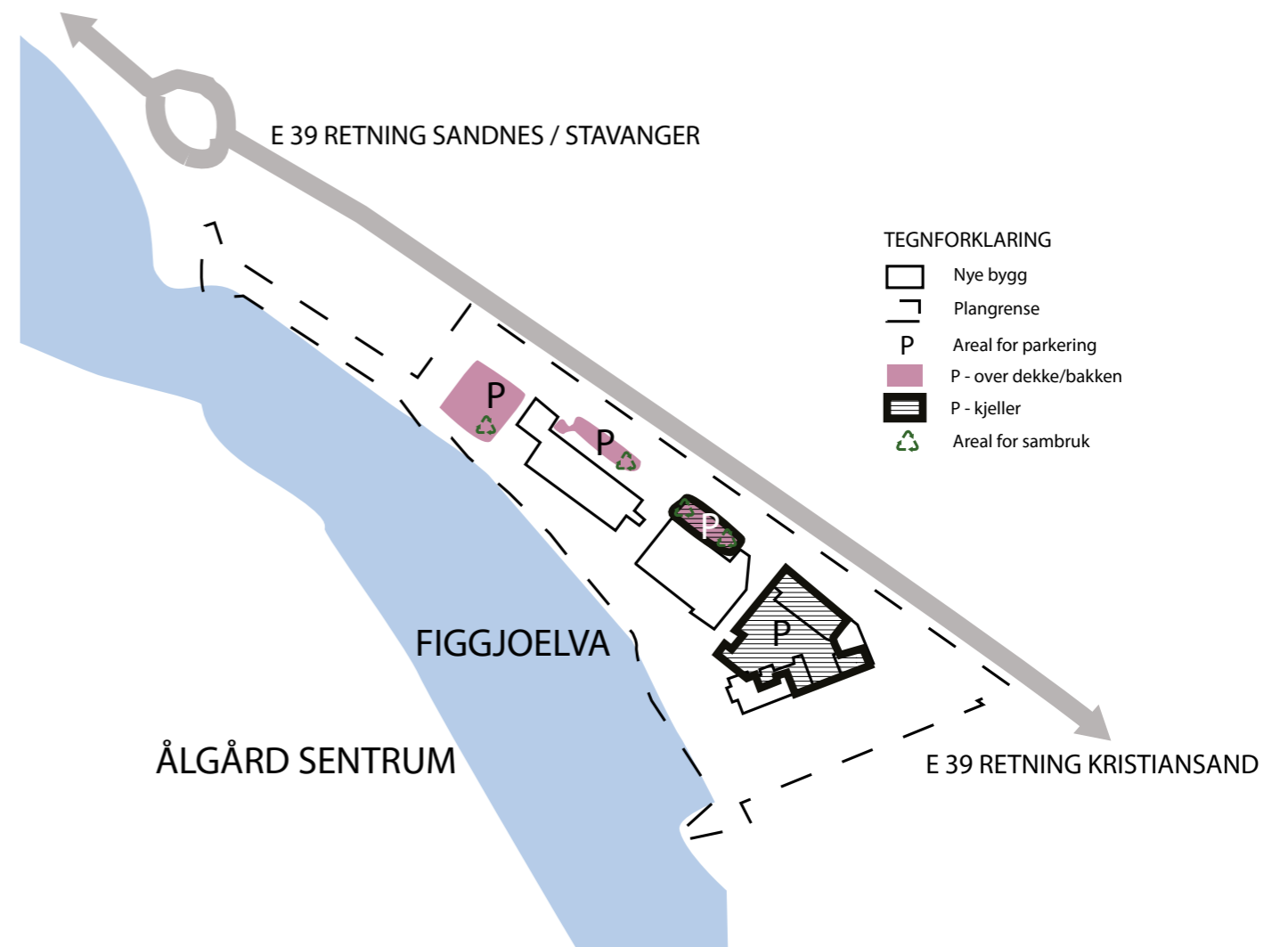
### Effektiv bruk av parkeringsplasser og sambruk:

Det finnes foreløpig lite forskningsbasert kunnskap om effekter av sambruk. Det er likevel mulig å legge til rette for sambruk slik at hver parkeringsplass kan ha fleksibelt bruk og tjene flere formål. Avhengig av hvilke formål som etableres vil parkeringsbehovet variere med formål og tid på dagen (TØI 2017). Sambruk kan innebære i dette prosjektet at parkeringsplasser benyttes til flere formål, som fritidsparkering eller gjesteparkering for boliger og besøkende til svømmeanlegget. Flere bruksområder for parkeringsplasser er særlig gunstig etter generelle stengetider, og er spesielt egnet ved anlegg med stort besøkstall, som svømmehallen.

### Anbefaling for parkerings- og mobilitetskrav

I byer og tettsteder med godt kollektivtilbud og tett bebyggelse kan en forvente mindre bilbruk. RVU (2019) viser en stor andel i regionen reiser med bil grunnet spredt bebyggelse. Da parkeringskravene er allerede fastsatt i områdereguleringsplan, der det er tatt høyde for at det er en sentral eiendom i Ålgård, legges anbefaling på krav som er allerede er fastsatt. Det vil være hensiktsmessig å tilrettelegge for sambruk av parkeringsplasser, for å sikre at elvepromenaden og parkanlegget gir allmenn tilgang, samt skape fleksibilitet for idretts- og næringsarealene. Det anbefales å sette av omlag 30 av overflateparkeringsplassene til sambruksparkeringsplasser. Dette tallet kan økes underveis i prosessen, og ved behov etter utbygging.

Det er viktig at parkeringsplassene samles nord i planområdet slik at sørvestlig del av planområdet holdes bilfritt og skjermet fra støy og trafikk. Da holdes samtidig tilkomst for myke trafikanter separert fra biltrafikk.



Parkerings situasjonen etter utbygging. Sørvest på eiendommen er parkeringsplassene i en parkeringskjeller. Det er foreslått at deler av parkeringsplassene innenfor planområdet settes av som "sambruksplasser", slik at deler av parkeringsplassene ikke er forbeholdt et formål eller bygg.

## Parkeringsdekning sykler

### KRAV TIL SYKKELPARKERING I REGULERINGSPLAN OG OVERORDNEDE PLANER

Dagens situasjon for sykler: 0 sykkelstativ registrert.

Minimumskrav beregnes ut i fra fylkeskrav for næringsvirksomhet og områderegulering for bolig.

Sykkel	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Øvrige områder
<b>Høy arbeidsplass- og besøksintensitet:</b> Kontor, kjøpesenter, forretning, tjenesteyting	3		2	
<b>Lav arbeidsplass- og besøksintensitet:</b> Industri, lager		0,5		
<b>Bolig</b>		3		
Alle tall er minimumstall. For bolig inkluderer tallene gjesteparkering.				

Tabell: Gjesdal kommune ligger i sone 4 noe som gir et minimumskrav på 2 parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> for kontor, forretning og annet med høy arbeids- eller besøksintensitet. Tabellen er fra Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke (2020 s. 98).

#### Sykkelparkeringsdekning for svømmehall: 40

Planlagt svømmehall er på ca. 2 000 m<sup>2</sup>. Minimumskravet fra fylkeskommunen er 2 sykler per 100 m<sup>2</sup>. Det utgjør da et krav på 40 sykkelparkeringsplasser. Dette er også ønsket fra kommunen.

#### Sykkelparkering for næring/forretning: 72

Fylkeskrav er på 2 sykkelplasser per 100 m<sup>2</sup> som utgjør 72 sykkelparkeringsplasser for bygg på ca. 3 600 m<sup>2</sup> forretning/kontor/tjenesteyting tillatt på vestre tomt.

#### Sykkelparkering for bolig: 90

Områdereguleringsskrav: Minimum 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet (45 boenheter), og utgjør totalt 90 sykkelparkeringsplasser med følgende fordeling:

- Bolig ca. 3 200 m<sup>2</sup> bolig i nordre blokk: 54
- Bolig ca. 1 800 m<sup>2</sup> i søndre blokk: 30
- Kombinert bolig/tjenesteyting ca. 400 m<sup>2</sup>: 6

## FREMTIDIG SITUASJON FOR SYKKELPARKERING

Antall nye sykkelparkeringsplasser krav: 202

#### Anbefaling til sykkelparkering- og mobilitetskrav

Antall sykkelparkeringsplasser bør følge kravet på minimum 202 sykkelparkeringsplasser, og utvide med totalt 10 ekstra parkeringsplasser tilknyttet svømmeanlegget, som gir totalt 212 sykkelparkeringsplasser.

#### Svømmeanlegg

Kravet for svømmehall er på 40 sykkelparkeringsplasser. Dagens svømmeundervisning gir et gjennomsnittlig ukesbesøk på nærmere 300 elever som utgjør 60 skoleelever i snitt per dag. Selv om en del elever går eller tar buss, kan andel syklende elever potensielt være over 40 på noen dager, selv om de 60 elevene er delt inn i mindre grupper fordelt utover dagen. Det er særlig for å sikre overlapp mellom timer, og dersom det i tillegg er andre besøkende til anlegget. For å sikre å dekke et stort spenn med besøkende på dagtid, ettermiddagstid og ved arrangementer kan det vurderes å sette opp 10 ekstra sykkelparkeringsplasser utover minimumskravet på 40 tilknyttet svømmeanlegget.

#### Kontor, næring og forretning

For næring og forretning er det et krav om 72 sykkelparkeringsplasser. Disse bør lokaliseres nærme inngangspartiene med gode låsemuligheter. Disse sykkelparkeringsplassen kan fordeles relativt jevnt. Hvor de plasseres og hvor mange bør bestemmes ut ifra virksomhet og besøksintensitet. Er det kontor vil syklene stå parkert en hel arbeidsdag for så å være ledige på ettermiddagen. Det vil være rom her for å vurdere samlokalisering av sykkelstativ ut ifra hvilke formål som etableres i byggene.

Hvis det etableres forretning, kontor eller tjenesteyting heller enn svømmeanlegg, anbefales det å følge fylkets krav til høy arbeidsplass- og besøksintensitet. Om hotell etableres som alternativ til boliger, anbefales fylkeskommunens krav til lav arbeidsplass- og besøksintensitet - hotellgjester kommer sjelden med sykkel.

#### Bolig

For boliger er det krav om minimum 90 sykkelparkeringsplasser, som er tilsvarende minimum 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet (ved totalt 45 boenheter). Det bør plasseres minimum 5 sykkelstativ per inngangsparti (tilsvarende 40 plasser på dekket) og 10 ved de største inngangspartiene. Totalt anbefales det 50 sykkelparkeringsplasser ved inngangspartiene, og minimum 40 i parkeringskjeller. I parkeringskjeller burde syklende ha gode låsemuligheter og eventuelt et par elsykkelladepunkt.

### Anbefaling til plassering av sykkelparkeringsplasser

Det er viktig at sykkelplasser fordeles over hele planområdet, og plasseres nærmest mulig inngangspartiene for både boliger, forretninger og svømmehall. Sikre sykkelparkeringsplasser bør plasseres i parkeringskjeller, samt sykkelskur på dekket.

For å gjøre det attraktivt å sykle bør det etableres sykkelstativ nærme hvert inngangsparti til bygningene. Det bør også sikres at det er et tilbud om sikker sykkelparkeringsplasser, og eventuelt ladeplass for elsykkel, særlig for beboere i planområdet, og eventuelt tilknyttet kontorlokaler. Totalt antall sykkelparkeringsplasser som anbefales er 212 sykkelparkeringsplasser fordelt innenfor planområdet.



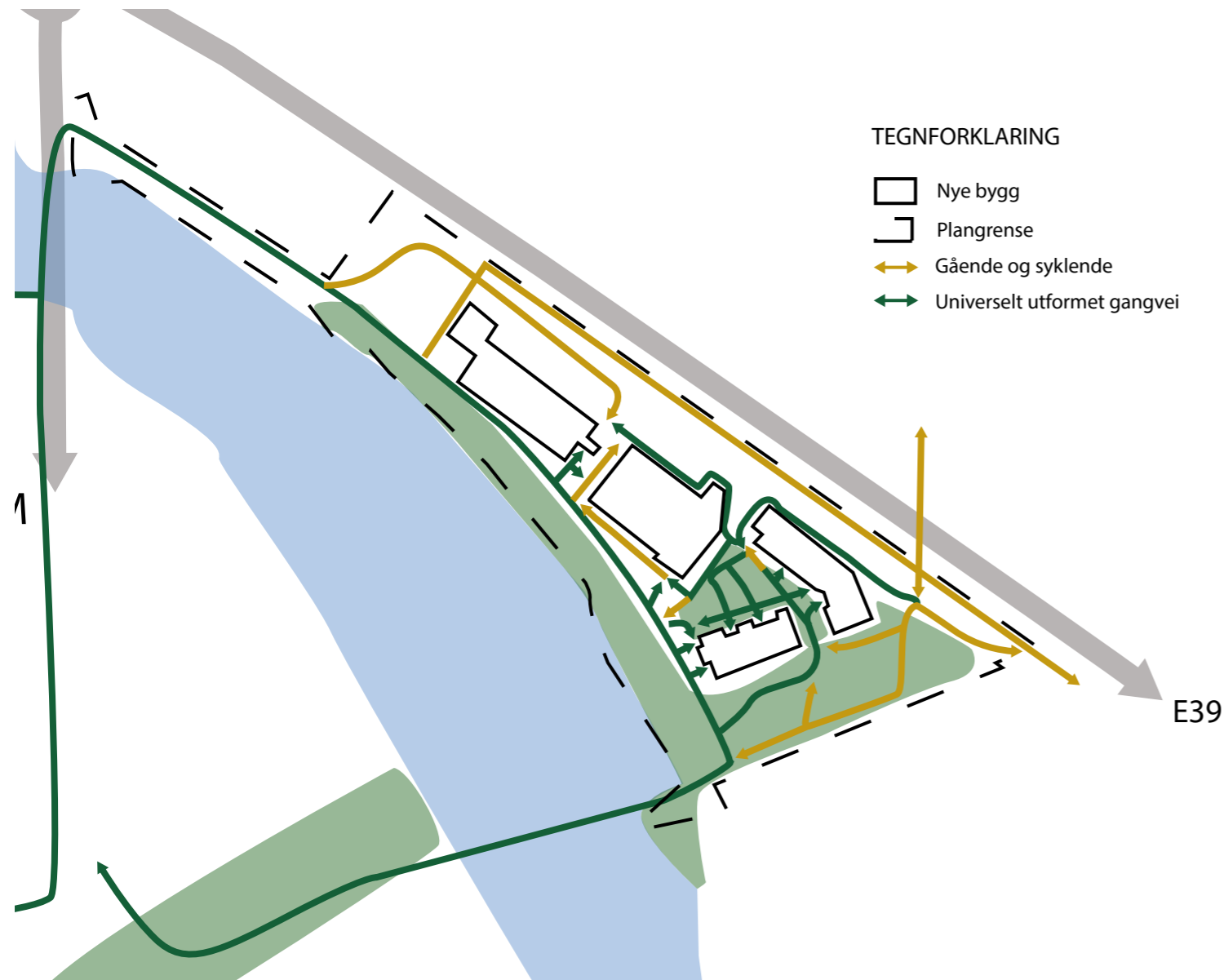
Sykkelparkeringssituasjon etter utbygging. Det foreslås å plassere sykkelstativ ved inngangspartier og / eller tett tilknyttet bygningene. Anbefales også sykkelparkeringsplasser i P-kjeller (vises ikke på illustrasjon).

## Universell tilgjengelighet (UU)

Tilkomster til planlagt bygg som oppfyller kravene til universell tilgjengelighet:

På parkeringsplasser med plass til 6 eller flere biler, skal minimum 5 % være universelt utformet og forbeholdt personer med funksjonsnedsettelse. Planen legger opp til universelle tilkomster til byggene. For hver parkeringsoppstilling skal det tilrettelegges for HC-parkering nærmest mulig inngangspartiene.

Det er noen snarveier og tilkomster som er via trapp, men det er lagt opp til alternativ tilkomst for å sikre universell tilgjengelighet.



Tilkomst til byggene er universelt utformet (UU). Det er noen gangveier og snarveier som er for bratte til å være universelt utformet. Det er da alternative tilkomster for bygningene der kravene eventuelt ikke er oppfylt.



Oversiktsbilde av planområdet fra sør.



Oversiktsbilde av planområdet fra nordvest.



Utsikt fra Figgjoelva. Elvepromenaden er UU. Tilkomst til høyre er for bratt til å være UU, men alternativ tilkomst til venstre.



Elvepromenaden er universelt utformet med fine omgivelser, som kan gjøre det mer attraktivt å gå eller sykle fremfor andre fremkomstmidler.

# Anbefalt mobilitet

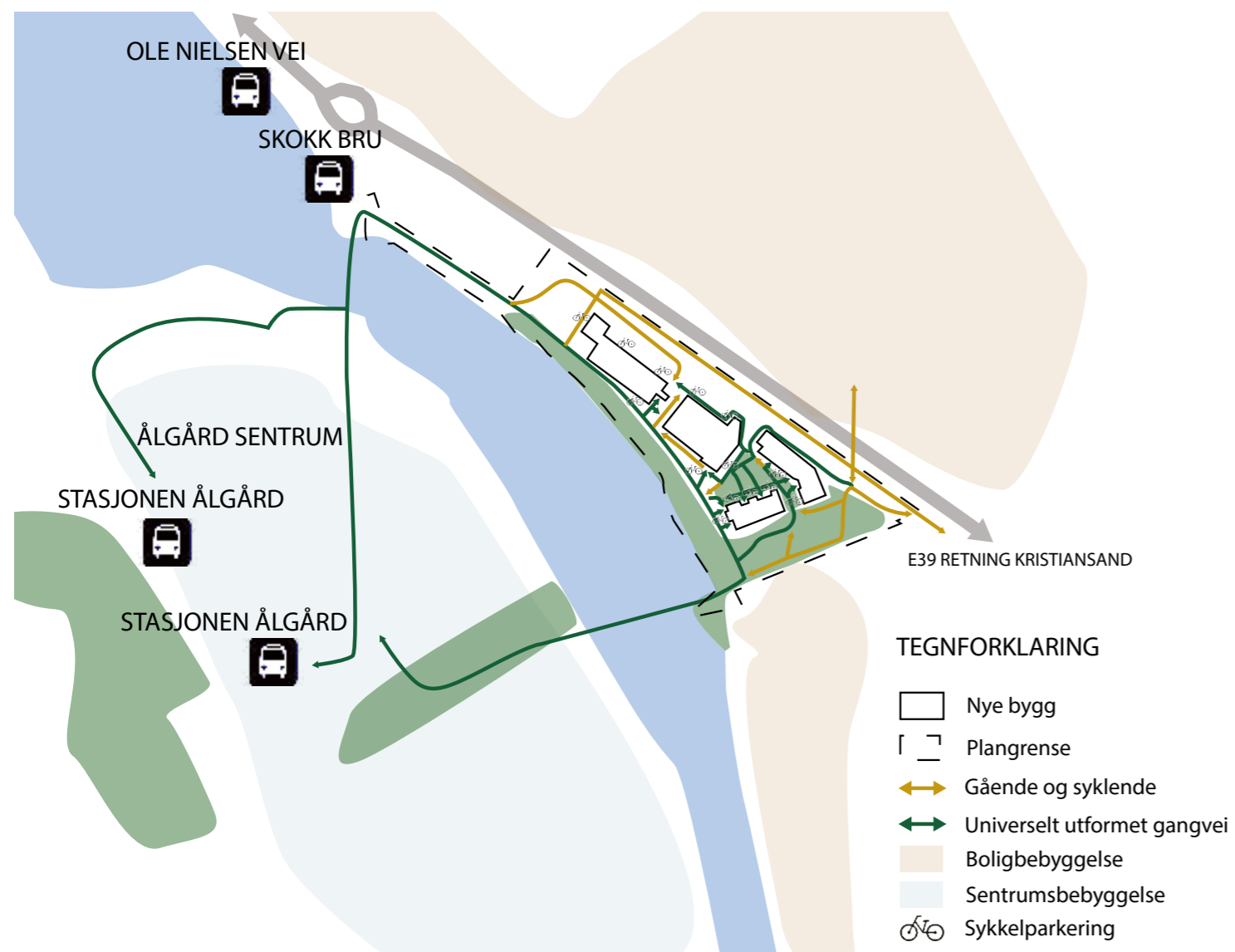


## Tilrettelegging for gående og syklende

Det anbefales at hovedtilkomst for gang og sykkel holdes separert fra tilkomst for biler og parkeringsplasser. Det er viktig å sikre at sykkelparkeringsplasser plasseres ved inngangspartier til alle bygg. En må også se på muligheten for å gjenopprette den nærmeste bussholdeplassen "Skokk bru", for å øke attraktiviteten ved å bruke kollektivtransport til planområdet.

Elvepromenaden er et viktig grep for å skape en god, trygg og hyggelig gangforbindelse som kan føre til at flere velger å gå fremfor å benytte andre fremkomstmidler. I tillegg er det positivt i et folkehelseperspektiv da flere kan velge å spasere en tur eller sykle. Eiendommen transformeres fra et lukket bilbasert areal, til en allment, trygg og grønn gangforbindelse og en ny turforbindelse.

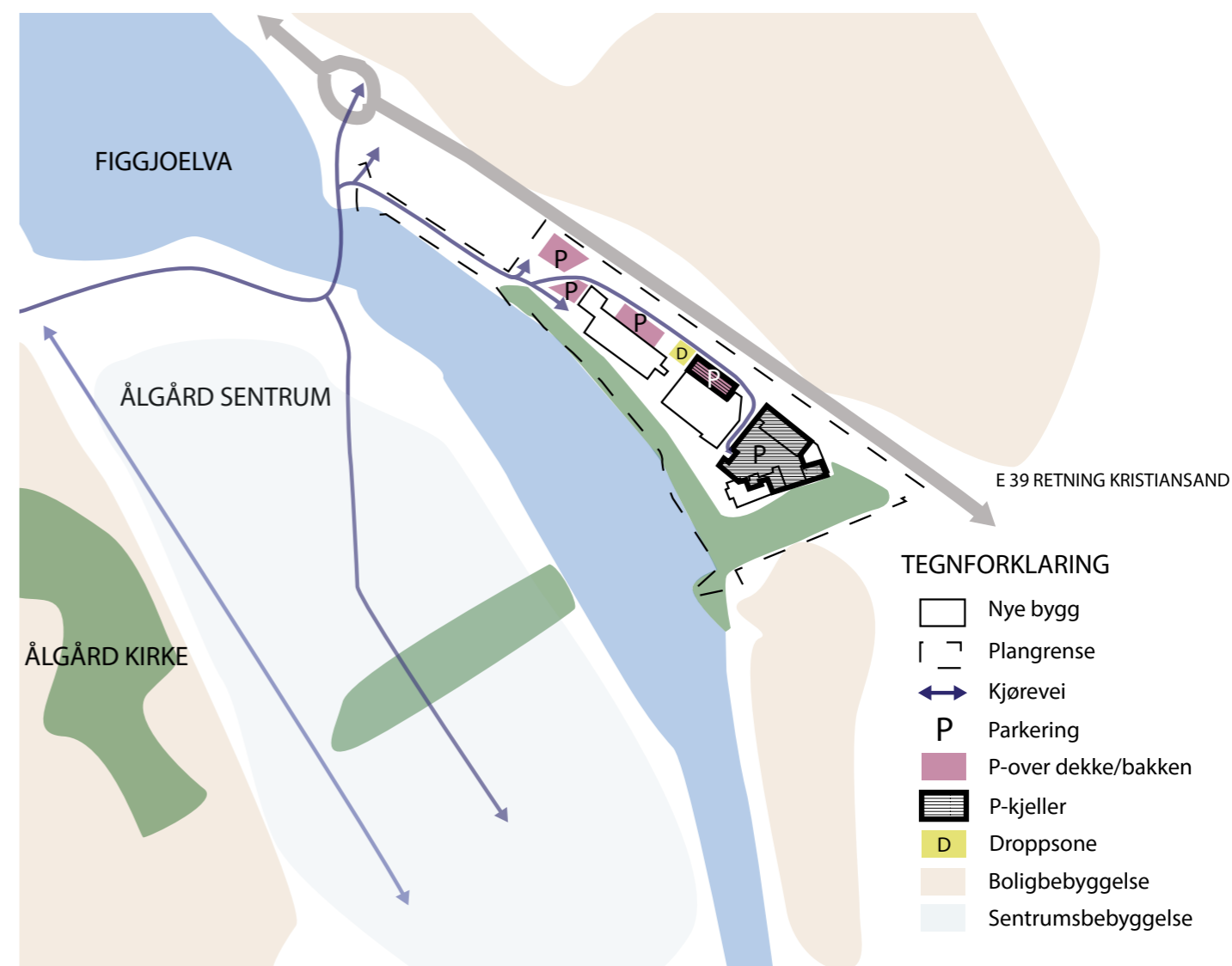
Det er viktig å legge til rette for universelle tilkomster til byggene, og samtidig lage snarveier som gjør det enkelt og raskt å komme seg rundt internt i planområdet.



## Tilrettelegging for kjørende

Det er viktig at parkeringsplassene samles nord i planområdet slik at sørvestlig del av planområdet mot Figgjoelva holdes bilfritt og skjermet fra støy og trafikk. Da holdes samtidig tilkomst for myke trafikanter separert fra biltrafikk. Selv om en stor andel trolig benytter seg av bil, er det likevel viktig å implementere bilreducerende tiltak, som gode sykkelparkeringsplasser, attraktive gangveier og kollektivtilbud.

Mellom svømmehallen og nytt bygg med funksjon for næring/forretning er det mulighet for etablering av en droppsone. Den bør plasseres ved fortau slik at barn som blir sluppet av eller hentet kan gå gjennom trafikksikkert området til den nye svømmehallen.



## ABC-metoden

I skjemaet under systematiseres svaret på om mobilitetsplanen er i henhold til ABC-prinsippet. ABC-metoden er et prinsipp for fysisk planlegging.

Prinsipp og mål	Tiltak i plan	Oppfylles
A. Sikre best mulig tilgjengelighet mellom næringsvirksomhet, handel, besøkende, arbeidstakere og kunder/brukere.	Gode gangforbindelser internt i planområdet og mellom byggene. Store deler av gangveiene er universell utformet. God kobling til Ålgård sentrum og eksisterende gang- og sykkelforbindelser.  Legge opp til sambruk av parkeringsplasser for bil og sykkel som skaper fleksibelt bruk av arealene.	Ja
B. Unngå støy, begrense luftforurensning, ha god sikkerhet, for å sikre et godt tettstedsmiljø	Parkeringsplasser for boligbebyggelse er lagt i fellesanlegg under bakken, som gjør at parkeringsplasser ikke vil være til hinder for myke trafikanter, samt frigjøre areal til andre formål som uteoppholdsarealer og parkanlegg. Dette er i henhold til kommuneplanen og fylkesplan.	Ja
C. Legge til rette for mindre bilbruk/bilavhengighet ved lokalisering av næringsvirksomheter.	Gode gang- og sykkelveier fra bussholdeplass og eksisterende veier. Opparbeidelse av elvepromenade og parkanlegg kan gjøre det mer attraktivt å velge å gå eller sykle, samt velge buss.	Ja



## Samlet vurdering

Planområdet ligger sentralt til i Ålgård og skal inneholde varierte formål med bolig, idrettsanlegg, forretning, og eventuelt kontor, tjenesteyting og hotell. Planlagt bebyggelse skaper et helt nytt byrom og gangakser. Samlet sett er ny situasjon betydelig bedre enn eksisterende, og vil kunne stimulerer til økt aktivitet og mobilitet i form av gange og sykkel. GIS-analysen viser at besøkende og beboere kommer seg til flere viktige funksjoner og andre boligstrøk i Ålgård innen gang- og sykkelavstand.

### Gående og syklende

Mobilitetsplanen anbefaler at gående og syklende prioriteres ved at det opparbeides gode gang- og sykkelforbindelser internt i planområdet som kobles godt til omkringliggende sentrumsområde og boligareal. Gangforbindelse må utformes slik at det vil være attraktivt å velge å gå eller sykle fremfor andre fremkomstmidler.

For å gjøre det attraktivt å sykle bør det etableres sykkelstativ nærme hvert inngangsparti til bygningene. Det bør også sikres at det er et tilbud om sikker sykkelparkeringsplasser, og eventuelt ladeplass for elsykkel, særlig i forbindelse med boligbyggene. Totalt antall sykkelparkeringsplasser som anbefales er om lag 212 sykkelplasser som er 10 plasser over minimumskravene (10 ekstra plasser ved svømmehall).

Ønsket for svømmehall er på 40 sykkelparkeringsplasser. For å sikre å dekke et stort spenn med besøkende på dagtid, og ettermiddagstid og ved arrangementer kan det vurderes å sette opp 10 ekstra sykkelparkeringsplasser utover minimumskravet tilknyttet svømmeanlegget.

For næring og forretning er det et krav om 72 sykkelparkeringsplasser, som burde lokaliseres nærme inngangspartiene med gode låsemuligheter. Hvor de plasseres og hvor mange bør bestemmes uti fra hvilken virksomhet og besøksintensitet det er beregnet, og samlokalisering kan vurderes.

For å gjøre det attraktivt å sykle bør det etableres sykkelstativ nærme hvert inngangsparti til boligbygningene. Det bør også sørges for at det er et tilbud om sikre sykkelparkeringsplasser, og eventuelt ladeplasser for elsykler, særlig for beboere i planområdet.

### Bilparkering

Dagens parkeringsplasser er spredt i hele planområdet. Nye parkeringsplasser samles på nordlige del av planområdet mot E39, som skjermer gang- og utearealene for intern støy og trafikk i planområdet. Resterende parkeringsplasser er under dekke, med uteoppholdsareal over. Da parkeringskravene er fastsatt i områdereguleringsplanen for sentrum, der det er tatt høyde for at det er en sentral eiendom i Ålgård, anbefales det å følge kravet om inntil 124 parkeringsplasser over og under dekke.

Selv om det er en sentral tomt er øvrig bebyggelse spredt og RVU viser en stor andel benytter bil som hovedfremkomstmiddel. Selv om en stor andel trolig benytter seg av bil, er det likevel viktig å implementere bilreducerende tiltak som gode sykkelparkeringsplasser, attraktive gangveier og kollektivtilbud.

Det vil være mer hensiktsmessig å tilrettelegge for sambruk av parkeringsplasser, for å sikre at elvepromenaden og parkanlegget gir allmenn tilgang, samt skape fleksibilitet for idretts- og næringsarealene. Det anbefales å sette av om lag 30 av overflateparkeringsplassene til sambruksparkeringsplasser. Dette tallet kan økes underveis i prosessen, og ved behov etter utbygging.



## Kilde

Rogaland fylkeskommune (2020) "Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke"

Reisevaneundersøkelsen (RUV, 2019) "Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033"

Tilgjengelig fra: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/planlegging/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-transport/samferdselsstrategi-for-rogaland-2022-2033/status-utviklingstrekk-og-utfordringer/?fragment=chapter-10816>

SSB (SSB, 2022) "Familier og husholdninger" Tilgjengelig fra:

<https://www.ssb.no/befolkning/barn-familier-og-husholdninger/statistikk/familier-og-husholdninger>

TØI (TØI, 2017) "Sambruk av parkeringsplasser"

Tilgjengelig fra: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-1-styring-bilbruk/sambruk-av-parkeringsplasser/>

TØI (TØI, 2019) "Folk går med når omgivelsene gjøres mer gangvennlige"

Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/forskningsomrader/byutvikling-og-bytransport/folk-gar-mer-nar-omgivelsene-gjores-gangvennlige-article35468-224.html>