

Mobilitetsplan – Detaljregulering Øia næringsområde

02.07.2024

Kommuneplanens arealdel stiller krav om mobilitetsplan

Jfr. Bestemmelser for kommuneplanens arealdel 2.8 Mobilitet (pbl §11-9 nr. 5):

«a) For nye utbyggingsprosjekt med areal over 500 m² BRA, som ikke er bustad eller fritidsbustad, skal det utarbeidast ein mobilitetsplan i samband med regulering, og parkeringsbehovet kan fastsettast på bakgrunn av denne. Mobilitetsplanen skal analysere moglegheiter for lågast mogleg avhengigheit av bil. Mobilitetsplanen skal i tekst og teikning vise løysingar for gange, sykkel, kollektivtrafikk, bil og varetransport og korleis desse dannar samanhengande transportruter. Omfanget av planen skal tilpassast type tiltak.»

Samt 2.7 Parkering (pbl § 11-9 nr. 5):

«d) Behov for parkering for bil ved næring, handel, tenesteyting og kontor mfl. for nye utbyggingsprosjekt med areal over 500 m² BRA skal vurderast ved utarbeiding av reguleringsplan og ved søknad om tiltak på bakgrunn av mobilitetsplan for tiltaket jf pkt 2.8.»

Beskrivelse av dagens situasjon

Dagens bruk

Planområdet er på ca. 33 daa. Deler av området brukes i dag til næring (Steinsenteret), og deler er opparbeidet for å kunne brukes til næring. Ca. 7 daa har blitt brukt som beiteområde og plen, og ca. 3,5 daa til småbruk, som nå er delvis brent av brannvesenet.

Lokalisering

Planområdet ligger på Brenna langs riksveg 36, ca. midtveis mellom Gvarv og Bø. Området ligger i tilknytning til eksisterende næringsareal på Brenna.

Adkomst

Eksisterende adkomst til planområdet er fra Rv. 36, der Steinsenteret og gnr/bnr 47/35 (tidligere Øia planteskole) har hver sin adkomst. Rv. 36 har fartsgrense 70 km/t. Eksisterende næringsområde på Brenna har adkomst via Torshølvegen, og avkjøringen fra Rv. 36 til Torshølvegen er et kanalisert kryss som er dimensjonert for store kjøretøy. Torshølvegen har fartsgrense 50 km/t.

Myke trafikanter

Det stopper to bussruter som stopper ved planområdet, på holdeplass «Brenna»: R1 Seljord-Bø-Skien og 323 Bø-Notodden. Ny g/s-veg mellom Bø og Gvarv ligger på motsatt side i forhold til planområdet. I tillegg går det en g/s-veg fra bussholdeplassen til friluftslivsområdet ved Bø/Gvarvelva. Denne g/s-vegen knytter seg til fortau langs Torshølvegen.

Estimerte avstander og tidsbruk fra nærliggende sentra er som følger:

Fra Bø: 4,3 km, ca. 14 min med sykkel og ca. 7 min med buss

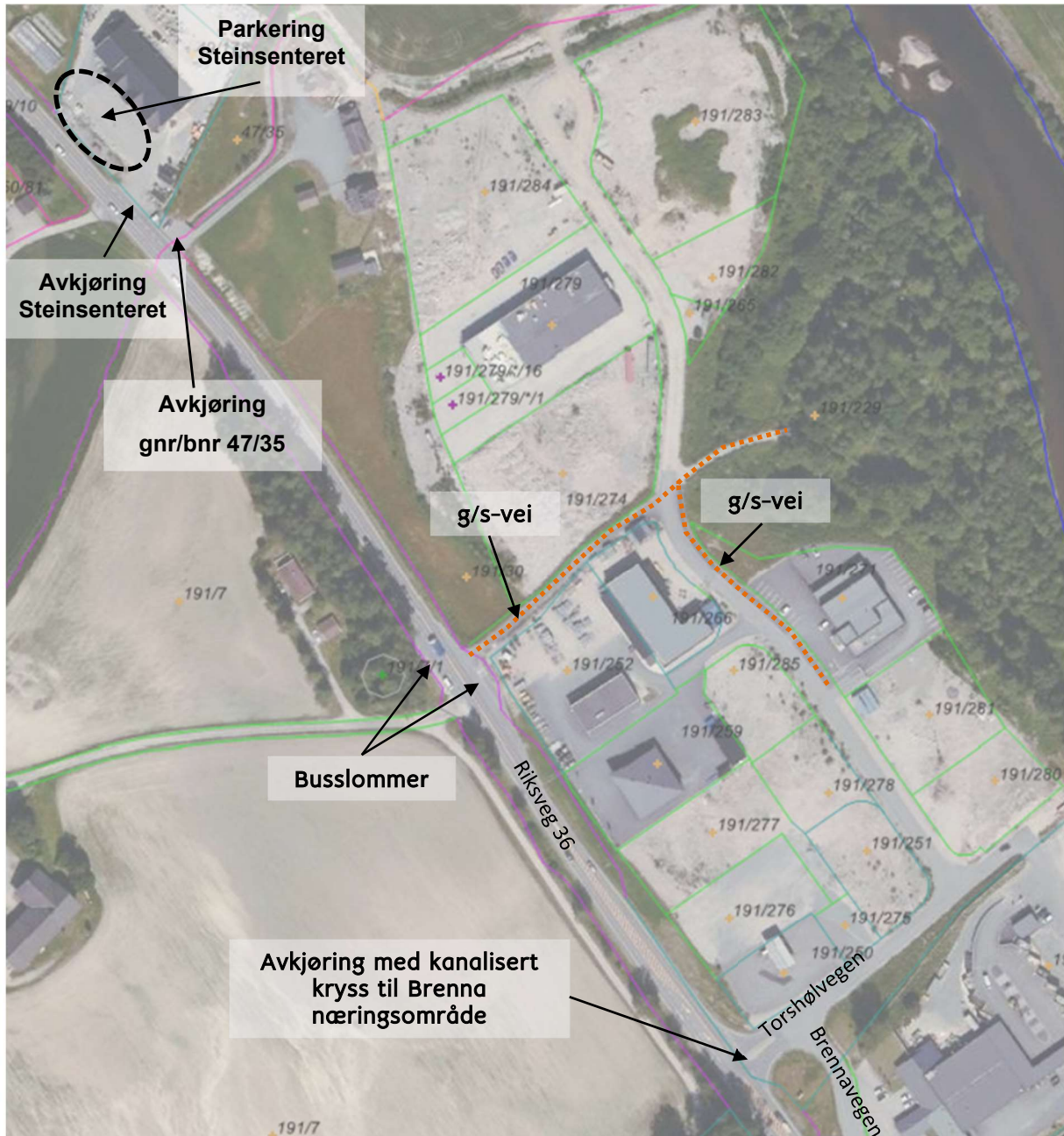
Fra Gvarv: 4km, ca. 13 min med sykkel og ca. 6 min med buss

Parkering

Steinsenteret har i dag overflateparkering tilknyttet sin virksomhet. Det er ellers ikke parkeringsplasser innenfor planområdet.

Varelevering og renovasjon

Steinsenteret har varelevering via adkomst fra Rv. 36, og har egen renovasjonsløsning.

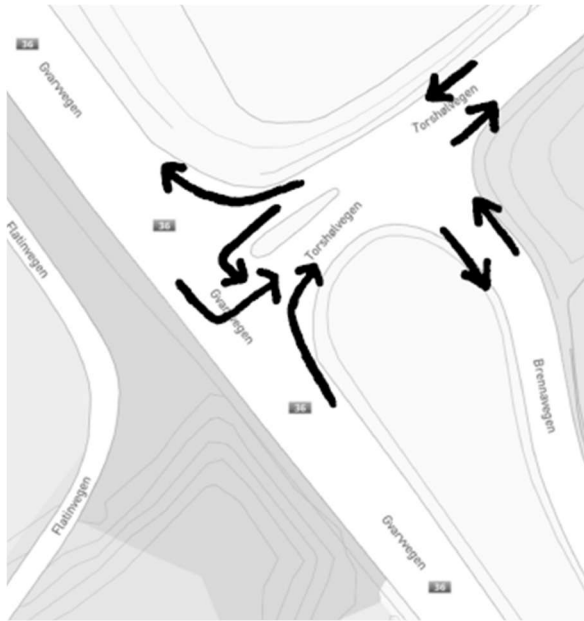


Figur 1: Eksisterende trafikksituasjon

Reisemønster

ÅDT for Riksveg 36 var 6.100 i 2022. For Torshølvegen ble det 29.08.23 gjennomført trafikk telling i det kanaliserte krysset langs Rv. 36. Formålet var først og fremst å avklare kapasitet i krysset og på Torshølvegen. Telling ble derfor gjennomført mellom kl. 15 og 17, som er timene med mest trafikk for Rv. 36 på hverdager (Trafikkdata). Det ble registrert inn- og utkjøringer i det kanaliserte krysset, inkludert kjøreretning. I tillegg ble det registrert inn- og utkjøring videre på Torshølvegen og til Brennavegen.

Trafikktellingen viser at det er mest aktivitet i krysset mellom kl. 15 og 16, med 151 passeringer i krysset totalt, og 106 passeringer videre på Torshølvegen. Tallene gjelder passering i begge kjøreretninger.



Figur 2: Kart med piler som viser hvilke passeringer det er gjennomført trafikktelling for.

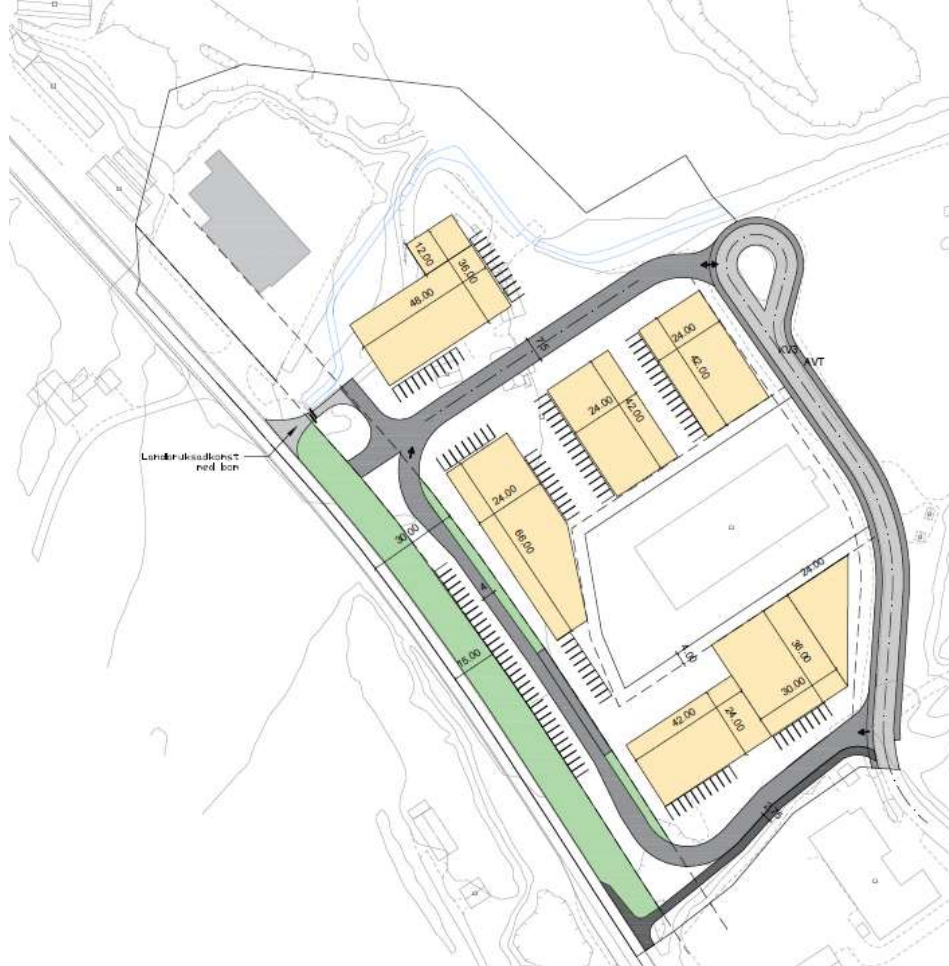
Prosjekt	Detaljregulering Øia næringsområde		
Kommune	Midt-Telemark		
Dato for telling	tirsdag 29. august 2023		
Tidspunkt for telling	kl. 15-17	(Makstimene i følge Trafikkdata)	
Telling gjennomført av	SØR arkitekter AS		
	kl 15-16 (makstimen)	kl 16-17	Totalt
Rv. 36			
Til området fra Gvarv	20	19	39
Til området fra Bø	28	16	44
Fra området til Gvarv	38	23	61
Fra området til Bø	65	24	89
SUM	151	82	233
Torshølvegen			
Inn	39	20	59
Ut	67	26	93
SUM	106	46	152
Brennavegen			
Inn	10	17	27
Ut	45	21	66
SUM	55	38	93

Beskrivelse av framtidig situasjon

Fremtidig bruk

Fremtidig bruk av eiendommen vil være lett industri/lager og handel med plasskrevende varer. Kjøpesenter, dagligvare eller annen detaljhandel tillates ikke.

Figur 3 viser illustrasjonsplan for området, med mulig realistisk arealutnyttelse. Ny tenkt bebyggelse utgjør ca. 7 300 m². I tillegg utgjør eksisterende bygg for Steinsenteret ca. 1.000 m².



Figur 3: Utklipp fra Illustrasjonsplan som viser mulig realistisk arealutnyttelse

Adkomst

Det legges opp til at næringsområdet skal ha adkomst fra Torshølvegen via eksisterende kanaliserte avkjøring fra Rv. 36. Dagens adkomst til Steinsenteret (gnr/bnr 49/173) fra Rv. 36 skal imidlertid opprettholdes, men dagens adkomst til tidligere Øia planteskole (gnr/bnr 47/35 og 191/30) stenges.

Myke trafikanter

Fordi virksomhetene industri/lager og handel med plasskrevende varer ofte krever biltransport, vil generering av myke trafikanter være begrenset. Det er imidlertid potensial for at ansatte kan bruke buss eller sykkel til jobb, via Brenna busstopp eller den nye g/s-vegen mellom Bø og Gvarv.

Antall sykkelparkeringer må vurderes etter hvilke virksomheter som etablerer seg innenfor planområdet, men det skal iht. KPA være minst 1 sykkelparkeringsplass pr. 100m² BRA. Kravet gjelder ikke for lagerbygg. Videre kan antall sykkelparkeringsplasser ta utgangspunkt i normtall fra vegvesenets håndbøker. Tabellen under viser normtall fra «Håndbok V122 Sykkelhåndboka».

Krav til sykkelparkering innarbeides i bestemmelsene.

Tabell 5.1: Norm for minimum antall parkeringsplasser for sykkel

Institusjon	Antall sykkelplasser
Bolig	1-3 plasser pr bolig
Skole	0,7 plass pr elev
Bedrift/kontor/industri	0,3-0,5 plass pr ansatt + gjesteplasser
Forretning/detaljhandel/kjøpesenter	Min. 2 plasser pr 50m ²
Kultur- og idrettsarenaer	2 sykkelplasser pr 10 seter

Renovasjon

Det legges opp til at renovasjon løses innenfor planområdet, på den enkelte tomt.

Parkeringsdekning

Planen vil ikke utløse ytterligere parkeringsbehov for Steinsenteret. For den nye bebyggelsen tar vi utgangspunkt i behov angitt i Byggforsk Detaljblad 312.130 Parkeringsplasser og garasjeanlegg. (basert på tall fra Statens vegvesen).

Tabell 22

Parkeringsplasser ved arbeids- og publikumsbygninger

Tallene tar utgangspunkt i 3–400 biler per 1 000 innbyggere. Tallene vil variere med kollektivtilbud, bilutnyttelse og overlappende bruk. Fra [\[951\]](#)

Virksomhet	Enhet	Antall parkeringsplasser per enhet
Kirker	Sitteplasser	0,1–0,3
Kino, teater	Sitteplasser	0,2–0,4
	Ansatte	0,2–0,3
Restaurant	Sitteplasser	0,2–0,3
	Ansatte	0,2–0,3
Hotell	Rom	0,3–1,0
	Ansatte	0,2–0,6
Idrettsanlegg	Tilskuere	0,2–0,4
	Ansatte	0,2–0,3
Skoler	Ansatte	0,6–1,0
	Elever > 18 år	0,1–0,2
Sykehus	Senger	0,8
Kontor	100 m ²	0,5–2,0
Forretninger	100 m ²	1,0–3,0
Kjøpesenter	100 m ²	2,0–5,0
Produksjon, lager, service	100 m ²	0,5–2,0

Ny bebyggelse tenkes som en blanding av lett industri/lager og handel med plasskrevende varer. Det er derfor relevant å basere seg på tall for «produksjon, lager, service» og «forretning». Aktuelle utregningsfaktorer blir dermed:

Virksomhet	Enhet	Antall p-plasser per enhet
Produksjon, lager, service	100 m ²	0,5 - 2,0
Forretning	100 m ²	1,0 - 3,0

Hvilken ende av skalaen som brukes vil måtte vurderes etter hvilken type virksomhet som faktisk etablerer seg. Fordi forretningstypen som tenkes etablert er plasskrevende handel, kan det være relevant å bruke nedre grense for forretning, da plasskrevende handel kan ha noe lavere besøksfrekvens enn detaljhandel.

Transportomfang

Utvidelsen vil generere noe mer trafikk, der estimert ny bebyggelse utgjør et tillegg på ca. 7.300 m² i et næringsområde med ca. 28.200 m² eksisterende bebyggelse. Dvs. rundt 25% økt næringsbebyggelse. Type virksomheter og formål vil være lignende resten av Brenna næringspark.

Gjennomført trafikk telling dekker felles avkjøring til hele næringsområdet. Basert på tall fra makstimen (kl. 15-16) og økt andel bebyggelse (25%), kan man derfor anta at utbyggingen vil generere omtrent følgende mengder ekstra trafikk:

	Andel av trafikk i makstimen	Mengde økt trafikk i makstimen
Avkjøring til/fra Rv. 36	151 x 25%	38
Torshølvegen	106 x 25%	27

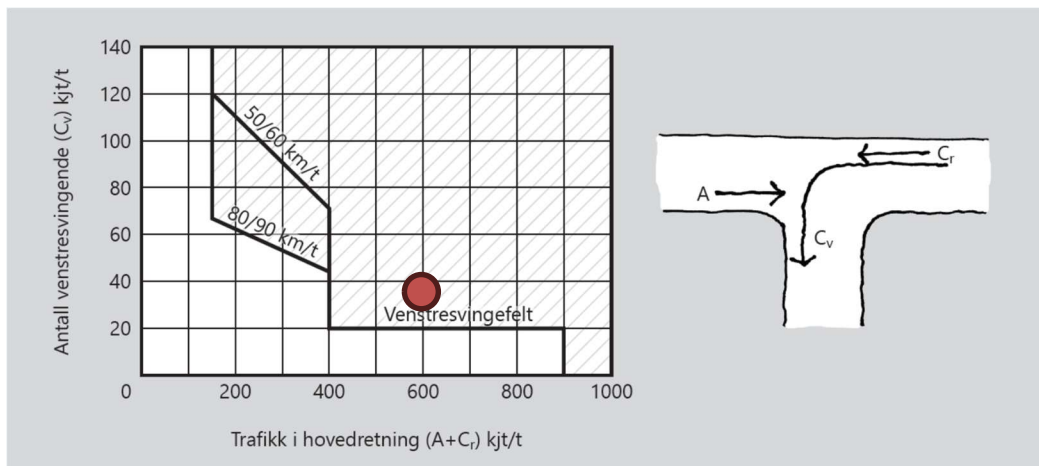
Estimert trafikk i krysset i makstimen blir dermed 151 + 38 = 189.

Økt belastning i venstresvingfelt estimeres til følgende:

	Andel av trafikk i makstimen	Mengde økt trafikk i makstimen
Til området fra Bø	28 x 25%	7

Estimert trafikk i venstresvingfelt i makstimen blir dermed 28 + 7 = 35

For å vurdere kapasiteten i krysset, brukes *N100 figur 4.1.13-1 Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time*. Rv. 36 har fartsgrense 70 km/t og ÅDT på 6100 (10% = 610 i makstimen). Som vist med rød prikk i figuren under, ligger trafikkbelastningen fremdeles godt innenfor kriteriene for venstresvingfelt. Siden det allerede er etablert venstresvingfelt i krysset fra Rv. 36, vurderes det at eksisterende kryss har kapasitet til å håndtere økt trafikkbelastning som følge av planforslaget.



Figur 4: Fra N100: Figur 4.1.1.3—1 — Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time.

Tiltak for å endre reisevaner i virksomhetene

For å endre folks reisevaner vil det i tillegg til potensialet for bruk av sykkel eller buss, være nødvendig å gjennomføre tiltak for de ansatte i virksomhetene. *(Ansvaret for å gjennomføre tiltakene ligger i hovedsak på virksomhetene selv).*

Forslag til tiltak som kan håndteres av virksomhetene:

- Gjennomføre sykkel- og gangkampanjer. Det ligger godt til rette for dette med ny g/s-veg mellom Bø og Gvarv.
- Ha bildeling, oppfordre til samkjøring.

Oppsummering

Utvidelse av eksisterende næringsområde på Brenna, ca. midtveis mellom Bø og Gvarv. Ny bebyggelse estimeres til ca. 7.300 m².

Adkomst tenkes lagt til Torshølvegen, der det er kanalisert kryss dimensjonert for store kjøretøy.

Planlagt utvidelse estimeres å genere 25% mer trafikk. Basert på kriterier for venstresvingfelt i N100, vurderes det at eksisterende kanaliserte kryss har kapasitet til å håndtere den økte trafikkbelastningen som følge av planforslaget.