

**MOBILITETSPLAN for Planid: 20050004**

**Detaljregulering for AMFI Eikunda**

**Eigersund kommune**

Datert: 02.05.2022



**PLAN- OG DOKUMENTOPPLYSNINGER**

|                      |  |
|----------------------|--|
| Kommune:             | Eigersund kommune  |
| Plannavn:            | Detaljregulering for AMFI Eikunda  |
| Formålet med planen: | Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utvidelse av eksisterende næringsareal i kjøpesenteret AMFI Eikunda. |
| Rapporttittel:       | Mobilitetsplan   |
| Utgave/dato:         | 1. utgave, 02.05.2022  |
| Oppdragsgiver:       | Coop Økonom SA   |
| Utarbeidet av:       | Nora Holmen Krag   |
| Sidemannskontroll:   | Marie Mjaaland   |

## INNHALDSFORTEGNELSE

---

|     |                                      |    |
|-----|--------------------------------------|----|
| 1   | INNLEDNING .....                     | 4  |
| 2   | DAGENS SITUASJON .....               | 5  |
| 2.1 | Beskrivelse av planområdet .....     | 5  |
| 2.2 | Tilgjengelighet .....                | 5  |
| 3   | FREMTIDIG SITUASJON.....             | 9  |
| 3.1 | Planlagt tiltak.....                 | 9  |
| 3.2 | Transportomfang.....                 | 10 |
| 3.3 | Mobilitet.....                       | 11 |
| 4   | BEREGNINGER.....                     | 15 |
| 4.1 | Estimert turproduksjon .....         | 15 |
| 4.2 | Reisemiddelfordeling.....            | 15 |
| 4.3 | Ønsket reisemiddelfordeling .....    | 15 |
| 4.4 | Oppsummering.....                    | 16 |
| 5   | SAMLET VURDERING OG KONKLUSJON ..... | 17 |

## 1 INNLEDNING

---

I forbindelse med detaljregulering for AMFI Eikunda, ønsker Eigersund kommune at det utarbeides en mobilitetsplan for å vurdere trafikksikkerheten i området.

Iht. kommuneplan for Eigersund skal det utarbeides mobilitetsplan ved utbyggingsprosjekter større enn 1000 m<sup>2</sup> BRA eller etableringer av offentlige og private virksomheter med over 50 ansatte. Planforslaget tilrettelegger for 2 200 m<sup>2</sup> utvidelse av eksisterende næringsareal.

Kommuneplanen til Eigersund slår fast at mobilitetsplanen skal inneholde mål for ønsket reisemiddelfordeling, i tråd med kommunens ønske om økt sykkelandel og nullvekst i biltrafikk. Mobilitetsplanen skal beskrive tilbudet for gående, syklende, kollektivtransport og bil.

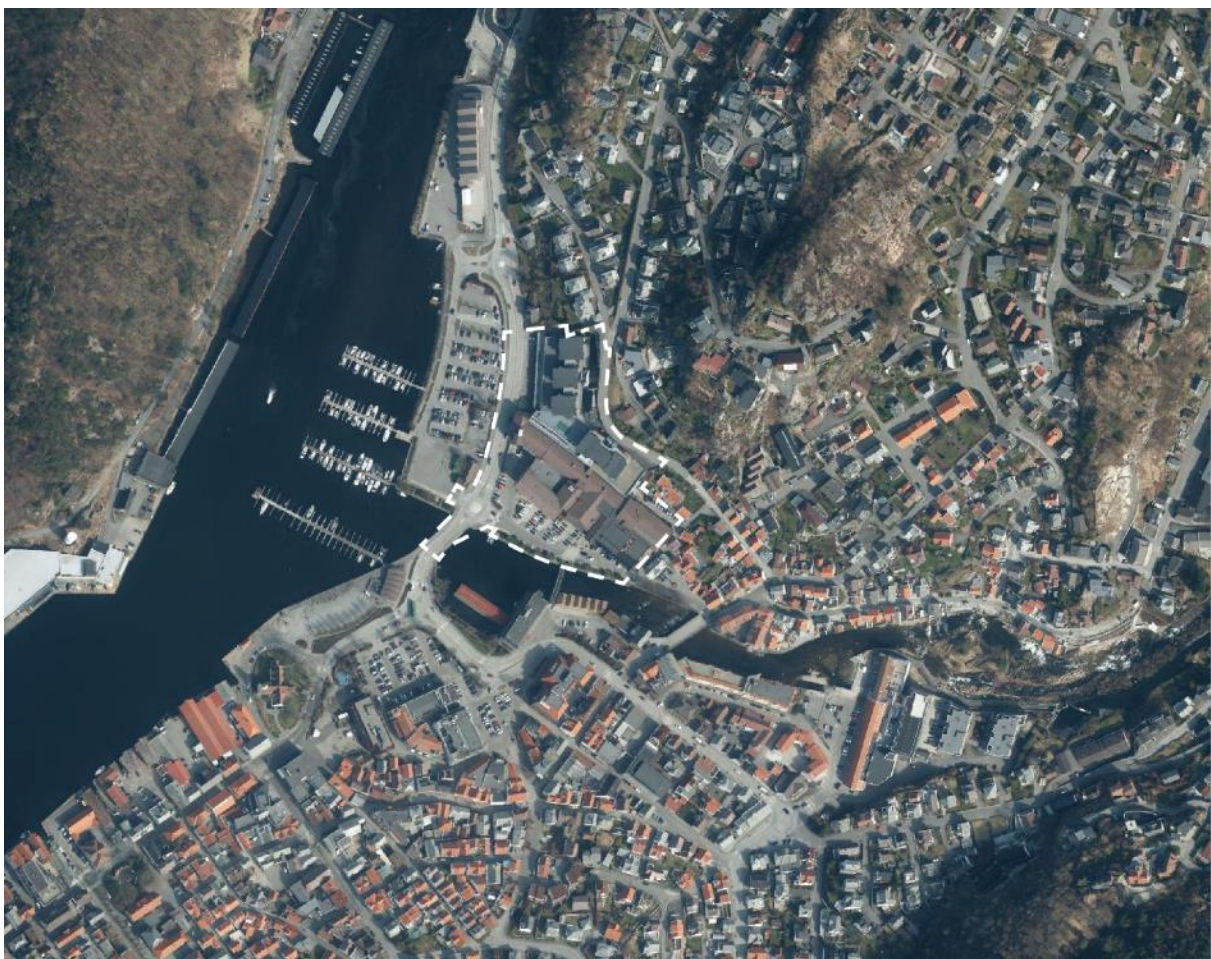
## 2 DAGENS SITUASJON

---

### 2.1 Beskrivelse av planområdet

Planområdet ligger i Eigersund sentrum i Eigersund kommune. Planområdet er på ca. 20 daa og består av eiendommen gnr/bnr 43/446. Eiendommen består hovedsakelig av ulike næringsfunksjoner og offentlig tjenesteyting. I tillegg er det boliger i nord, med parkering i samme anlegg som resterende næringsareal.

Nærområdet består av sentrumsstruktur i sør og trehusbebyggelse i øst. I nord ligger nyere boligområder, som ligger vesentlig høyere i terrenget enn planområdet. Vest for planområdet er FV44 og parkeringsarealer. Kjøreadkomst til planområdet er fra rundkjøring ved FV44, med mulig gjennomkjøring til Fabrikkplassen. I tillegg er det adkomst til parkeringsanlegg fra FV44, nord for rundkjøringen. Det er også bro for myke trafikanter over elven i sør, som knytter området til sentrum.



Figur 1 Planområdets beliggenhet i Eigersund

### 2.2 Tilgjengelighet

#### 2.2.1 Sykkel og gange

Planområdet består av bebyggelse med stort fotavtrykk, som gir lange avstander rundt bygget for gående, utenfor senterets åpningstider. I senterets åpningstider er det mulig å gå gjennom senteret, og dermed gjøre avstandene innenfor planområdet kortere. Det er en gangbro som kobler senteret sammen med Eigersund sentrum, og det er kun 300 m

gangavstand til Eigersund torg. Ellers er det fortau langs veier og gang-/sykkelvei langs FV44. Den sentrale beliggenheten gir kort avstand for mange besøkende og ansatte. Det er 55 parkeringsplasser for sykkel innenfor planområdet.

Iht. undersøkelser utført av transportøkonomisk institutt er sykkel mest attraktivt på reiser under 5 km og gange mest attraktivt på reiser under 1 km. Majoriteten av boliger i Eigersund er innenfor en 2 km radius fra planområdet. Planområdet har et godt utgangspunkt for at reiser kan skje med sykkel og til fots, mtp. avstander. Ulempen er at gang- og sykkelnettet er i forbindelse med eksisterende bilveier, som er plaget av støy- og luftforurensning, samt kupert terreng som gir fysiske utfordringer.



Figur 2 Gang- og sykkeltilgjengelighet

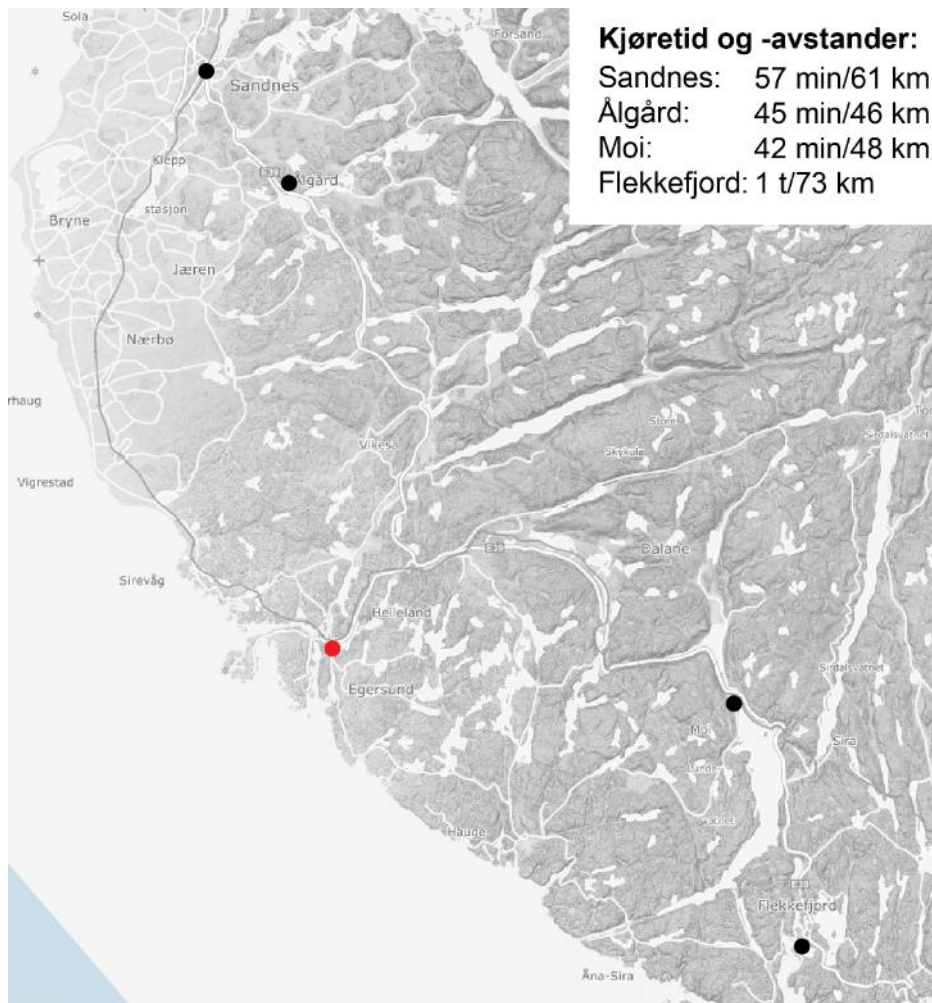
### 2.2.2 Kollektiv

Kollektivtilbudet til planområdet er bra, ettersom Eigersund bussterminal ligger rett øst for FV44, se Figur 2. Herfra går det buss i de fleste retninger, bla. til Hauge i Dalane, Stavanger, Østebrød, Rundevoll og Hovland. Dette gjør at majoriteten av innbyggerne i Eigersund kan ta

buss til planområdet. I tillegg er det under 1 km til togstasjonen med tog i retning Stavanger og Oslo. Det går både regiontog og lokaltog fra Egersund stasjon, som er endestasjonen for lokaltoget. Lokaltoget går to ganger i timen mot Stavanger, og regiontoget har omtrent 7 avganger til dagen i retning Oslo/Stavanger.

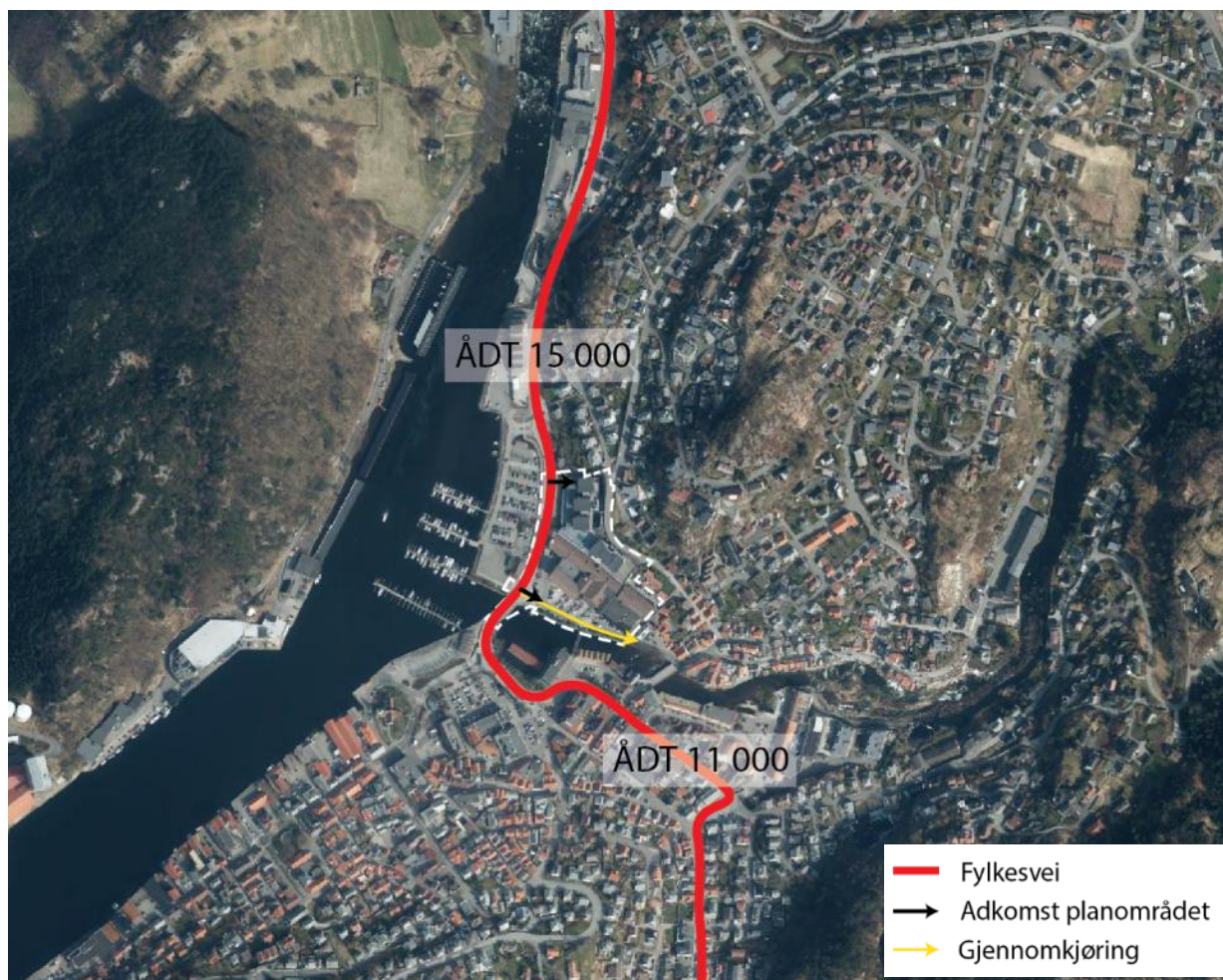
### 2.2.3 Bil

Planområdet ligger innenfor Eigersund sentrum. Det er sett på kjøreavstander til et utvalg av relevante målpunkt i regionen. Nord for planområdet finner man bl.a. Ålgård og Sandnes, og sørover finner man bl.a. Moi og Flekkefjord. Figur 3 viser at det er forholdsvis lange avstander til andre byer og tettsteder i regionen.



Figur 3 Kjøretid og avstander

Planområdet har adkomst til parkeringskjeller fra kryss langs FV44, og til varelevering og utendørsparkering fra rundkjøring ved FV44, som vist i Figur 4. FV44 har høy trafikkbelastning med ÅDT på 15 000. Innenfor planområdet er det 201 parkeringsplasser fordelt på parkeringshus og utendørs parkeringsplass ved hovedinngang, for AMFI. Boligene har 1 parkeringsplass pr. bolig, i samme anlegg. Senteret tilbyr 2 timer gratis parkering for besøkende. Det er åpent for gjennomkjøring fra parkeringsplass til Fabrikkplassen, foran hovedinngangen. Planområdet har svært god tilgjengelighet for bil.



Figur 4 Biltilgjengelighet



### 3 FREMTIDIG SITUASJON

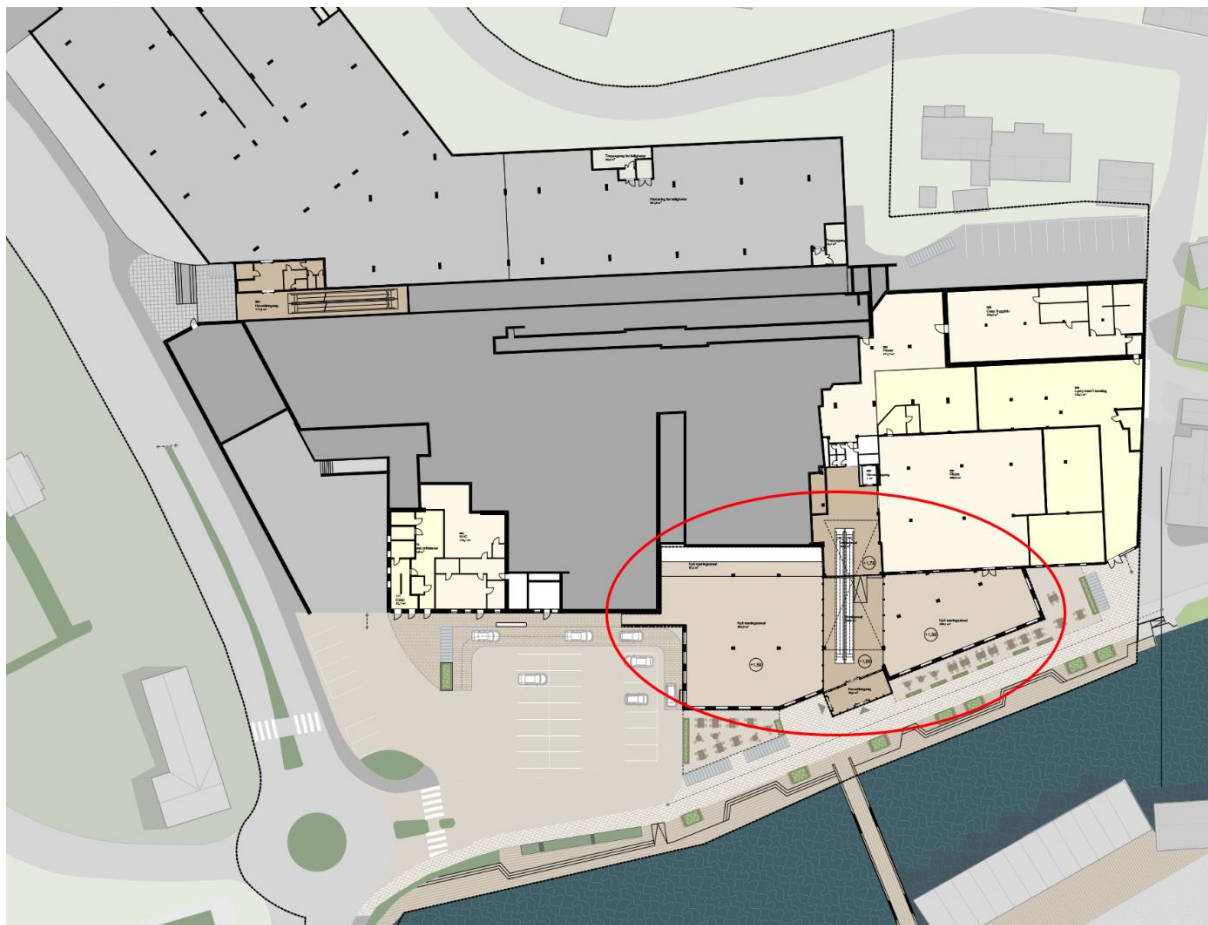
#### 3.1 Planlagt tiltak

Formålet med planen er å utvide eksisterende næringsareal i kjøpesenteret AMFI Eikunda. Nye arealer utvides på eksisterende parkeringsareal. Hensikten er å knytte senteret nærmere Eigersund sentrum, samt etablere aktive fasader og utadrettet virksomhet mot elva og sentrum. I planen inngår også opparbeiding av areal ved elvebredden for å øke kvalitet og brukbarhet av områdene.

Forretnings-/næringsareal består av handel, servering, kontor, fellesareal m.m. Nytt forretnings-/næringsareal vil være 2 200 m<sup>2</sup>. Eksisterende forretnings-/næringsareal er på ca. 13 900 m<sup>2</sup>. Samlet forretnings-/næringsareal vil dermed være omtrent 16 100 m<sup>2</sup>. I tillegg kommer Eigersund Fayance museum på 2 700 m<sup>2</sup>. Boliger i nord er ikke medregnet, ettersom eksisterende situasjon videreføres og de i liten grad påvirkes av planforslaget.

Tabell 1 Arealoversikt

| Formål/funksjon                | Areal (m <sup>2</sup> ) | Sum           |
|--------------------------------|-------------------------|---------------|
| Eksisterende forretning/næring | 13 900                  | 16 100        |
| Fremtidig forretning/næring    | 2 200                   |               |
| Eksisterende museum            | 2 700                   | 2 700         |
| <b>Totalt</b>                  |                         | <b>18 800</b> |



Figur 5 Situasjonsplan. Utvidelse fremhevet med rødt

## 3.2 Transportomfang

Fremtidig transportomfang er basert på opplysninger fra AMFI, håndbok V713 *Trafikkberegninger* og håndbok V126 *Byen og varetransporten*. Ved beregninger er det gjort forenklinger og antakelser, men antas allikevel å være representative for området og dets bruk. Alle tall er omtrentlige verdier. Turproduksjon/personurer omfatter alle turer inn og ut av området med alle typer fremkomstmidler og gange. En tur er en forflytning fra ett sted til et annet utenfor hjemmet. For eksempel vil besøkende som kommer til området generere to turer: tur/retur. Boligene i nord er ikke vurdert i mobilitetsplanen, ettersom det ikke gjøres endringer som vil påvirke reisemiddelfordelingen eller trafiksikkerheten for dem.

### 3.2.1 Besøkende til planområdet

Tall fra AMFI viser at kjøpesenteret hadde 1,1 millioner besøkende i 2021. Dersom man antar jevnt antall besøkende hver dag senteret har åpent, utgjør det omtrent 3 500 tusen besøkende hver dag fra mandag til lørdag. 3 500 tusen besøkende generer 2 turer hver, som gir samlet turproduksjon for besøkende: 7 000 personurer.

Utvidelsen vil gi et nytt areal på omtrent 2 200 m<sup>2</sup>. Iht. håndbok V713 gir handel 50-90 personurer per 100 m<sup>2</sup>. Dersom man tar utgangspunkt i 70 personurer per 100 m<sup>2</sup>, vil det nye arealet generere 1 540 personurer per dag.

Museet har oppgitt at de hadde 6 000 besøkende i 2021, og holder åpent 5 dager i uken. Det gir ca. 25 besøkende per dag, som generer 50 personurer. Dette forventes å være relativt likt etter utvidelsen av AMFI.

Besøkende til planområdet ved fremtidig situasjon vil dermed generere omtrent 8 540 personurer per dag.

Tabell 2 Personurer hver dag for besøkende

|                     | Besøkende pr dag | Personurer pr dag |
|---------------------|------------------|-------------------|
| <b>Eksisterende</b> | 3 500            | 7 000             |
| <b>Fremtidig</b>    | 770              | 1 540             |
| <b>Museum</b>       | 25               | 50                |
| <b>Sum</b>          | 4 295            | <b>8 590</b>      |

### 3.2.2 Ansatte

AMFI opplyser om at det er 240 ansatte i kjøpesenteret. I beregningene er det anslått at alle disse er på jobb hver dag. Ansatte som reiser til og fra planområdet generer dermed omtrent 480 personurer ved eksisterende situasjon. Basert på antall ansatte ved dagens situasjon fra AMFI ser man at per 100 m<sup>2</sup> er det omtrent 1,7 ansatte. Dette medfører at det vil være omtrent 37 nye ansatte etter utvidelsen. Dette vil generere 74 personurer.

Fremtidig situasjon vil dermed ha omtrent 277 ansatte, som generer 554 personurer per dag.

Tabell 3 Personurer hver dag for ansatte

|                     | Ansatte | Personurer pr dag |
|---------------------|---------|-------------------|
| <b>Eksisterende</b> | 240     | 480               |
| <b>Fremtidig</b>    | 37      | 74                |
| <b>Sum</b>          | 277     | <b>554</b>        |

### 3.2.3 Varelevering

Transportomfang for varelevering er basert på erfaringstall fra håndbok V126 *Byen og varetransporten*. Forventet antall vareleveringer pr dag pr butikk i sentrumsnære kjøpesenter er 1,2-2,5. I videre beregninger er det brukt 2 vareleveringer pr dag pr butikk. I dagens situasjon er det 25 butikker, og med utvidelsen vil antallet butikker øke. I beregningene er det antatt 30 butikker ved ny situasjon. Det vil da være 60 vareleveringer per dag som gir en turproduksjon på 120.

### 3.2.4 Fordeling av turer gjennom døgnet

Åpningstidene til senteret er mandag til fredag 10-20, lørdag 10-18 og stengt søndag. De fleste besøkende til senteret kommer på hverdager mellom 10-18 og lørdager mellom 10-15, basert på besøkstall fra Google.

Dagligvarebutikken i kjøpesenteret har utvidet åpningstid fra 08-22 i hverdager, 08-20 på lørdager og 09-20 på søndager. Til tross for utvidet åpningstid, er det travlest i dagligvarebutikken fra 10-17 i hverdager og 10-15 på lørdager. Det er få besøkende til dagligvarebutikken på søndager.

Museet er åpent onsdag til fredag fra 11-15 og lørdag til søndag fra 11-17. Besøkende til museet utgjør en svært liten andel av reisende til planområdet, og påvirker i liten grad fordeling av turer gjennom døgnet.

Varelevering vil hovedsakelig skje mellom 08-16 i hverdager, men utgjør en svært liten andel av turene til og fra området.

Majoriteten av turene til og fra planområdet skjer mandag til fredag 10-18 og lørdager 10-15.

### 3.2.5 Oppsummering

Kjøpesenter har sesonger/perioder hvor det er mer travelt, men det er i mobilitetsplanen tatt utgangspunkt i et gjennomsnitt av antall besøkende, hver dag som senteret har åpent.

Samlet antall personturer til planområdet pr dag fra mandag til lørdag er omtrent 9 264, hvor besøkende står for over 90% av alle turer til området.

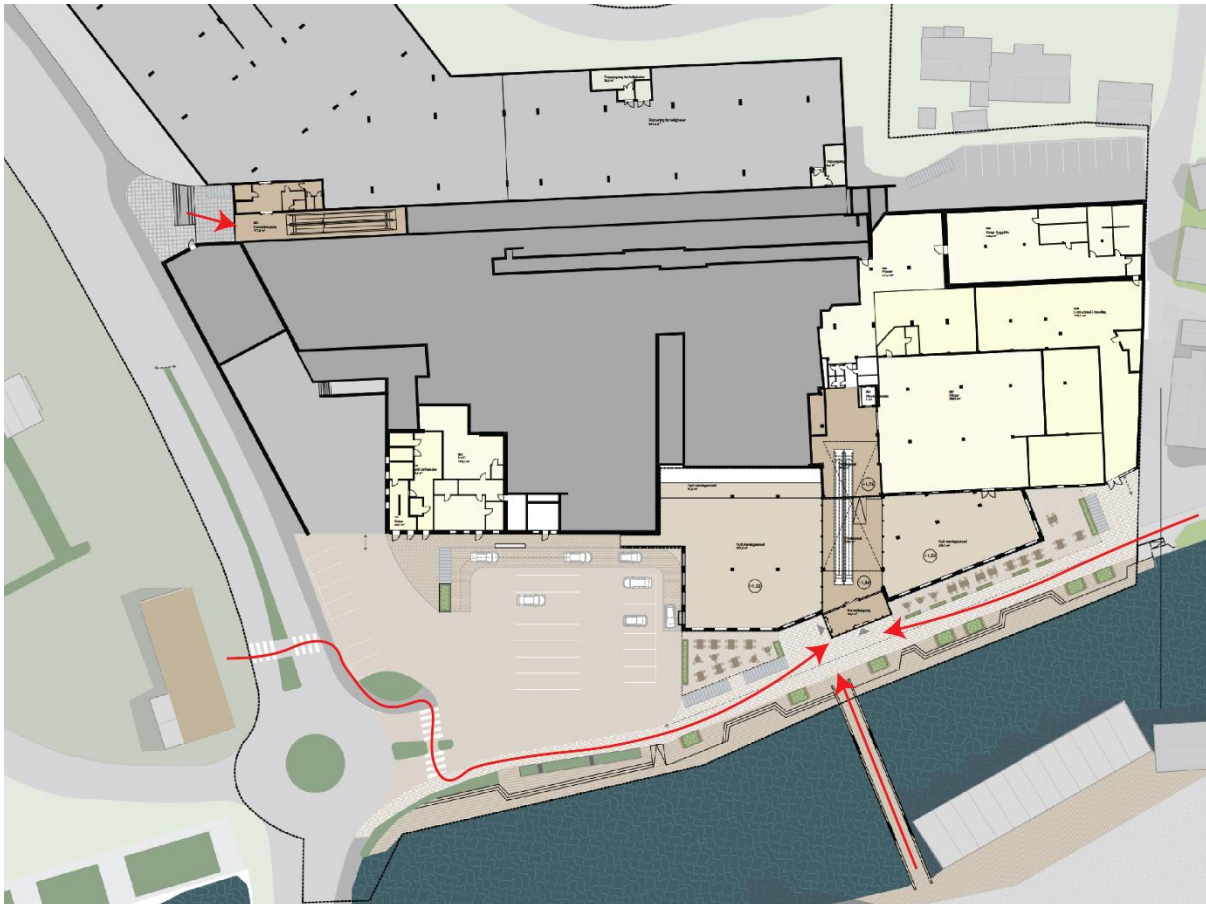
Tabell 4 Personturer til og fra planområdet

| Reise         | Eksisterende situasjon | Fremtidig situasjon |
|---------------|------------------------|---------------------|
| Besøkende     | 7 050                  | 8 590               |
| Arbeidsreiser | 480                    | 554                 |
| Varelevering  | 50                     | 120                 |
| <b>Sum:</b>   | <b>7 580</b>           | <b>9 264</b>        |

## 3.3 Mobilitet

### 3.3.1 Myke trafikanter

Det skal i planforslaget tilrettelegges for myke trafikanter i større grad enn ved dagens situasjon. Hovedinngangen skal fremheves og det tilrettelegges for opphold i forbindelse med inngangen. Det skal ikke være gjennomkjøring forbi hovedinngangen for personbiler. Bryggen skal utbedres og gjøres bredere. Den eksisterende broa over Lundeåna bevares for å koble planområdet til Eigersund sentrum. Figur 6 viser adkomst fra bussterminalen i vest, sentrum i sør og boligområdet i vest, samt tilgang til senteret fra inngang i nordvest langs FV44.



Figur 6 Tilgjengelighet for myke trafikanter

Iht. kommuneplan skal det være 2 parkeringsplasser for sykkel per 100 m<sup>2</sup> BRA kontor/forretning. Det medfører at kravet for antall parkeringsplasser for sykkel er 322, ikke medregnet museet. Majoriteten av turene til planområdet vil være handels- og servicereiser, og iht. reisevaneundersøkelsen fra 2018/19, blir kun 3% av handels- og servicereiser gjennomført med sykkel. Det tilsvarer 258 personturer med sykkel, altså kun 129 reiser tur/retur med sykkel. Dersom de 129 besøkende fordeles jevnt utover de ti timene senteret har åpent, vil det være behov for 13 sykkelparkeringer for besøkende. Dette antyder at kravet i kommuneplanen vil være høyere enn behovet til planområdet.

Ved fremtidig situasjon vil det være ca. 80 parkeringsplasser for sykkel, hvorav 55 av disse er beregnet for besøkende. Dette vil være høyere enn behovet til handels- og servicereiser, og bidra til å legge til rette for en økning i bruk av sykkel i fremtiden. Det tilrettelegges for at ansatte har innelåst sykkelparkering under tak og gode garderobefasiliteter, slik som i dag. I dag har ansatte 25 parkeringsplasser for sykkel i parkeringskjeller. Det anbefales å øke antall sykkelplasser for ansatte ved utvidelsen.

### 3.3.2 Bil

Utvidelsen vil gjøre planområdet noe mindre tilgjengelig med bil. Det vil ikke være endringer i adkomsten til området, men gjennomkjøring til Fabrikkplassen vil ikke lenger være mulig. I tillegg skal det fjernes 35 parkeringsplasser ved hovedinngangen, slik at det vil være 166 parkeringsplasser innenfor planområdet, utenom beboerparkering.

I kommuneplan for Eigersund er det krav om oppstillingsplass for én bil per 100 m<sup>2</sup> BRA forretning, og 0,2-0,8 plasser pr. ansatt for museet. Eksisterende produktive areal er 13 900

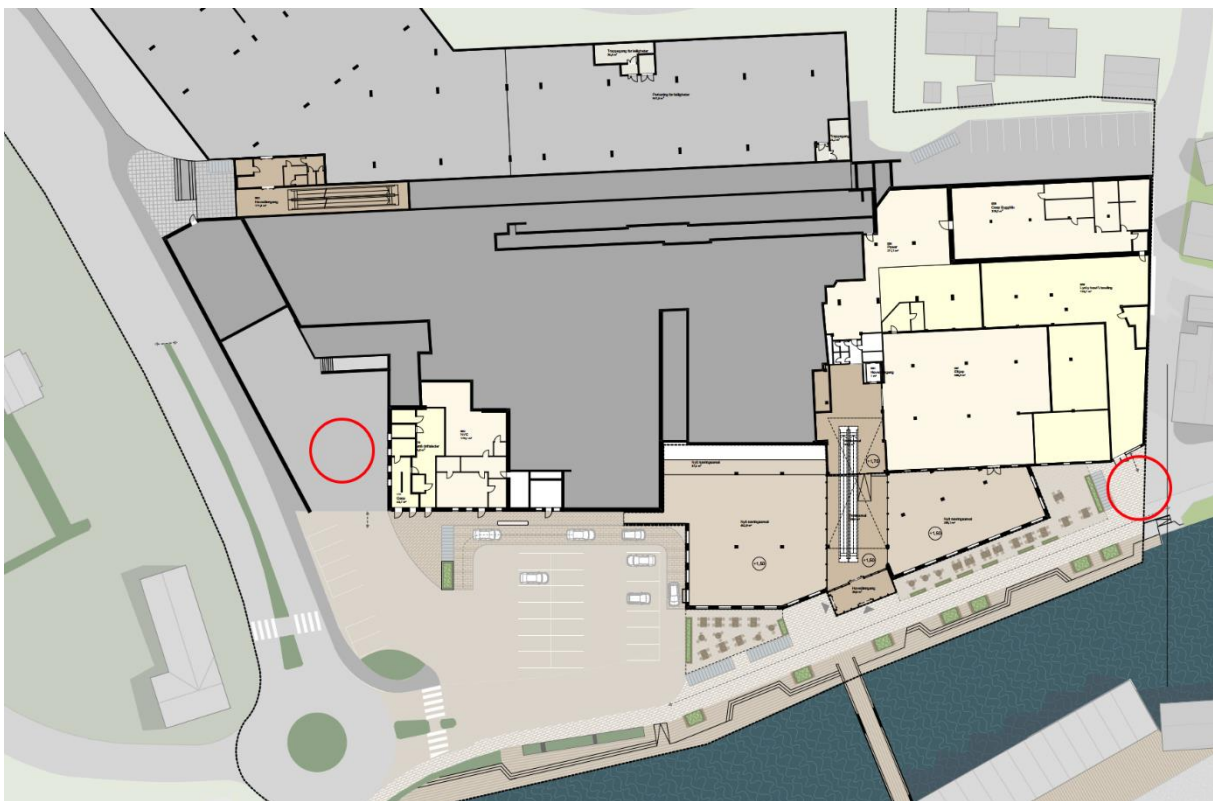
m<sup>2</sup> og fremtidig næringsareal er 2 200 m<sup>2</sup>. Kravene tilsier en parkeringsdekning på ca. 162 parkeringsplasser. Foreslått planforslag er dermed tilnærmet i tråd med overordnede krav.

Det er vanlig å bruke mellom 15-45 min inne på kjøpesenteret (google). Dersom man tar utgangspunkt i at besøkende bruker omtrent 30 min på parkeringsplassen, gir det høy rullering på parkeringsplasser. Noen av parkeringsplassene vil være disponert av ansatte, men det antas at ca. 140 parkeringsplasser vil brukes av besøkende. Med en rullering på parkeringsplass hver halvtime, gir det mulighet for 1 960 biler på parkeringsplassene i løpet av senterets åpningstid. Dersom man antar jevn fordeling av de 4 295 besøkende gjennom senterets åpningstid, gir det mulighet for at 46% kan kjøre bil til planområdet, etter utvidelsen. Dette er en omtrentlig beregning, hvor det i travle perioder vil være en lavere andel som kan kjøre, og det i rolige perioder vil være høyere andel som kan kjøre.

Planområdet vil fortsatt ha middels-god tilgjengelighet for personbiler. Reduksjonen i antall parkeringsplasser vil kunne bidra til å få ned andelen bilførere i travle perioder.

### 3.3.3 Varelevering

Varelevering skal hovedsakelig skje vest i planområdet, likt som ved dagens situasjon. Det vil være behov for noe varelevering fra sørøst, med kjøring over gatetun ved hovedinngang. Ved varelevering i vest skal lastebiler snu inne på området, som vist i Figur 8, for å ikke kjøre forbi hovedinngang. Semitrailere vil også ha mulighet for å snu innenfor planområdet, se Figur 9, og det vil ikke være behov for at de kjører forbi hovedinngangen. Det er gunstig for trafiksikkerheten at svært få lastebiler og personbiler kjører forbi hovedinngangen.



Figur 7 Varelevering vist med rød sirkel



Figur 8 Spring varebil



Figur 9 Spring semitrailer

## 4 BEREGNINGER

### 4.1 Estimert turproduksjon

Iht. grunnlagsinformasjon i kap. 3.3 vil planområdet generere følgende turproduksjon: 9 264 personturer.

### 4.2 Reisemiddelfordeling

Tabell under viser estimert reisemiddelfordeling for arbeidsreiser og handle- og servicereiser for omegn til Stavanger. Omegn til Stavanger innebærer Sandnes, Sola, Randaberg og Rennesøy. Det finnes ikke egne tall for Eigersund kommune, men tall for omegn til Stavanger antas å være representative. Tallene er hentet fra reisevaneundersøkelsen fra 2018/19. Planområdet har pr i dag svært god tilgjengelighet for bil, som gir høy andel bilførere. Tabellen viser en svært høy andel bilførere for begge typer reiser, men man ser store forskjeller i bruk av andre transportmidler.

Tabell 5 Reisemiddelfordeling for arbeidsreiser og handle- og servicereiser i omegn til Stavanger (RVU 2018/2019)

| Reisemiddel     | Arbeidsreiser | Handle- og servicereiser |
|-----------------|---------------|--------------------------|
| Til fots        | 7%            | 15%                      |
| Sykkel          | 11%           | 3%                       |
| Bil (fører)     | 65%           | 66%                      |
| Bil (passasjer) | 3%            | 12%                      |
| Kollektiv       | 11%           | 3%                       |
| Annet           | 2%            | 1%                       |

Majoriteten av turproduksjonen til planområdet genereres av besøkende, og en mindre andel arbeidsreiser. Ved beregning av turproduksjon er det dermed tatt utgangspunkt i handle- og servicereiser, med noen små justeringer for å hensynta arbeidsreisene. Beregnede tall for eksisterende og fremtidig situasjon er satt inn i tabell for reisemiddelfordeling under:

Tabell 6 Reisemiddelfordeling basert på handle- og servicereiser og arbeidsreiser for omegn til Stavanger hentet fra RVU 2018/19, samt estimert reisemiddelfordeling for turer til og fra planområdet.

| Reisemiddel     | RVU | Turer eksisterende (7 580) | Turer fremtidig (av 9 264) |
|-----------------|-----|----------------------------|----------------------------|
| Til fots        | 14% | 1 061                      | 1 297                      |
| Sykkel          | 4%  | 303                        | 370                        |
| Bil (fører)     | 65% | 4 927                      | 6 022                      |
| Bil (passasjer) | 11% | 834                        | 1 019                      |
| Kollektiv       | 4%  | 303                        | 371                        |
| Annet           | 2%  | 152                        | 185                        |

### 4.3 Ønsket reisemiddelfordeling

Eigersund kommune ønsker at fremtidig utbygging skal redusere bruken av personbil. På dette grunnlaget er det estimert en ønsket reisemiddelfordeling for planområdet, basert på tilgjengeligheten for forskjellige trafikantgrupper og transportmiddelbruk på forskjellige type reiser.

Dersom det skal være nullvekst i personbiltrafikken til og fra planområdet, etter utbygging, må antall personturer gjennomført som bilfører ikke overstige 4 927. Andel bilførere kan derfor maksimum være 53%. Etersom Eigersund kommune ønsker at fremtidig utbygging skal redusere bruken av personbil, er fremtidig andel bilførere satt til 50%. Dette samsvarer

med hvor mange som kan kjøre bil ift. antall parkeringsplasser, jfr. kapittel 3.3.2, som er beregnet til 46%.

Beregningene for turproduksjon til/fra planområdet settes inn i ønsket reisemiddelfordeling:

Tabell 7 Ønsket reisemiddelfordeling for turer til og fra planområdet.

| Reisemiddel     | Ønsket fordeling | Turer (av 9 264) |
|-----------------|------------------|------------------|
| Til fots        | 20 %             | 1 853            |
| Sykkel          | 6 %              | 556              |
| Bil (fører)     | 50 %             | 4 632            |
| Bil (passasjer) | 15 %             | 1 390            |
| Kollektiv       | 7 %              | 648              |
| Annet           | 2 %              | 185              |

#### 4.4 Oppsummering

I kapittel 4.2 ser man at handle- og servicereiser har en svært lav andel kollektivreisende og syklende, og høy andel bilpassasjerer. I planarbeidet er det viktig å tilrettelegge for de alternative reisemidlene som allerede er populære i dag, for å øke bruken av disse ytterligere. I tillegg er restriktive tiltak for biltransport et effektivt hjelpemiddel for å få ned andelen reisende som bilfører.

Som vist i kapittel 3.3, har planområdet forbedret tilgjengelighet for sykkel og gange, og noe forverret tilgjengelighet for bilførere. Kollektivtilgjengeligheten vil forbli nokså lik, men den økte tilgjengeligheten for gående, vil også være positivt for kollektivreisende.

Bilførerandelen anslås å bli lavere, grunnet restriktive tiltak mot bilen og økt tilgjengelighet for andre reisemidler. Ønsket reisemiddelfordeling har høyere andel gående enn forventet ved dagens situasjon. Dette er grunnet økt tilgjengelighet for gående og mer attraktive uteområder, samt nærhet til sentrum. Andel bilpassasjerer antas å bli noe høyere enn ved dagens situasjon, som følge av tiltakene.

Det tilrettelegges for en økning i antall sykkelparkeringer, og gode garderobefasiliteter for ansatte. Dersom 11% av ansatte sykler, vil det være behov for 30 sykkelplasser. Dagens situasjon har 25 sykkelplasser for ansatte, og det anbefales en økning i antall plasser. Det forventes ikke en stor andel syklende blant besøkende. De besøkende vil ha høy rullering på sykkelplassene, og dermed ikke ha behov for svært mange sykkelparkeringer. Det vil allikevel tilrettelegges for en høyere andel syklende enn ved dagens situasjon, med økning i antall sykkelparkeringer. I tillegg plasseres sykkelparkeringene for besøkende i forbindelse med inngangsparti.



## 5 SAMLET VURDERING OG KONKLUSJON

---

Mobilitetsplanen skal analysere muligheter for bruk av alternative transportmidler og mindre bilavhengighet. Når en utarbeider en detaljreguleringsplan, er det viktig å tenke på tiltak som kan gjennomføres for å oppnå lavere bilbruk og mer miljøvennlig transport. Tiltakene kan være å bedre tilbudet for syklister og kollektivreisende, tilrettelegge for økt gange og bevisst bruk av restriktive tiltak for bil.

Planrelevante tiltak for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling i planforslaget er:

- Reduksjon i antall parkeringsplasser, i tråd med overordnede føringer.
- Aktive fasader mot sentrum, med mulighet for opphold.
- Bilfritt område ved hovedinngang.
- Gangbro over elven til sentrum bevares.
- Økning i antall sykkelparkeringer for besøkende og ansatte.

Andre tiltak som f.eks. kampanjer for samkjøring eller bruk av sykkel kan bidra til å oppnå ønsket reisemiddelfordeling.

Restriktiv parkeringsdekning er et svært effektivt tiltak for å oppnå lavere bilbruk. Planforslaget legger til rette for å fjerne 35 parkeringsplasser for bil. Det vil da være 166 parkeringsplasser for 277 ansatte og over 4 000 besøkende. Selv om parkeringsplasser på kjøpesenter har mye utskiftning, vil det, spesielt i travle perioder, være restriktiv parkeringsdekning ift. antall besøkende. I tillegg skal det tilrettelegges for myke trafikanter med bilfri passasje foran hovedinngangen og god kobling til sentrum. Ved hovedinngangen og elven skal det i større grad tilrettelegges for opphold, som gjør det mer attraktivt for gående.

Samlet vurderes utvidelsen å medføre positive kvaliteter som bidrar til økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport. I tillegg innføres restriktive tiltak som gjør det mindre attraktivt for bilførere. Ved å stenge for gjennomkjøring til fabrikkplassen blir planområdet tryggere for myke trafikanter, som både er positivt for området og indirekte kan bidra til økt bruk av gange som reisemiddel. Foreslått utvidelse vil være positivt for trafiksikkerheten og vil trolig ikke gi økning i bilturer til planområdet.