

Mobilitetsplan

for detaljregulering av
Vestrejordet

PlanID: 2023003138

Lillesand kommune

Datert: 01.04.2026



STAV ARKITEKTER

Innhold

1	Innledning.....	3
1.1	Bakgrunn for mobilitetsplan.....	3
1.2	Om planområdet og planforslaget.....	3
1.3	Beliggenhet	3
2	Metoder og begreper.....	5
3	Vurdering av tilgjengelighet og tilbud til planområdet.....	5
3.1	Gang og sykkel.....	5
3.2	Kollektivtransport	5
3.3	Vegsystem og adkomst	5
3.3.1	Trafikkmengde	5
3.3.2	Trafikksikkerhet (dagens situasjon)	6
4	Turproduksjon fra bolig.....	6
4.1.1	Generelt om estimering av turproduksjon	6
4.2	Beregning av reisemiddelfordeling	7
4.3	Tiltak for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling	7
4.3.1	Parkeringsregulering.....	8
4.3.2	Tilrettelegging for gange og sykkel	8
4.3.3	Kollektiv	8
4.3.4	Tilrettelegging for sykkeltransport.....	8
5	Ønsket reisemiddelfordeling.....	8
5.1	Sykkel	8
5.2	Bil og bilparkering	8
5.3	Gange.....	8
5.4	Kollektiv.....	9
6	Kilder.....	10

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for mobilitetsplan

Jf. Kommuneplanens arealdel § 2-12 f) skal det ved regulering av boligområder med mer enn 10 boenheter utarbeides en mobilitetsplan.

Det planlegges etablering av 18 sentrumsnære leiligheter på eiendommene Bellevue 1 og 3 i Lillesand kommune.

Mobilitetsplanen er utarbeidet som vedlegg til reguleringsplanen og skal dokumentere hvordan transportbehovet for planområdet løses på en effektiv, trafiksikker og bærekraftig måte.

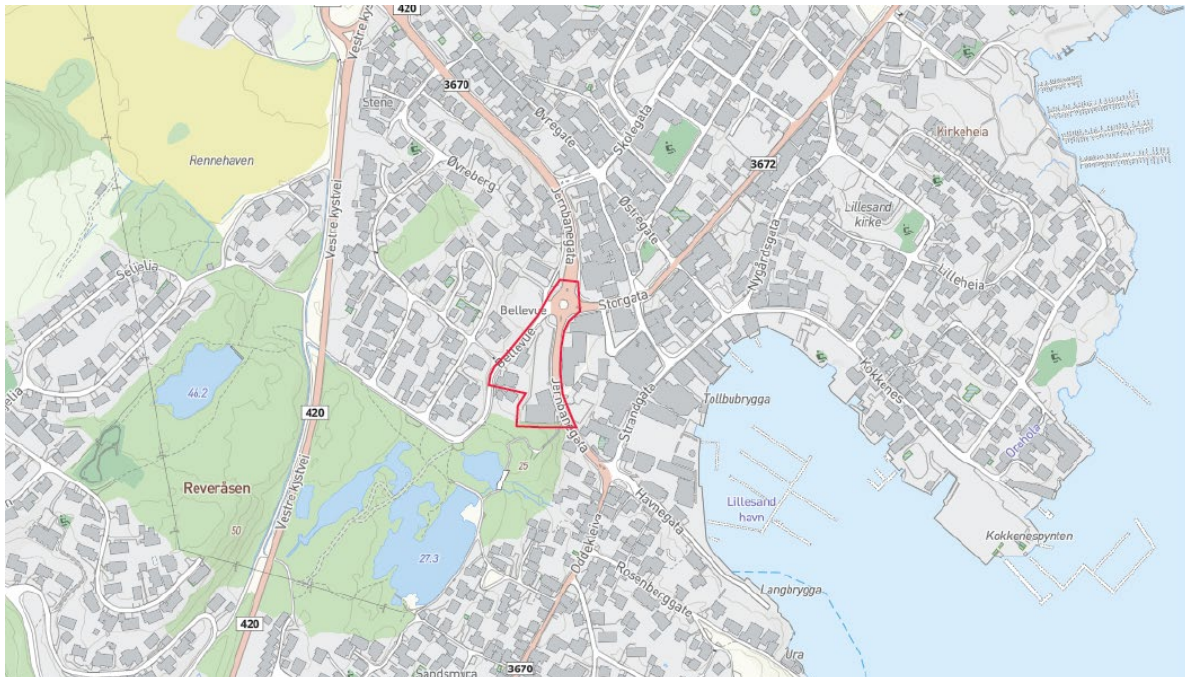
Planen skal redegjøre for:

- transportforutsetninger for tiltaket
- forventet transportbehov
- løsninger for gange, sykkel, kollektiv og bil
- parkeringsstrategi
- trafiksikkerhet

Mobilitetsplanen inngår som beslutningsgrunnlag for reguleringsplanen.

1.2 Om planområdet og planforslaget

Planområdet befinner seg i Bellevue i Lillesand kommune. Området ligger i sentrum av Lillesand.



Bilde: Oversiktskart. Viser planområdets beliggenhet.

Planforslaget legger opp til 18 boenheter. Parkeringsdekning for sykkel er 2 per bolig. Parkeringsdekning for bil er 1 per bolig.

1.3 Beliggenhet

Planområdet ligger sentrumsnært i Lillesand kommune, ved Bellevue 1 og 3.

Området har kort avstand til:

- Lillesand sentrum med handel og tjenester. 100 m til nærmeste dagligvarebutikk.
- skole, barnehage og rekreasjonsområder. 300 m til Brentemoen skole og ca 100 m til Springvannsheia turområde
- kollektivtilbud, nærmeste bussholdeplass er bare 100 m unna

Lokaliseringen gir gode forutsetninger for å redusere bilavhengighet.

2 Metoder og begreper

Mobilitetsplanen følger prosessen som vist på figuren under:



Bilde: Prosess for gjennomføring av mobilitetsplan.

3 Vurdering av tilgjengelighet og tilbud til planområdet

3.1 Gang og sykkel

Planområdet har svært gode gang- og sykkelforbindelser til sentrum. Avstandene er korte, og forbindelsene vurderes som direkte og attraktive.

3.2 Kollektivtransport

Nærmeste bussholdeplass ligger ca. 120 meter fra Bellevue 1, med gode tilbud mot Grimstad, Arendal og Kristiansand, spesielt i i rush-tiden. Tilgjengeligheten til kollektivtransport vurderes som svært god.

3.3 Vegsystem og adkomst

Planområdet har adkomst fra eksisterende kommunal vei samt fylkesvei i Lillesand sentrum.

Kommunal vei har lav til moderat hastighet og trafikk. Fylkesveien har moderat hastighet og ÅDT 6100.

3.3.1 Trafikkmengde

Beregnet årsdøgnetrafikk (ÅDT) er 6100 for år 2035.

Trafikkmengden tilsier behov for gode løsninger for:

- avkjørsler
- siktforhold
- myke trafikanter

3.3.2 Trafikksikkerhet (dagens situasjon)

Området har gode forutsetninger for trygg ferdsel for gående og syklende, men følgende forhold må ivaretas:

- oversiktlige avkjørsler
- tydelig skille mellom trafikantgrupper
- sikre forbindelser til sentrum

4 Turproduksjon fra bolig

Definisjon:

Reise/tur defineres som en forflytning fra ett sted til et annet sted utenfor hjemmet. Reisen defineres av aktiviteten ved reisemålet. F.eks. vil reise fra hjem til jobb regnes som én reise.

Reiser/turer må ikke forveksles med ÅDT (årsdøgntrafikk).

4.1.1 Generelt om estimering av turproduksjon

Turproduksjonen estimeres for ulike aktiviteter/arealbruk i planområdet. Turproduksjon for ulike aktiviteter baseres på tilgjengelige data fra reisevaneundersøkelser (RVU), og verdigrunnlag i Statens vegvesen sin håndbok (hb) V713, samt andre erfaringstall/data for funksjoner/virksomheter. Bruksarealet for forskjellige arealbruksformål i planforslaget legges til grunn i beregningene. For arealformål for næring/tjenestetilbud og antall ansatte e.l. data er ukjent, benyttes hb V713 så langt det passer. Ved bruk av eldre data eller data som må tilpasses, gjøres det skjønnsmessige vurderinger.

TURPRODUKSJON PER ENHET PER DØGN

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Personturer	Bilturer	Variasjonsområde
BOLIG - eget eller andres hjem	per bolig per person		3,5 1,0	2,5 – 5,0 0,5 – 1,5
	per bolig per person	9,0 3,0		7 – 12 2 – 4
INDUSTRI - fabrikk - lager - verksted - engros	per ansatt per person		2,5 3,5	1,5 – 5 2,0 – 6
	per ansatt per person	4,0 6,0		3 – 8 4 – 10
HANDEL - detalj - kiosk - bensinstasjon - kjøpesenter	per ansatt per person		25 45	10 – 45 15 – 105
	per ansatt per person	50 90		20 – 80 30 – 150
KONTOR - post - bank - helse - off. kontorer	per ansatt per person		2,5 8	2 – 4 6 – 12
	per ansatt per person	4 12		2 – 6 5 – 20

Tabell: Turproduksjon per enhet per døgn, hentet fra håndbok V713 fra juni 2014 (faglig innhold fra 1989), side 55

Håndbok V713 operer med 3 personturer pr. person. Disse tallene er fra 1989:

Per bolig: 9

Per person 3

RVU operer med en turproduksjon pr. person på mellom 2,5 - 3,2 i perioden 2018-2024.

Basert på dette er det for videre beregninger valgt 3 daglige turer pr. person. Det antas at det vil bo omtrent 30 personer i planområdet etter ferdigstilling.

Basert på antall personer i planområdet og på erfaringstall for turproduksjon vil planområdet forventes å genere 90 turer. Mange av turene starter nødvendigvis ikke innenfor planområdet.

4.2 Beregning av reisemiddelfordeling

Antall reiser fordeles på reisemiddel. Tabellen under viser estimert reisemiddelfordeling for Lillesand / Birkenes. Tallene er hentet fra Reisevaner i Kristiansandsregionen 2018/2019. Beregnede tall for estimert turproduksjon settes inn i reisemiddelfordelingen for Lillesand / Birkenes: Tidligere i kapittelet ble det estimert at turproduksjonen fra planområdet vil være 90 turer.

Reisemiddel	Andel	Antall turer (av 90)
Til fots	17 %	15
Sykkel	7 %	6
Kollektiv	3 %	3
Bilfører	62 %	56
Bilpassasjer	10 %	9
Annet	1 %	1
Sum	100 %	90

4.3 Tiltak for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling

Bruk av privatbil står for den største mengden CO² utslipp. Det er overordnede mål om å redusere privatbilisme. For å få til dette er det nødvendig å øke andelen av de andre transportmidlene.

Mobilitetsplanlegging som sikrer et godt, fremtidsrettet, bærekraftig og trafiksikkert kommunikasjons-system er en del av de overordnede målene. Målet er å sikre trygge og effektive transportårer for mjuke trafikanter til og fra sentrum og kollektivknutepunkt, redusere biltrafikk i sentrum for å bedre miljø, trivsel og god helse, samt gjennom bedre transportplanlegging og parkeringspolitikk bidra til å redusere samla klimagassutslepp.

I reguleringsplanen er det implementert følgende tiltak:

- Parkeringsregulering. Det er ikke regulert inn parkering for boligene på egen tomt.
- Videreføring av eksisterende gangforbindelser
- Videreføring av eksisterende forbindelser for sykkel
- Mobilitetspunkt for miljøvennlige transportmidler som sykler, sparkesykler mv. Det legges til rette for at minst 40 % av av sykkelparkeringsplassene skal plasseres nært inngangsparti, på bakkeplan.

4.3.1 Parkeringsregulering

Det er stilt krav om at parkeringsdekningen skal være maks. 1,0 plasser pr. bolig. Parkeringsdekningen er tilknyttet tilstøtende parkeringshus, ikke på areal avsatt til boligformål.

4.3.2 Tilrettelegging for gange og sykkel

Det legges til rette for:

- lett tilgjengelig sykkelparkering
- plassering nær innganger
- videreføring av eksisterende gang- og sykkelsti som gjør sykkel og gange til et attraktivt transportvalg
- den korte avstanden til sentrum gjør gange til et naturlig førstevalg.

4.3.3 Kollektiv

Planområdet ligger ca. 120 meter fra nærmeste bussholdeplass.

Den korte avstanden gir:

- høy tilgjengelighet
- gode forutsetninger for bruk av buss i daglige reiser

Kollektivtransport vurderes som et reelt alternativ til privatbil.

4.3.4 Tilrettelegging for sykkeltransport

Det er stilt krav til 2 sykkelparkeringsplasser pr. bolig.

5 Ønsket reisemiddelfordeling

5.1 Sykkel

For å øke sykkelbruken i området foreslås følgende tiltak i den videre planleggingen:

- **Enkel og tilgjengelig sykkelparkering:** Det bør etableres både beboer- og gjesteparkering som er lett å bruke og godt plassert. For eksempel kan dedikert sykkelparkering i fellesanlegg med direkte utgang på bakkenivå være et bedre alternativ enn boder bak bilparkering i kjeller.
- **Kort avstand til inngang:** Sykkelparkering bør plasseres så nær inngangsdørene som mulig for å gjøre det enkelt og attraktivt å velge sykkel.
- **Beskyttelse og sikkerhet:** Sykkelparkeringen bør gi god beskyttelse mot vær og vind og ha robuste låsemuligheter. Sykler, spesielt elsykler, representerer en betydelig investering, og trygg oppbevaring er avgjørende for brukernes trygghetsfølelse.

Disse tiltakene legger til rette for en mer sykkelvennlig infrastruktur og kan oppmuntre til økt bruk av sykkel i området.

5.2 Bil og bilparkering

Parkeringsdekningen er satt til 1,0 plass pr. Bolig, i tilstøtende parkeringshus. Parkeringskravet vil kunne bidra til å redusere bilbruken til beboerne.

Det er mange andre eksterne tiltak som kan påvirke bilbruk i ønsket retning, men dette kan ikke styres gjennom planforslaget.

5.3 Gange

Planområdet ligger sentralt og har mange koblinger mot gang- og sykkelforbindelser både til sentrumsfunksjoner, kollektivtransport, lekearealer, parker og turdrag.



5.4 Kollektiv

Utover å lage gode koblinger til busstoppene, er det få tiltak som kan gjøres i planforslaget for å påvirke økt kollektivbruk. Kollektivbruken styres hovedsakelig av rutetilbud og billettpriser. Planområdet ligger i umiddelbar nærhet busstilbud fra Lillesand sentrum.

6 Kilder

Tittel	Dato	Utgiver
Styrende dokument		
Reisevaner i Kristiansandsregionen 2018/2019	2021	Asplan Viak

Andre		
Tiltakskatalogen		TØI
Mobilitetsplanlegging - veileder	2011	FutureBuilt