

INNHold

1	FORORD, BAKGRUNN
2	HENSIKT
3	SAMMENDRAG
4	DAGENS SITUASJON
5	LOKALISERING AV MÅLPUNKTER
6	OFFENTLIG TRANSPORT
7	DAGENS INFRASTRUKTUR
8	REISEMIDDELVALG
9	FREMTIDIG SITUASJON
10	MYKE TRAFIKANTER
11	KOLLEKTIVTRANSPORT
12	SYKKEL
13	PARKERING
14	ANDRE TILTAK
15	KONKLUSJON

1. FORORD - BAKGRUNN

B_VAR AS ønsker å istandsette deler av den historiske hagen på Ekeli gbnr 15/292, og etablere om lag 30 boenheter fordelt på tre hus. Eiendommen ligger på Nøste i Lier kommune på høyde med det nye sykehuset. Eiendommen ligger mellom eksisterende boliger, barnehage, industri og veisystemer. Langs tomtens østside er Eikeliveien, langs vest er Baches vei (blindvei). Sør for tomten er Bruusgaardsvei med gang- og sykkelvei som leder vestover til Høvik skole og sørover til Lierstranda. Det er en sti som krysser tomten diagonalt fra nordøst til sørvest. Planområdet er om lag 15 dekar.



Figur 1. Planområdets lokalisering i lokalsamfunnet. Kartet er hentet fra www.ut.no

2. HENSIKT

Lier kommune har et krav om en mobilitetsplan for reguleringsplaner. En mobilitetsplan skal gi en redegjørelse for hvordan 'infrastruktur, bygninger og uteområder tilrettelegger for å begrense transportbehov, fremme miljøvennlig transport og sikre trygg og hensiktsmessig varelevering, parkering og tilkomst for alle trafikantgrupper' (Lier kommune). Dette notatet er utarbeidet for å redegjøre for dette.

3. SAMMENDRAG

Solli arkitekter har fått i oppdrag av tiltakshaver B_VAR AS å utarbeide en mobilitetsplan i forbindelse med reguleringsplanprosessen for Ekeli park og bolig.

Mobilitetsplanen viser at eiendommen er godt plassert i byveven på Nøste, med kort avstand til Brakerøya stasjon og godt koblet på eksisterende gang- og sykkelveier i retning Lierbyen og Drammen.

4. DAGENS SITUASJON

Planområdet ligger mellom eksisterende boligbebyggelse, barnehage og industri, med tilhørende veistrukturer. Prosjektet vil kunne forsterke dagens boligområde ved å tilføre nye boliger. Dette er positivt med tanke på å fortette i nærheten av dagens kollektivknutepunkt på Brakerøya togstasjon.



Figur 2. Dagens situasjon, med gang- og sykkelveier langs planområdet som leder til Brakerøya stasjon, Lierstranda, Drammen og Lierbyen.

6. OFFENTLIG TRANSPORT

Planområdet ligger i gangavstand til Brakerøya stasjon, med om lag 750 meters avstand. Nærmeste bussholdeplass er på Lierstranda, dit er det om lag 570 meter. Det er også bussholdeplass langs Nøsteveien, den ligger 590 meter nord for planområdet. Dette er positivt med tanke på å bygge opp om nærmeste kollektivtilbud.



Figur 4. Kollektivpunkter i nærheten av planområdet. Brakerøya togstasjon, Lierstranda- og Nøsteveien bussholdeplasser.

Brakerøya stasjon har gangbru til sykehusområdet. Det er en rute som frekventerer stasjonen:

- R13 Dal - Drammen, med avgang hver halvtime.

Det er også planlagt ny stasjon på Lierstranda i forbindelse med utviklingen av Fjordbyen.

Bussholdeplassen på Lierstranda har forbindelser til Drammen, Lierbyen, Reistad, Lierskogen, Slemmestad og Sætre.

- Rute 61 - Lierbyen skole - Bera, med avganger hver halvtime
- Rute 73 - Reistad/Lierskogen - Drammen, med avganger hver time
- Rute 79 - Lahell - Stoppen - Lierbyen med avgang på ettermiddagen.
- Rute 2081 - Sundbykrysset - Slemmestad - Åssiden vgs med avgang på ettermiddagen.
- Rute 251 - Drammen - Hyggen - Åsheim - Sætre med avgang hver time.
- Rute 261 - Drammen - Lahell - Røyken - Sætre med avgang hver halv time.

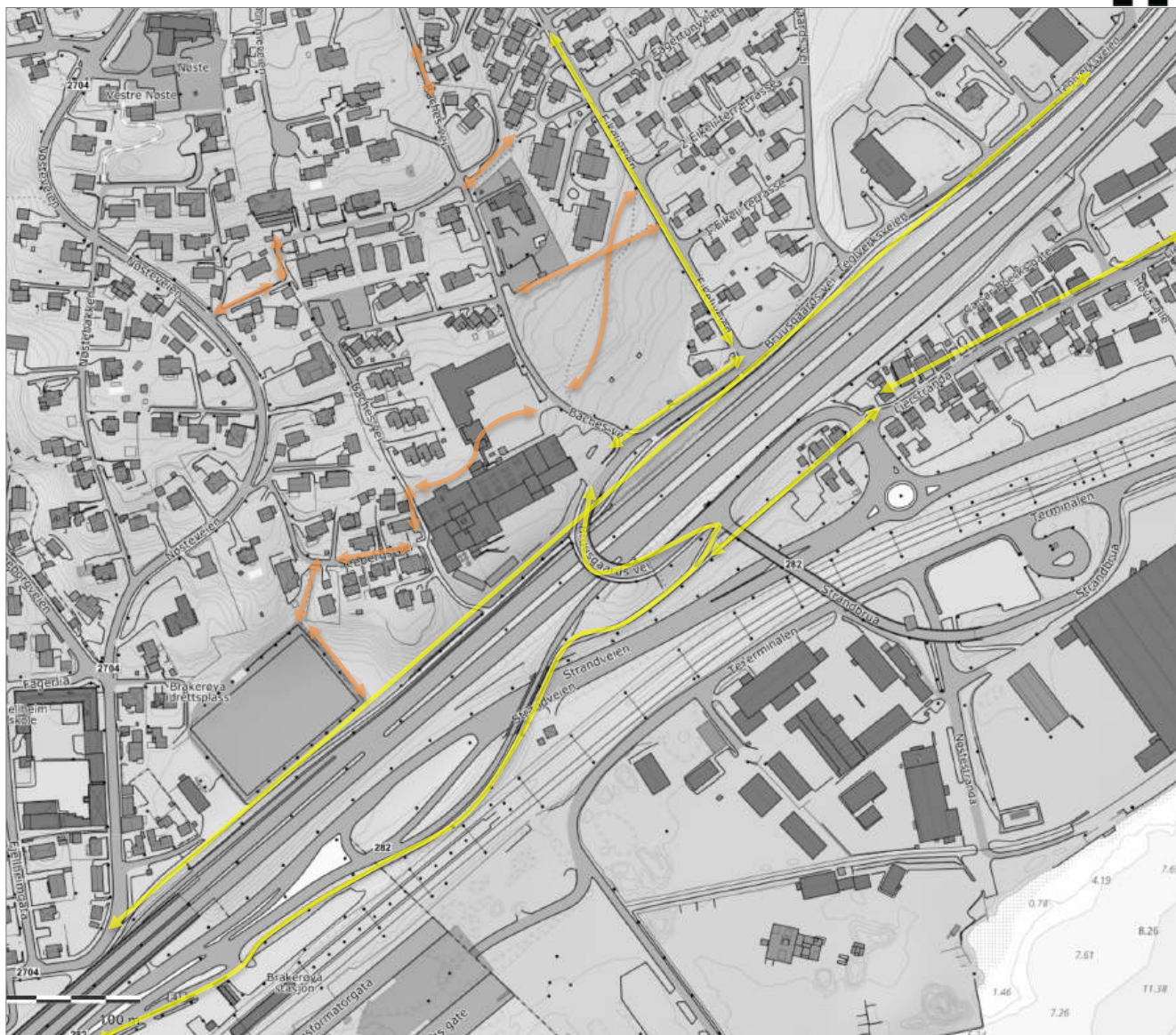
Fra Nøsteveien er det bussforbindelse til Lierbyen, Asker og Drammen. Det er om lag 590 meter å gå til bussholdeplassen i Nøsteveien. Det er gangavstand fra planområdet til det nye sykehuset.

- Rute 71 Asker - Lierbyen - Drammen med avganger hvert 15. minutt.
- Rute 72 Lier vgs - Bragernes Torg med en avgang på ettermiddagen.

8. DAGENS INFRASTRUKTUR

Det finnes snarveier i området for å korte ned reiseveien for gående og syklende. Langs Eikeliveien er det eksisterende fortau. Baches vei er stengt med kjørebom ved Baches vei 12, men åpen for sykkel og gange. Det er parkeringsplasser tilknyttet eksisterende boliger i området. Det er ikke tilrettelagt for gateparkering. Ved barnehagen er det en parkeringsplass for om lag 17 biler. Ved Propan er det overflateparkeringer i dag, med om lag 68 plasser med adkomst fra Baches vei. I fremtiden er Propantomten tenkt transformert til boligformål.

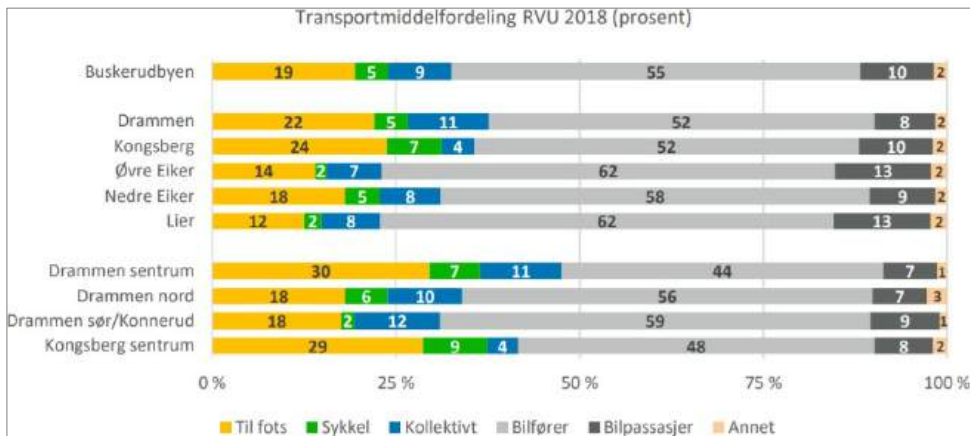
Figur 5 viser dagens infrastruktur. Gule linjer er fortau og gang- og sykkelveier. Oransje linjer er gangsmetter.



Figur 5. Dagens kommunikasjonslinjer i og i tilknytning til planområdet. Gangsmetter vist med oransje farge, fortau og gang- og sykkelveier vist med gul farge.

8. REISEMIDDELVALG

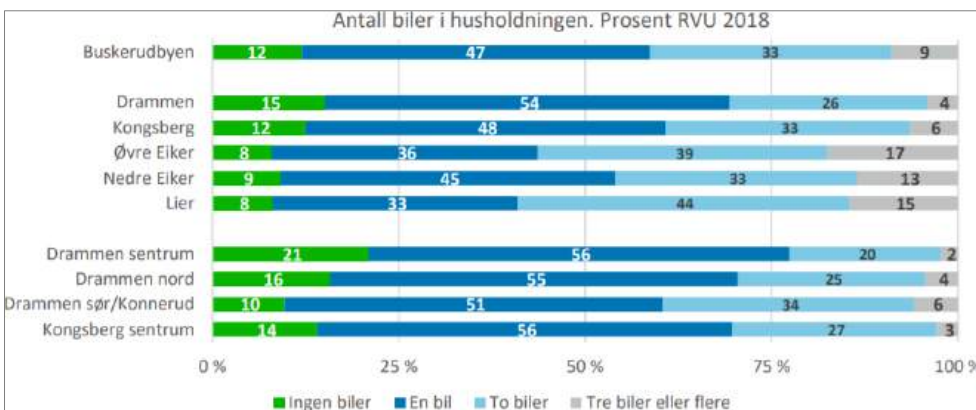
Følgende datagrunnlag er hentet fra Urbanet Analyse sin rapport om reisevaner i Buskerud (2020), med grunnlag i 2018-statistikk. Innen hele Lier kommune benyttes personbil i 75% av de daglige reisene. Enten som fører eller passasjer. Miljøvennlig transport i form av gange, sykkel og kollektiv utgjør 22% av de daglige reisene. Det er kun 2% i Lier som benytter sykkel daglig.



Figur 6. Fordelingen av transportmidler i Buskerudbyen, Lier og Øvre Eiker er de mest bilbaserte områdene. (Urbanet Analyse)

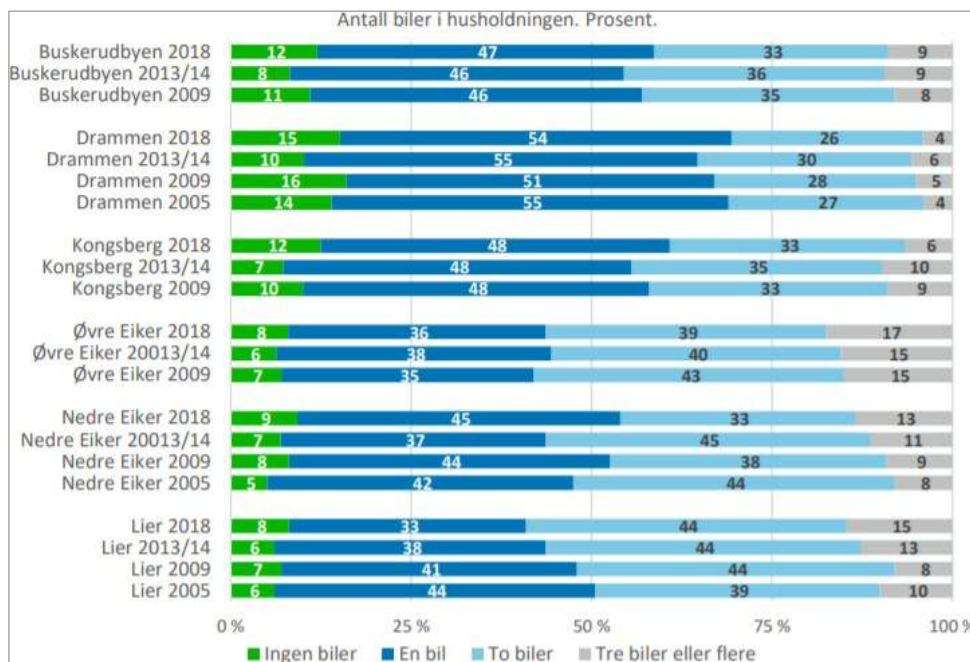
Av alle kommunene som er analysert i Buskerudbyen, er Lier kommune dårligst i forhold til andel miljøvennlig transportmidler. Lier kommune er svært bilbasert. Parkerings dekkningen som kommuneplanen anbefaler er svært høy, den differensierer ikke på i hvilket område av kommunen planen er i eller avstand til kollektivknutepunkt. Dette bidrar til å legge til rette for og opprettholde en bilbasert hverdag, gjerne i en mer spredt bebyggelsesstruktur.

I Lier er det 92% av boenhetene som har egen bil. Det er 59% av boenhetene som har to, tre eller flere biler. Ingen andre kommuner i Buskerudbyen har så mange husholdninger med flere enn en bil enn Lier kommune.



Figur 7. Lier kommune er den kommunen med flest biler pr husholdning, med 59%. (Urbanet Analyse)

Trenden med å ha mer enn en bil i hver husholdning øker i Lier kommune, i 2005 var det 49% som hadde mer enn en bil, dette tilsvarer en økning på 10% på 13år.



Figur 8. Lier kommune har en økende trend i antall husholdninger med mer enn en bil. (Urbanet Analyse)

Siden en reise med personbil starter og slutter i en parkeringsplass, kan man påvirke bilbruken ved å gjøre noe med tilgangen til parkeringsplasser.

På Ekeli ønsker man å legge til rette for en lavere parkeringsdekning enn kommuneplanen, siden planområdet ligger i kort avstand til kollektivknutepunkt og det er et godt utviklet gang- og sykkelveinett i området.

9. FREMTIDIG SITUASJON

Planområdet er tenkt utviklet med tre nye bygg med til sammen om lag 30 boenheter. Den diagonale gangsmetten skal opprettholdes og området skal gjøres mer tilgjengelig med flere koblinger og belysning.



Figur 9. Illustrasjonsplan til reguleringsplanen, opprettholdelse av diagonal gangsmett, nye koblinger og istandsetting av deler av parken.

10. MYKE TRAFIKANTER

Planforslaget legger til rette for bilfri kobling fra barnehagen og bofellesskapet nord for tomten og sydover til skogholtet. Det etableres en innkjøring fra Eikeliveien i øst til det ene bolighuset, og en innkjøring fra Baches vei i vest til to bygg. Innkjøringen fra Eikeliveien vil etableres over fortauet. Med gjennomgående fortau vil vikeplikten for gående synliggjøres bedre. Innkjøringene skal utformes med god sikt og trafiksikkerhet for myke trafikanter.

Nye gangveier og møteplasser skal belyses i henhold til TEK17, eksisterende vei belysning må tilpasses og suppleres ved behov.

11. KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er 750 meter å gå til Brakerøya stasjon, eksisterende gang- og sykkelvei gir en trygg gangadkomst fra planområdet til stasjonen. Det er også fortau til nærmeste buss holdeplass på Lierstranda.

12. SYKKEL

Planområdet ligger nært gode gang- og sykkelveier som leder til Drammen, Høvik og Lierbyen. Det vil ta om lag 10 minutter å sykle til Bragernes Torg og 20 minutter å sykle til Lierbyen. På en time kan man sykle helt til Liertoppen, Tranby, Spikkestad, Konnerud og Mjøndalen fra planområdet. En stor del av det daglige transportbehovet kan gjennomføres med sykkel. Med elsykkel økes avstanden som er overkommelig å sykle. Sykkelpendling på opp mot 5km er overkommelig for de fleste, og i områder med kødannelse kan lengre sykkelavstander også være overkommelig. Med god tilrettelegging for syklistene på vinterstid kan man oppnå større andel helårssyklister.

For leilighetene skal det anlegges 2 stk sykkel parkeringsplasser per boenhet, **disse er planlagt delvis innendørs og delvis på terreng i tilknytning til inngangspartiene**. Dette er i tråd med kommuneplanens bestemmelser.

Sykkelparkeringen skal være lettere tilgjengelig fra boligen enn parkeringsplassen for bilen. Ved å plassere sykkelparkeringen på et synlig og godt belyst sted reduseres risikoen for sykkeltyveri. For å redusere sannsynligheten for tyveri skal det benyttes sykkelstativer som tillater låsing i sykkelramme og hjul, fremfor kun ett hjul.

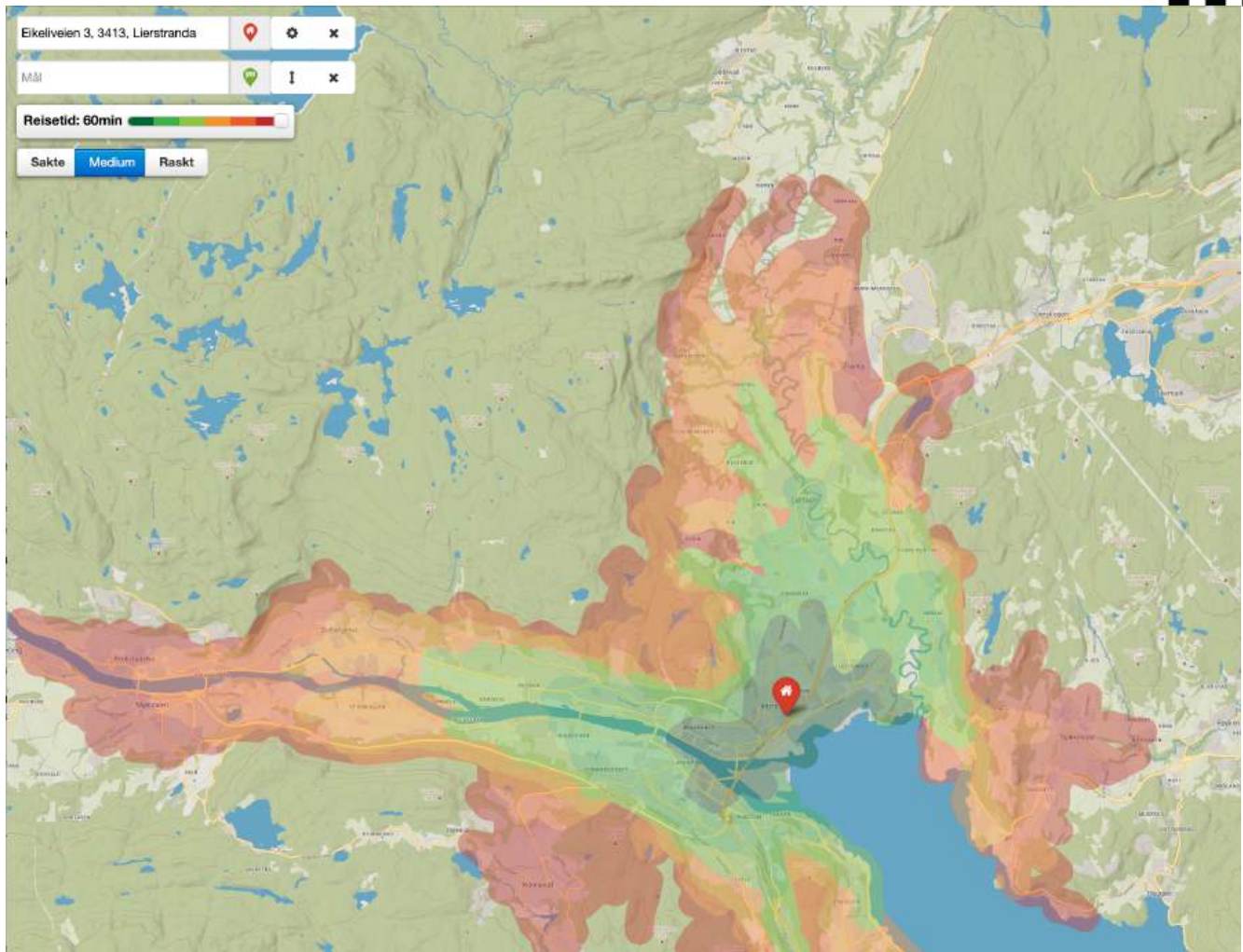
50% av det totale antall sykkelparkeringsplasser skal være under tak.

Utformingen skal være funksjonell og tilpasses ulike typer sykler, som lastesykkel og sykkelvogn.

Minimum 10% av parkeringsplasser for sykkel skal dimensjoneres for lastesykkel.

Ved å tilrettelegge for trygg og praktisk oppbevaring av transportsykler/sykkelvogner, kan daglige ærender som handling og henting/bringning av barn potensielt overføres til sykkel.

Det skal etableres en felles servicestasjon for sykkel innendørs.



Figur 10. Reisetid med sykkel. Det vil ta om lag 10 minutter å sykle til Bragernes Torg. (www.sykledit.no)

13. PARKERING

Tilgjengelige parkeringsplasser er et middel for å styre biltrafikken. All motorisert ferdsel starter og ender i en parkeringsplass. Dersom man kan styre endepunktene kan man også påvirke transportmiddelvalget. Dette kan for eksempel gjøres ved å begrense antall plasser eller avgiftsbelegge parkeringsplassen.

Det vurderes delebiler i prosjektet. Når færre biler deles av flere bilbrukere reduseres antall biler på veiene og miljøbelastningen går ned. Privateide biler står stort sett stille og opptar plass, og brukes i snitt bare en halvtime om dagen. Mennesker som benytter bildeling bruker bil omtrent en tredel mindre enn bileiere og tyr lettere til alternativene - de tar mer kollektivtransport, går eller sykler mer. En bil i en bildeleordning kan erstatte 5-15 privatbiler.

Planforslaget legger opp til en halvering av parkeringsdekningen i forhold til kravet i kommuneplanen. Dette gjøres fordi området er lokalisert gunstig i forhold til kollektivknutepunkt og etablerte gang- og sykkelveier. Det er god nærhet til viktige målpunkt.

1 parkeringsplass per boenhet (2 plasser i kommuneplanen)

I tillegg legges det opp til besøkparkering 6 - plasser, som tilsvarer 20%.

5% av parkeringsplassene skal være tilpasset forflytningshemmede.

Det skal etableres infrastruktur for lading på samtlige parkeringsplasser.

Parkeringene er planlagt i første etasje i byggene, og det er heis i hvert bygg.

14. YTTERLIGERE TILTAK

Ytterligere tiltak som kan bidra til mer miljøvennlig mobilitet er tilrettelegging for myke trafikanter og syklister, økt kollektivdekning og grønne mobilitetsordninger. For å iverksette tiltakene er det behov for engasjement fra andre aktører også, slik som kommunen, fylkeskommunen og arbeidsgivere.

MYKE TRAFIKANTER

For å øke andelen som benytter gange, forutsettes det at eksisterende nett av gangsmetter, fortau og gang- og sykkelveier opprettholdes, vedlikeholdes og utbedres. Materialer i dekket, bredder på gangarealer og belysning bør oppgraderes etter behov og tilpasses universell utforming.

SYKKELTILRETTELEGGING

For å øke andelen som benytter sykkel, må sykkelarealer være i tilstrekkelig bredde, sykkelfelt må være godt oppmerket og ha god avstand fra gateparkering. Vintervedlikehold av sykkel traséer må være god. Sykkelparkering på arbeidsplass bør være innendørs, adkomsten må være enkel, helst via samme rampe som bilene, med plass til sykkelhenger for barn eller lastesykler. Det bør være nedsenkede kantsteiner for å komme opp på fortauet, og overvannshåndtering utenfor sykkelarealet - slik at isdannelse ikke oppstår. Det bør være trafikk- og hastighetsregulerende tiltak på tilgrensende bilveinett.

ØKE KOLLEKTIVDEKNINGEN

Økt frekvens på tog- og buss avganger vil være et godt tiltak for å øke andelen som benytter kollektivtransport i hverdagen. Ruter tester 'dør til dør' tilbud i Oslo, en samkjøringstjeneste der man går til en holdeplass og deler kjøretøyet med andre som skal samme vei. Med 'Hent - kollektivtransport på bestilling' blir man plukket opp og kjørt til ønsket destinasjon, tjenesten bestilles og betales inne i Ruter appen. Tjenesten koster 50kr for voksne og 25kr for barn, den vil gjøre det mulig for flere å reise kollektivt.

Et forbedringspotensial utenfor prosjektet er at bussholdeplasser og tog plattform bør oppgraderes med leskur slik at reisende kan føle at ventetiden ikke er belastende i regn eller snø. Dette vil kunne bidra til økt bruk av kollektivtransport.

GRØNNE MOBILITETSORDNINGER

Noen borettslag/sameier mottar elsykler av utbygger ved overtakelse, disse kan organiseres som delingssykler og bidra til at beboerne oftere velger å sykle. Slik får beboerne testet elsykkel som transportmiddel og er ikke avhengig av å kjøpe hver sin.

Noen arbeidsgivere tilbyr 'Grønt kort ordning', dersom man reiser kollektivt, går eller sykler til jobben. Da overfører arbeidsgiver for eksempel 2000kr i måneden til arbeidstaker, slik at beløp

som tidligere ble brukt til støtte for parkeringsplass ved jobben, heller tilfaller de som velger en grønn transport.

Enkelte kommuner og bedrifter legger til rette for at ansatte kan lease en elsykkel i 3 år, for deretter å kjøpe den. Slik blir investering i starten mindre. I Stavanger kommune har 2000 ansatte valgt å benytte seg av leasing avtalen. De siste fem årene har nesten 7500 personer i 50 ulike bedrifter inngått leasingavtale via arbeidsgiver i Rogaland.

Mange endrer sykkelvaner etter å ha skaffet seg elsykkel. Elsykkelen erstatter ofte bilkjøring både til jobb og fritid, også om vinteren.

15. KONKLUSJON

Planområdet ligger på grensen til Drammen kommune, med kort avstand til Brakerøya stasjon og bussholdeplasser. Etablering av de nye boligene vil bygge opp om kollektivtilbudet. Det nye sykehuset vil bli en stor arbeidsplass i bydelen. Det er eksisterende gang- og sykkelveier i retning Lierbyen og Drammen sentrum langs planområdet.

Planforslaget legger opp til en halvering av parkeringsdekningen i forhold til kravene i kommuneplanen, dette vil påvirke trafikkmengden og bruk av bilen.

Det er lite høydeforskjell mellom planområdet og målpunkter, slik at det ligger godt til rette for sykling.

Planområdet kan bli et av de minst bilbaserte boligområdene i Lier kommune, med sin gunstige plassering i byveven.