

Mobilitetsplan for Planid: 202507

Detaljregulering for deler av gnr 51 bnr 41

Hå kommune

Datert: 14.08.2025, rev. 16.02.2026





Plan- og dokumentopplysninger

Kommune:	Hå kommune
Plannavn:	Detaljregulering for deler av gnr 51 bnr 41
PlanID:	202507
Formålet med planen:	Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for TCO kan beholde sin eksisterende virksomhet innenfor det foreslåtte planområdet
Rapporttittel:	Mobilitetsplan
Utgave/dato:	2. utgave, 16.02.2026
Oppdragsgiver:	TCO Norway AS
Utarbeidet av:	Paul Korsberg
Sidemannskontroll:	Carmen Pålikoff Meling

Sammendrag

Det er lite usikkerhet rundt transportmengder og fordeling av transportbehov, da virksomheten har gode erfaringstall på dette etter å ha drevet produksjon i området i 14 år.

Området er lite tilgjengelig for gående og syklende. Det nærmeste tettstedet er Varhaug som ligger 8,1 km unna området. Det går heller ikke offentlig transport til eller forbi området. Det er få ansatte og samlet sett lite transport til og fra området med en beregnet ÅDT på 8. Buevegen, FV504 har en ÅDT på 1300.

Anbefalinger til tiltak som implementeres for å få en mere miljøvennlig transport til og fra området:

- Etablere lademuligheter for el-bil.
- Oppfordring til samkjøring.
- Etablere en låsbar sykkelparkering med muligheter for lading.
- Etableres garderobe og dusjfasiliteter.



Innhold

1	Innledning	5
2	Dagens situasjon	6
2.1	Beskrivelse av planområdet.....	6
2.2	Gjeldende planer	7
2.2.1	Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke	7
2.2.2	Hå kommuneplan 2024-2036	7
2.3	Områdets tilgjengelighet	8
2.3.1	Sykkel og gange	8
2.3.2	Kollektiv	8
2.3.3	Bil	8
2.4	Transportomfang for eksisterende situasjon.....	8
3	Fremtidig situasjon.....	9
3.1	Planlagt tiltak	9
3.2	Grunnlag for beregnet transportomfang	9
3.2.1	Besøkende til planområdet.....	9
3.2.2	Ansatte.....	9
3.2.3	Varelevering.....	9
3.2.4	Samlet oversikt besøkende og ansatte innenfor planområdet.....	10
3.3	Fremtidige tiltak for økt tilgjengelighet	10
3.3.1	Myke trafikanter	10
3.3.2	Kollektivtilbud.....	10
3.3.3	Bil	10
3.3.4	Varelevering.....	10
3.3.5	Utrykningskjøretøy.....	10
3.3.6	Universell tilgjengelighet.....	10
4	Beregninger	11
4.1	Estimert turproduksjon	11
4.2	Reisemiddelfordeling.....	11
4.3	Ønsket reisemiddelfordeling	11
4.4	Oppsummering.....	12
5	Samlet vurdering og konklusjon	13
5.1	Vurdering av tiltakene i planen.....	13
5.2	Anbefaling	13



5.3 Konklusjon..... 13



1 Innledning

Hå kommune ønsker at det utarbeides en mobilitetsplan for denne detaljreguleringen for å vurdere hvor mye og hvilken transport det er til og fra planområdet.

Det kreves vanligvis utarbeiding av en mobilitetsplan ved utbyggingsprosjekter større enn 1000 m² BRA, eller ved etableringer av offentlige og private virksomheter med over 50 ansatte. Det kan også være andre forhold som utløser krav til mobilitetsplan slik som i dette tilfellet når det er transport av farlig gods.

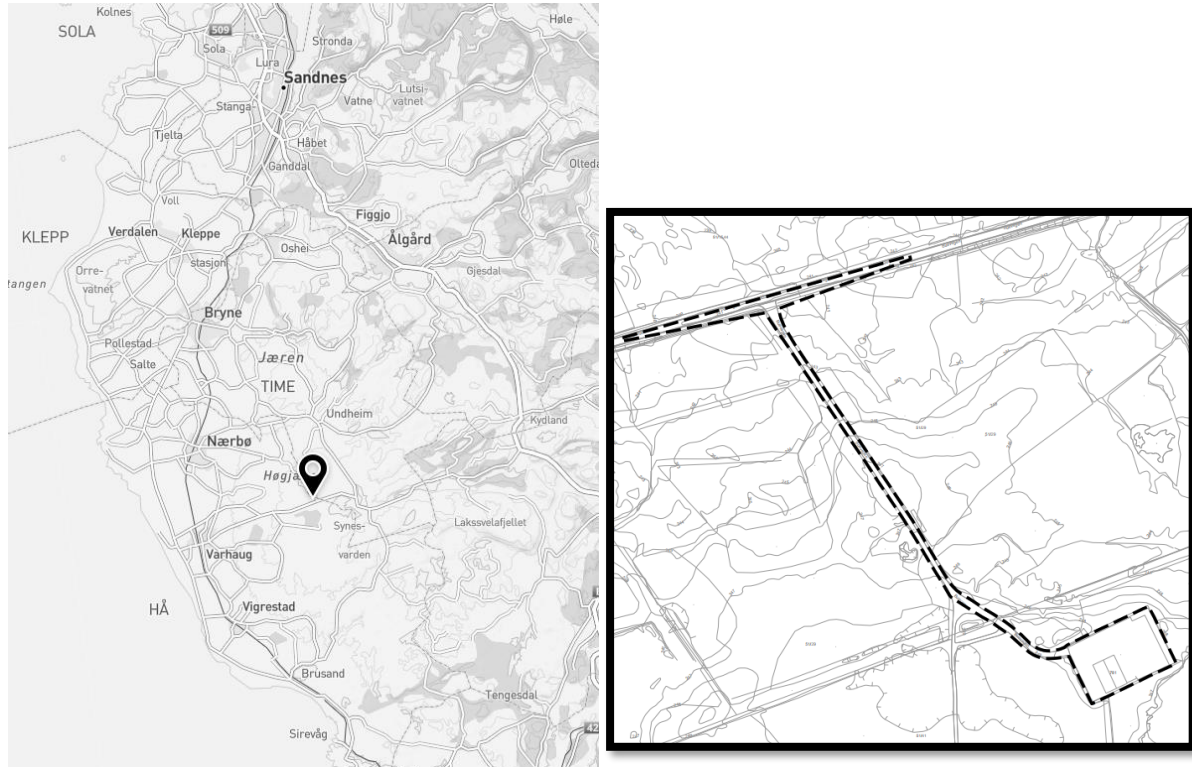
Hensikten med mobilitetsplanen er å analysere muligheter for minst mulig bilavhengighet og gi føringer for utforming og valg av planløsninger som sikrer mål for ønsket reisemiddelfordeling samt for sikker transport.

Utfallet av mobilitetsplanen skal vurderes av Hå kommune, for å sikre at transporten til og fra planområdet skjer på en tilfredsstillende og trygg måte.



2 Dagens situasjon

2.1 Beskrivelse av planområdet



Figur 2.1: Planområdets lokasjon og forslag til plangrensegrense.

Planområdet ligger i Hå kommune og grenser inn mot Steinsvatnet mot sørøst. Planområdet består av et bygg, containere og asfalterte flater og er relativt flatt. Nærområdet består av landbruk, natur- og friluftsområder med noe dyrket mark, myrområde, vann og litt skog. Det er ingen nærliggende bebyggelse. Adkomsten inn til området er fra krysset med Bueveien, Fv. 504, og deretter inn en privat grusvei, PV1550 som har en lengde på ca. 400 m.

Hele planområdet er på ca. 6,0 daa dekar inkludert adkomstveien, mens arealet for selve virksomheten til TCO er på ca. 3,8 daa.

Nærmeste servicetilbud med butikker, kiosk, tog etc. er i Varhaug sentrum som ligger ca. 8,0 km fra planområdet.



2.2 Gjeldende planer

2.2.1 Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

Området ligger i parkeringszone 4 som angir følgende parkeringsdekning:

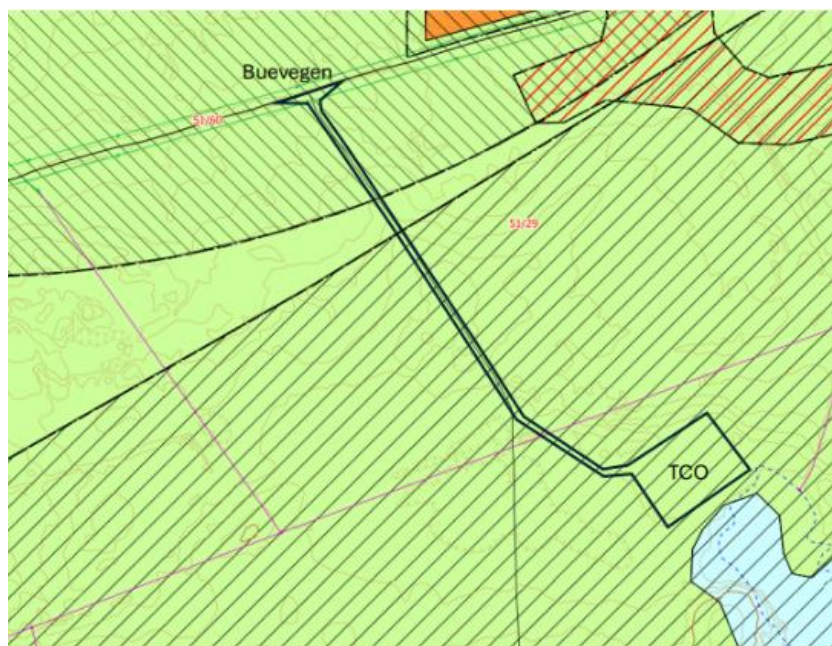
Formål	Min. sykkelparkering per 100 m ² bruksareal	Min. bilparkering per 100 m ² bruksareal
Lav arbeidsplass- og besøksintensitet:	0,5	0,5
Formål	Min. sykkelparkering per 100 m ² bruksareal	Min. bilparkering per 100 m ² bruksareal
Lav arbeidsplass- og besøksintensitet:	0,5	0,5

Tabell 2.1: Krav til parkeringsdekning regionalplanen.

2.2.2 Hå kommuneplan 2024-2036

Området er avsatt som LNFR område i gjeldende kommuneplan, og det er i tillegg markert som et KULA område (kulturlandskap).

Det er ingen tilgrensende planer til området og det pågår ikke noe planarbeid i nærområdet.



Figur 2.2: Utsnitt av gjeldende kommuneplan. Det aktuelle planområdet er markert med svart strek.

I Hå kommuneplan er det følgende krav til parkeringsdekning:

Formål	Min. sykkelparkering per 100 m ² bruksareal	Min. bilparkering per 100 m ² bruksareal
Næringsområde for arealkrevende virksomheter (Lav arbeidsplass- og besøksintensitet og lav arealutnytting)	0,5	0,5

Tabell 2.2: Krav til parkeringsdekning i Hå kommuneplan.



2.3 Områdets tilgjengelighet

2.3.1 Sykkel og gange

Det er dårlig tilgjengelighet for syklende og gående til planområdet og i tabell 2.1 står avstandene til relevante målepunkter.

Iht. undersøkelser utført av transportøkonomisk institutt (TØI) og reisevaneundersøkelser er sykkel mest attraktivt på reiser under 5 km, og aller helst under 3 km. Området er lite tilgjengelig for gående og syklende og det nærmeste tettstedet er Varhaug 8,1 km unna. Dette innebærer at det ligger for langt unna til at det er naturlig å bruke sykkel.

2.3.2 Kollektiv

Det finnes ikke noe kollektivtilbud som går i Buevegen, Fv. 504 forbi området. Nærmeste kollektivtilbud med tog og buss er i Varhaug sentrum som er 8 km fra planområdet.

2.3.3 Bil

Målpunkt	Kjøreavstand	Tid
Karslbu kafe og selskapslokaler	3,1 km	4 min
Varhaug sentrum	8 km	9 min
Nærbø sentrum	12 km	14 min
Sandnes sentrum	34 km	37 min
Egersund sentrum	46 km	44 min
Tananger havn	52 km	52 min

Tabell 2.3: Avstand til viktige og relevante målepunkter.

Tabellen over beskriver kjøreavstand og kjøretid fra planområdet til relevante målepunkter.

Adkomst til planområdet er fra Buevegen Fv. 504 som har en ÅDT på 1300. Fartsgrensen er 80 km/h på Fv. 504. Det er ingen registrerte ulykkespunkt i området.

I dag er det ingen oppmerkede parkeringsplasser innenfor planområdet, men ansatte og gjester parkerer sine biler der.

2.4 Transportomfang for eksisterende situasjon

Det er i dag 3 ansatte. Det har vært noe samkjøring mellom to medarbeidere. Det har blitt syklet noe opp dit av en medarbeider fra Varhaug. Eksisterende funksjoner og forventet antall besøkende/reisende før tiltak vil være den samme som i den framtidige situasjonen. Se kapittel 3.



3 Fremtidig situasjon

3.1 Planlagt tiltak

Formålet med planforslaget er å legge til rette for eksisterende virksomhet og åpne opp for en mindre utvikling av denne. Gesims- og mønehøyde og arealet på eksisterende bygg er på hhv. 4,8 og 8,3 m og 450 m² BYA. Nytt og planlagt tilbygg med garderobe, spiserom, toalett og arbeidsstasjon er på 92 m² BYA, og det har en høyde på ca. 4,0 m. Ny planlagt lagerbygning har en størrelse på 184 m² BYA med en gesimshøyde på 4,6 m. Adkomsten er fra krysset med Fv. 504 og inn ca. 400 m på en privat vei, Pv.1550.

3.2 Grunnlag for beregnet transportomfang

Fremtidig transportomfang er basert på informasjon gitt av TCO AS og er basert på siste 14 års erfaringstall. Alle tall er omtrentlige verdier.

3.2.1 Besøkende til planområdet

Kort orientering om besøkende:

- Det er kun besøkende fra ledelse, produsenter og leverandører som kommer til virksomheten.

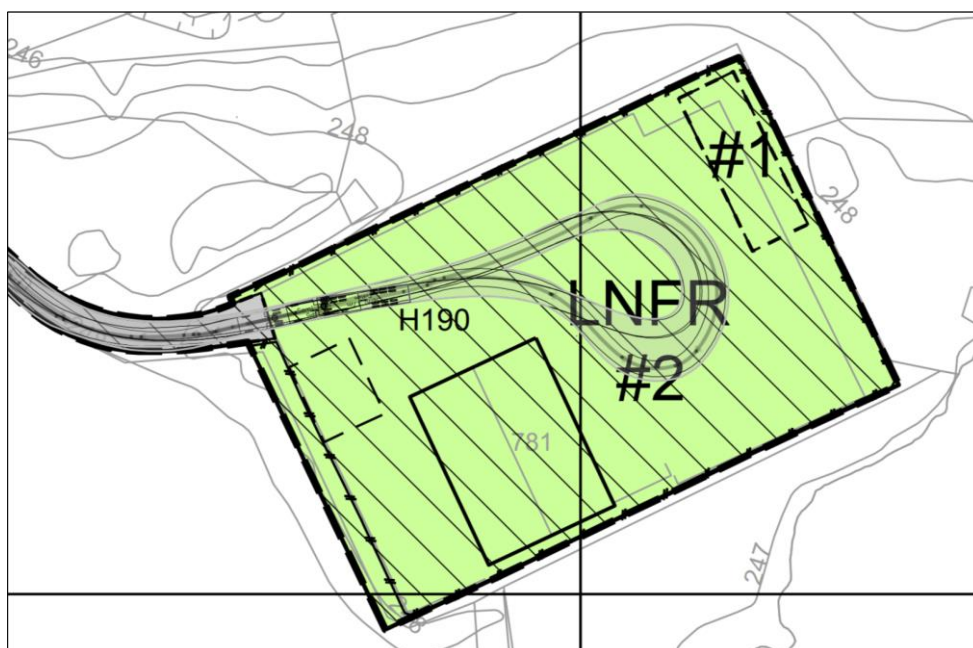
3.2.2 Ansatte

Kort orientering om ansatte:

- Det er kun en virksomhet innenfor planområdet.
- Maks. antall ansatte er 4-6 personer.
- Se tabell 3.1 under. Det pågår kun arbeider på ukedager.

3.2.3 Varelevering

- Det er en varelevering/ henting pr dag.
- Det er en ukentlig ankomst med semitrailer.



Figur 3.1: Plankart med spring for semitrailer, 18m.



3.2.4 Samlet oversikt besøkende og ansatte innenfor planområdet

	Hverdag (07.00-15.00)				Helgedager	
	Besøkende	Ansatte	Varebil	Semitrailer	Besøkende	Ansatte
Virksomhet TCO	1	3	1	0,2	0	0
Summert	1	3	1	0,2	0	0

Tabell 3.1: Oversikt ansatte og besøkende til området på hverdager og i helger.

3.3 Fremtidige tiltak for økt tilgjengelighet

3.3.1 Myke trafikanter

Det er ikke iverksatt noen tiltak for myke trafikanter da det ikke er gang- og sykkelvei langs Buevegen som har en ÅDT på 1300. Av naturlige årsak med en perifer beliggenhet og med en ganske betydelig høydeforskjell mellom f.eks. Varhaug sentrum vil det være lite sannsynlig med et stort innslag av myke trafikanter/ syklistene. Det foreligger ingen planer om å etablere nye gang-sykkelveier langs Buevegen.

Det tilrettelegges for to låsbare sykkelparkeringsplasser med lademuligheter for el-sykkel.

3.3.2 Kollektivtilbud

Planen med så ansatte vil ikke gjøre at det vil være noe grunnlag for å etablere et kollektivtilbud.

3.3.3 Bil

Adkomsten er fra Fv. 504 og inn en privat vei, Pv.1550.

Det er planlagt med en parkeringsdekning på 5 biloppstillingsplasser.

Det bør etableres ladestasjoner for el-bil.

Det bør tilrettelegges for bildeling.

3.3.4 Varelevering

Det er en daglig varelevering/ henting med egen varebil ca. 1 gang pr. dag. Det er en semitrailer fra Ørland transport som leverer/ henter pr. uke.

3.3.5 Utrykningskjøretøy

Det er tilrettelagt med oppstillingsplass for brannbil innenfor området.

3.3.6 Universell tilgjengelighet

Utbyggingsområdet er flatt og er universelt utformet.



4 Beregninger

4.1 Estimert turproduksjon

Turproduksjon 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 vil generere to turer: tur/retur. Iht. grunnlagsinformasjon i kap. 3.2 vil planområdet generere følgende turproduksjon:

12 turer t/r pr. arbeidsdag/ hverdag (240 arbeidsdager pr år). Dette vil gi en ÅDT på ca. 8. Av disse utgjør varelevering og tungtransport en ÅDT på 3.

4.2 Reisemiddelfordeling

Tabell under viser estimert reisemiddelfordeling i Hå kommune. Tallene er hentet fra trafikkanalysen fra 10. november 2017.

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/den-nasjonale-reisevaneundersokelsen/om-den-nasjonale-reisevaneundersokelsen/>

<https://www.ha.no/f/p1/if99fc8fd-e768-4e6d-9bb2-673d587fda3a/vedlegg-4-cowi-trafikkanalyse-narbo-av-10-november-2017.pdf>

Beregnete tall for estimert turproduksjon settes inn i reisemiddelfordelingen for Hå kommune:

Reisemiddel	RVU	Turer (av 5 for ansatte)
Til fots	10 %	0 %
Sykkel	10 %	0 %
Moped/motorsykkel	1 %	0 %
Bil (fører)	65 %	80 %
Bil (passasjer)	8 %	10 %
Kollektiv	4 %	0 %
Annet	1 %	0 %

Tabell 4.1: Antatt reisemiddelfordeling for Hå kommune hentet fra RVU trafikkanalyse 10. november 2017 for Nærbø samt estimert reisemiddelfordeling for turer til og fra planområdet.

4.3 Ønsket reisemiddelfordeling

Det er satt opp en fremtidig og ønsket reisemiddelfordeling for TCO i Hå kommune.

Beregningene for turproduksjon planområdet settes inn i ønsket reisemiddelfordeling:

Reisemiddel	Ønsket fordeling	Turer (av 5 for ansatte)
Til fots	0 %	0
Sykkel	5 %	0,25
Moped/motorsykkel	0 %	0
Bil (fører)	75 %	3,75
Bil (passasjer)	20 %	1
Kollektiv	0 %	0
Annet	0 %	0

Tabell 4.2: Ønsket reisemiddelfordeling for turer til og fra planområdet.



4.4 Oppsummering

Antallet bilturer er svært lavt og vanskelig å endre på annet enn å prøve å få til samkjøring der det er mulig, og med å øke andelen bilpassasjerer. Det er ikke værende kollektivdekning og lite tilrettelagt og dårlig sykkeltilgjengelighet pga. avstander til sentrale knutepunkt.



5 Samlet vurdering og konklusjon

5.1 Vurdering av tiltakene i planen

Mobilitetsplanen skal analysere muligheter for minst bilavhengighet og gi føringer for utforming og valg av planløsninger som sikrer mål for ønsket reisemiddelfordeling. Målet er å stimulere til en mest mulig miljøvennlig reisemåte til og fra planområdet, dvs. ha en lav andel bilreiser.

Planrelevante tiltak for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling:

- Det er lite virkemidler for å kunne endre på reisemiddelfordelingen annet ennå å tilrettelegge for samkjøring og miljøvennlig transport.

5.2 Anbefaling

Anbefalinger til tiltak som kan implementeres for å få en mere miljøvennlig transport til og fra området:

- Etablere lademuligheter for minimum en el-bil.
- Oppfordring til samkjøring.
- Etablere to låsbare sykkelparkeringsplasser med muligheter for lading av el-sykkel.
- Det etableres garderobes og dusjfasiliteter.

5.3 Konklusjon

Det er lite usikkerhet rundt transportmengder og fordeling av transportbehov, da virksomheten har gode erfaringstall på dette siden de har drevet virksomheten der i 14 år.