

Oppdragsgiver: Færder kommune
Oppdragsnavn: Vestskogen barnehage
Oppdragsnummer: 636309-04
Utarbeidet av: Bente Beckstrøm Fuglseth
Oppdragsleder: Tarjei Breivik
Dato: 03.01.2024
Tilgjengelighet: Åpent

Notat Mobilitetsplan Vestskogen barnehage

1 Innledning

- 1.1. Planområdet
- 1.2. Bakgrunn for ny barnehage på Vestskogen
- 1.3. Kommunens mål innen transport og mobilitet
- 1.4. Bypakke Tønsberg

2 Eksisterende transportsituasjon

- 2.1. Fartsgrenser, fartsnivå og trafikkmengder
- 2.2. Veg- og gatenett
- 2.3. Vei- og gatenorm for Færder kommune
- 2.4. Gående
- 2.5. Syklende
- 2.6. Kollektivtrafikk
- 2.7. Bil
- 2.8. Trafikksikkerhet

3 Reisemiddelfordeling

- 3.1. Dagens reisemiddelfordeling
- 3.2. Framtidig reisemiddelfordeling

4 Turproduksjon

- 4.1. Turproduksjon nye Vestskogen barnehage
- 4.2. Turproduksjon bo- og avlastningssteder for barn og unge

5 Vurdering av aktuelle tiltak

- 5.1. Kryss fv. 3100 Kjernåsveien/fv. 308 Kirkeveien
- 5.2. Oppgradering til kommunal veg- og gatenorm
- 5.3. Fartsdempende tiltak
- 5.4. Trafikksikkerhetstiltak
- 5.5. Snarveger som gang- og sykkelforbindelser
- 5.6. Parkering for bil og sykkel

Versjonslogg:

02	03.01.23	Utkast mobilitetsplan, justert etter innspill fra Færder kommune	BBF	JW
01	17.10.23	Utkast mobilitetsplan	BBF	
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

1 Innledning

Færder kommune har vedtatt å slå sammen de tre barnehagene Labakken, Herstadløkka og Vestskogen til en ny barnehage på Vestskogen. Den nye barnehagen skal ha plass til 210 barn, med mulighet til utvidelse til 250 barn.

Det skal utarbeides forprosjekt og reguleringsplan for ny barnehage på Vestskogen, med mål om oppstart av ny barnehage i 2027. I tillegg vurderes Vestskogen som mulig plassering for nytt bo- og avlastningssenter for unge i Færder, og det skal også gjøres vurderinger knyttet til hvilke konsekvenser et slikt tiltak vil få for trafikksituasjonen i området.

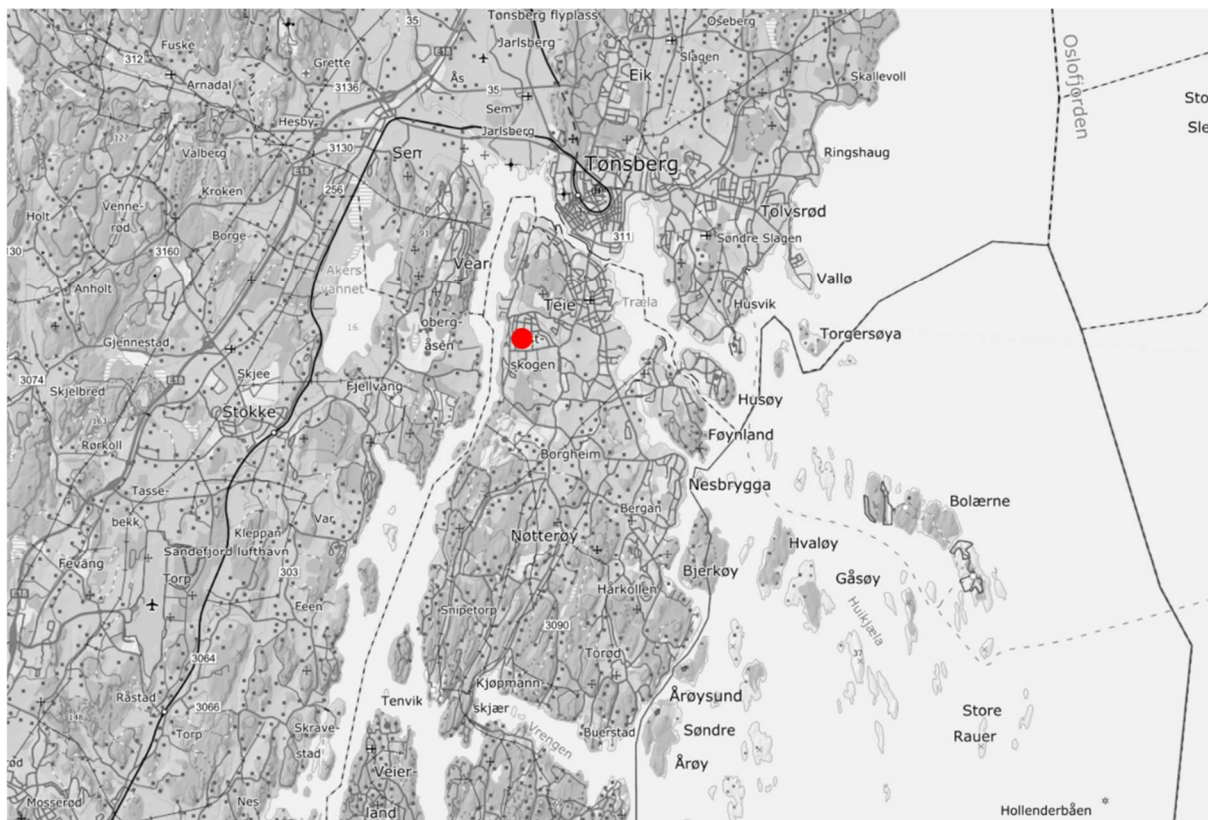
I den nylige vedtatte kommuneplanens arealdel (september 2023) er det i bestemmelsene gitt at det skal utarbeides mobilitetsplan ved etablering av nye barnehager.

Mobilitetsplanen skal vise hvordan tiltaket bidrar til å følge opp kommunens arealstrategi, og oppnå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Videre skal planen beskrive tilbudet for gående, syklende, kollektivtransport og biltransport, og synliggjøre og dokumentere

transportbehovet som genereres som følge av tiltaket. Løsninger for transport og mobilitet skal konkretiseres og illustreres.

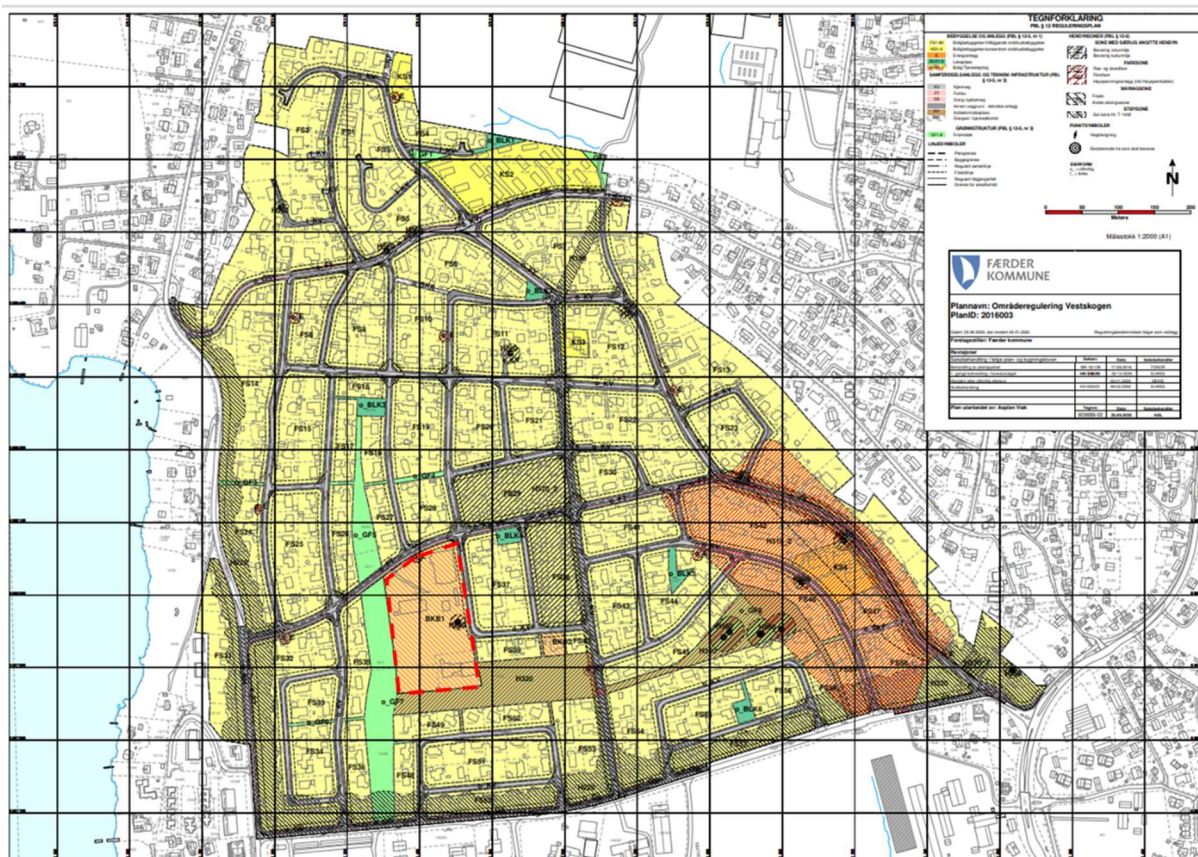
1.1. Planområdet

Vestskogen ligger vest på Nøtterøy, ca. 2 km sørvest for Teie sentrum, og ca. 4 km sør for Tønsberg sentrum.



Figur 1: Lokalisering av ny Vestskogen barnehage.

Området for ny barnehage ligger innenfor det som er regulert til kombinert bebyggelse og anlegg, bolig/tjenesteyting (BKB1), markert med rødt i Figur 2. I bestemmelsene til områdeplanen er det gitt at det skal utarbeides detaljreguleringsplan før det kan søkes om tiltak, og at det i forbindelse med detaljreguleringsplanen skal tilrettelegges for løsninger for myke trafikanter.



Figur 2: Plankart 3811 2016003 - Områdeplan Vestskogen

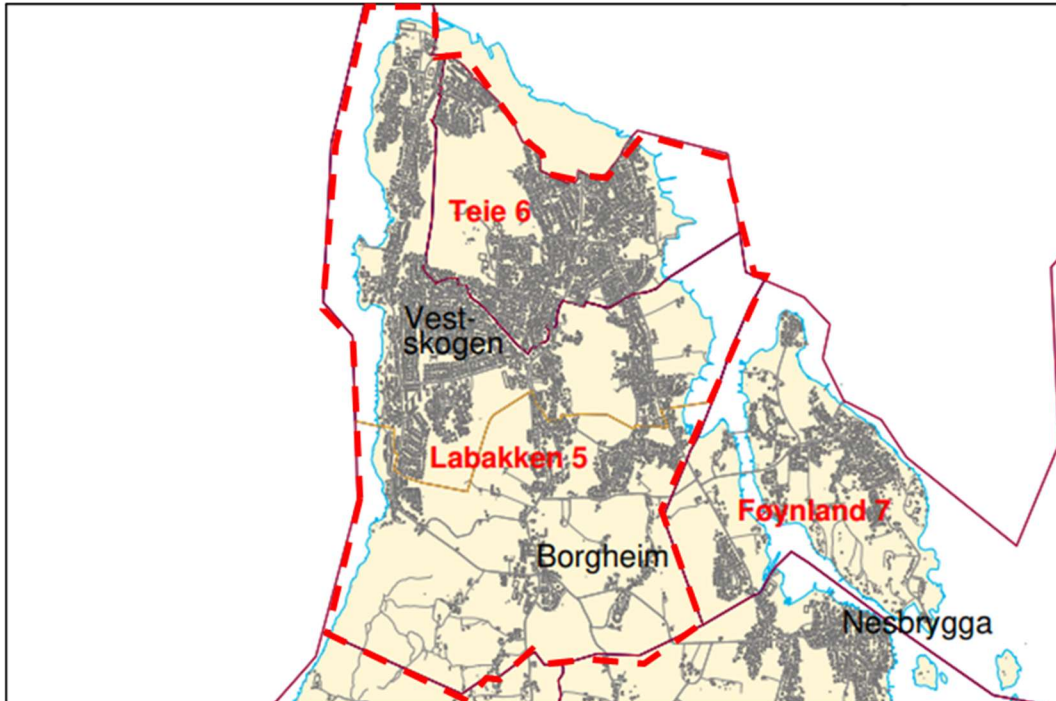
1.2. Bakgrunn for ny barnehage på Vestskogen

Det ble i juni 2022 vedtatt å bygge en ny stor barnehage på Vestskogen med plass til ca. 210 barn, etter modell av Lindhøy barnehage i Færder kommune. Ny barnehage på Vestskogen skal ha mulighet for senere utvidelse til 250 barn.¹ Barnehagen ble vedtatt plassert i området der tidligere Vestskogen skole og nåværende Vestskogen barnehage ligger (gbnr 10/11 og 13/357).

Bakgrunnen for ny barnehage på Vestskogen var behov for flere barnehageplasser nord i Færder kommune. Ca. 40 % av innbyggerne i Færder kommune bor innenfor skolekretsene Teie og Labakken. Det er også i dette området at det er forventet størst vekst i antall boliger og innbyggere. Framskrivninger av barnetallsutviklingen viser et behov

¹ Kommuneplanens handlingsdel 2023-2026, side 123:
<https://faerder.kommune.no/f/p1/i346660ab-c55d-4980-bada-e738f05c9a23/kommuneplanens-handlingsdel-2023-2026-okonomiplan-2023-2026-budsjett-2023-vedtatt-14122022.pdf>

på 342-386 barnehageplasser i Labakken krets og 215-256 barnehageplasser i Teie krets 2033, mot henholdsvis 251 og 246 i dag.²

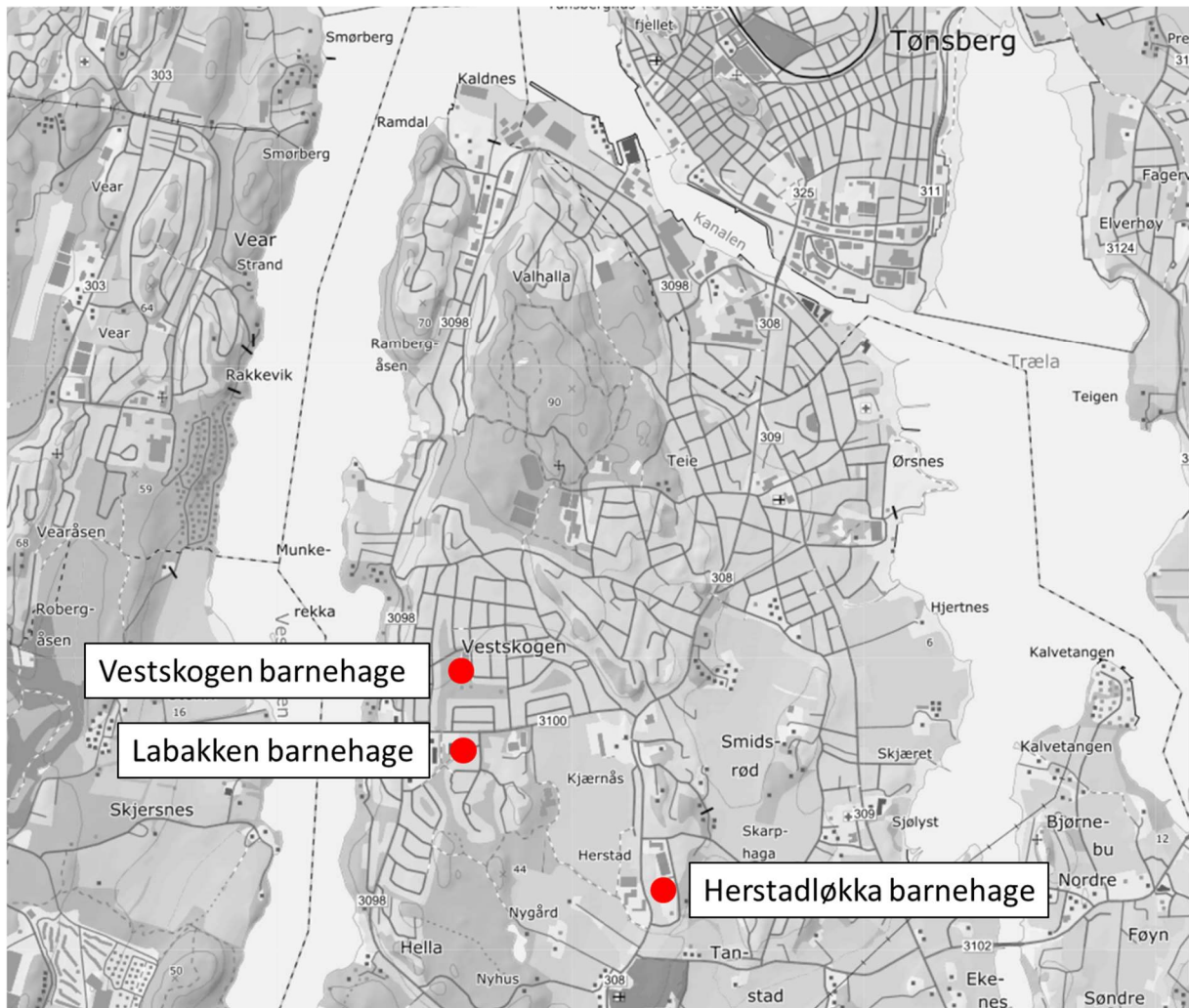


Figur 3: Avgrensning av skolekretsene Teie og Labakken innenfor rødt stiptet område³

Den nye barnehagen på Vestskogen skal samlokalisere eksisterende barnehage på Vestskogen med Labakken og Herstadvokka barnehage, se Figur 4. Disse tre barnehagene er vurdert til å ikke tilfredsstillere dagens krav til ute- og innearealer, verken byggteknisk eller pedagogisk.

² <https://innsyn2.v-man.no/fer/wfdokument.ashx?journalpostid=2022025694&dokid=565474&versjon=7&variant=A&>

³ <https://faerder.kommune.no/f/p1/i38718da7-5008-4960-bb44-be130a7146de/skolekretser-i-faerder-kommune.pdf>



Figur 4: Ny Vestskogen barnehage samlokaliserer de tre eksisterende barnehagene Herstadvokka, Labakken og Vestskogen

1.3. Kommunens mål innen transport og mobilitet

Formål med mobilitetsplanen er å vise hvordan planen eller tiltaket følger opp kommunens arealstrategi og målet om aktiv transport og nullvekst i personbiltrafikken.

I Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030 er det gitt en rekke mål knyttet til transport og mobilitet, se Tabell 1.

Samferdsel og infrastruktur	
6.1 - Færder kommune har et transportsystem som er trafiksikkert og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet	Fremme miljøvennlige transportformer som erstatning for bil der dette er praktisk gjennomførbart.
	Fortsatt utbygging av gang-, sykkelvei- og stinett.
	Kontinuerlig innsats for trafiksikkerhet.
6.2 - Færder kommune har et transportsystem som gir god framkommelighet, effektiv kommunikasjon og som ivaretar samfunnsikkerhet	Gradvis forbedre den kommunale veistandarden og samarbeide med øvrige myndigheter for et hovedveinett med tilstrekkelig kapasitet for alle reisende.
	Bidra aktivt til bygging av en ny fastlandsforbindelse og at kapasitet som frigjøres på eksisterende infrastruktur bedrer framkommelighet for miljøvennlige transportformer.

Tabell 1: Kommuneplanens samfunnsdel, delmål og vegvalg⁴

I klima- og energiplanen for Færder er det et mål om at veksten i persontransport tas med kollektiv, gange og sykkel.⁵

1.4. Bypakke Tønsberg

Gjennom bypakke Tønsberg skal det etableres en rekke infrastrukturiltak i Tønsberg og Færder kommune. Ny fastlandsforbindelse fra Ramdal i Færder til Smørberg i Tønsberg er det største enkelttiltaket i bypakken. Denne skal gi god forbindelse til fastlandet, samtidig som Tønsberg sentrum avlastes for trafikk. Fastlandsforbindelsen vil tidligst stå ferdig i 2030. Bypakken omfatter også en rekke tiltak for å bedre forholdene for gående, syklende og kollektivtrafikken.

Flere tiltak som ligger inne i bypakken vil kunne få effekter som potensielt vil påvirke fremtidig trafiksituasjon på vegnettet i tilknytning til Vestskogen.

⁴ <https://faerder.kommune.no/f/p1/i04d338d8-6ceb-470e-abdf-d12d53515a4a/planbeskrivelse.pdf>

⁵ https://faerder.kommune.no/f/p1/ica5a5716-363d-4b49-acd5-83f75941163a/klima-og-energiplan_digital.pdf

2 Eksisterende transportsituasjon

2.1. Fartsgrenser, fartsnivå og trafikkmengder

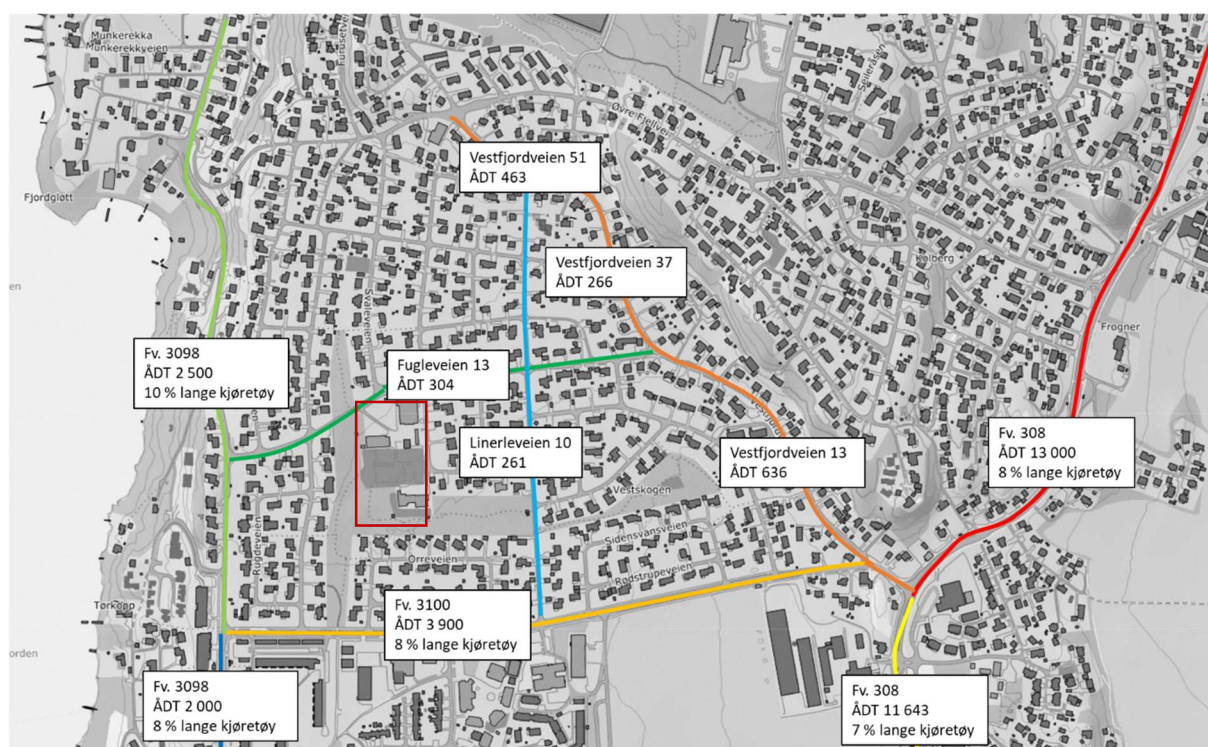
Figur 5 viser fartsgrenser for veg- og gatenettet i tilknytning til ny Vestskogen barnehage. Som det her fremkommer er det 30 km/t sone for de kommunale boligvegene, mens fylkesvegene har fartsgrense 40 og 50 km/t.

For enkelte av de kommunale vegene er det også gjennomført målinger av fartsnivå i 2021 (Fugleveien) og 2023 (Vestfjordveien og Linerleveien). Sørlike del av Vestfjordveien og Fugleveien har et høyt fartsnivå i forhold til fartsgrensen. I Statens vegvesens håndbok V128 *Fartsdempende tiltak* er det angitt behov for fartsdemping når flere enn 15 prosent kjører 5 km/t fortere enn fartsgrensen på strekningen. Tidligere målinger av fartsnivå på disse veiene (2014 og 2015) viser at ca. 40 % kjører fortere enn 35 km/t.



Figur 5: Fartsgrenser og fartsnivå der dette foreligger. Øvrige boligveger har også fartsgrense 30 km/t. Kilde: vegkart.no og målinger fra Færder kommune. Planområdet er markert med rød firkant.

Figur 6 viser trafikkmengder for 2022 registrert i vegkart, samt kommunale tellinger gjennomført av Færder kommune i 2021 (Fugleveien) og 2023 (Vestfjordveien og Linerleveien). Fv. 308 Kirkeveien har høyest trafikkmengde med en ÅDT⁶ på 13 000. For Fv. 3100 Kjernåsveien er det registrert ÅDT 3 900, og ÅDT 2500 i Fv. 3098 Amundrødveien. Trafikkmengden på de kommunale vegene er liten. Linerleveien har minst trafikk med ÅDT 261 og den sørlige delen av Vestfjordveien har mest trafikk med ÅDT 636.



Figur 6: ÅDT og andel tunge kjøretøy. Kilde: Vegkart.no og trafikktellinger mottatt av Færder kommune. Planområdet er markert med rød firkant.

2.2. Veg- og gatenett

Figur 7 viser veg- og gatenettet i tilknytning til ny Vestskogen barnehage. Under er det beskrevet nøkkelegenskaper for de enkelte vegene.

⁶ Årsdøgnetrafikk (ÅDT) er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde. Det beregnes som summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning i begge retninger i løpet av et år, delt på 365 (Store Norske Leksikon, 08.12.2023).



Figur 7: Eksisterende veg- og gatenett i tilknytning til ny Vestskogen barnehage. Planområdet er markert med stiplet rød linje.



Linerleveien (kommunal veg)

- 30 km/t
- Ca. 6-5,5 meter vegbredde
- Fartshumper
- Ingen tilrettelegging for gående og syklende
- Bussholdeplasser (kun skilt), bussrute 100
- Boliger ligger tett på med avkjørsler til Linerleveien



Lerkeveien (kommunal veg)

- 30 km/t
- Ca. 5 meter vegbredde
- Fartshumper
- Ingen tilrettelegging for gående og syklende
- Boliger ligger tett på med avkjørsler til Lerkeveien



Fugleveien (kommunal veg)

- 30 km/t
- Ca. 7,5-8 meter vegbredde. Brede skuldre, og ca. 5 meter bredt kjørefelt
- Fartshumper
- Brede skuldre, ellers ingen tilrettelegging for gående og syklende
- Bussholdeplasser (kun skilt), bussrute 100
- Boliger ligger tett på med avkjørsler til Fugleveien



Vestfjordveien (kommunal veg)

- 30 km/t, fartsnivå
- Ca. 5,5-6 meter vegbredde
- Fartshumper
- Ingen tilrettelegging for gående og syklende
- Bussholdeplasser (kun skilt), bussrute 100
- Boliger ligger tett på med avkjørsler til Vestfjordveien



Fv. 429 Kjernåsveien

- 40 km/t
- Forkjørsregulert
- Ca. 7,5-8 meter kjørebanebredde
- Tosidig fortau i øst, tosidig gang- og sykkelveg i vest
- Bussholdeplass i lomme
- Opphøyde gangfelt



Fv. 3098 Amundrødveien

- 50 km/t, kort strekk med 40 km/t nord og sør for Fugleveien
- Forkjørsregulert
- Ca. 6 meter kjørebanebredde
- Ingen tilrettelegging for gående og syklende, unntak ensidig gang- og sykkelveg kort strekk i sør, nord for kryss med Fv. 429 Kjernåsveien
- Bussholdeplasser (kantstopp og lomme)
- Fartshumper på strekning med 40 km/t

2.3. Vei- og gatenorm for Færder kommune

I veg- og gatenormen for Færder kommune står det at transportnettet skal utformes som vegger utenfor sentrumsområdene. Det er definert en rekke vegklasser som knyttes til vegenes funksjon og/eller trafikkmengde (antall boenheter eller ÅDT) vegen skal betjene. Med disse inngangsparametrene bestemmes minste reguleringsbredde og vegklasse. Minste reguleringsbredde er gitt som den teoretiske reguleringsbredden på en idealveg uten fortau, gang- og sykkelveg, skjæring, fylling, tilleggsbredde for rekkverk, breddeutvidelser i kurver osv.

Klasse	P30 ^{1,2,3}	P35 ^{1,2,3}	K45	K50	K60	BG	AG	SG	GS35	KV30
Funksjon ⁴	Privat Fellesadkomst	Privat adkomstvei	Kommunal boligvei	Kommunal adkomstvei	Kommunal samlevei	Boliggate	Adkomstgate	Samlegate	GS-vei med adkomst til eiendommer	Adkomstvei/samlevei Veieland
Boenheter ⁵	2-10 Maks lengde 100m	11-25	Min.26 Boliger / fritidsboliger	Skole, barnehage Offentlig- institusjon Kontor / forretning	Næring med tungtrafikk, Vei med kollektivtrafikk	Kun boliger	Tilførsel til Boliggater - Næring	Sentrums-gater	Maks 10	
ÅDT opptil kjøretøy	50	125	500	1000	5000					
Minste reg.bredde ⁶	5,5m	7	8	8,5	10				7	6,5
Asfaltdekke ⁷	3m	3,5m	4,5m	5m	6m	4,5m	5m	6m	3,5	3m ⁸
Skulder	0,25+0,25m	0,25+0,25m	0,25+0,25m	0,25+0,25m	0,5+0,5m	0,25+0,25m	0,25+0,25m	0,25+0,25m	0,25+0,25m	0,25+0,25m
Sidareal (grøft) ⁹	Min. 1+1	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5
Dim. fartsgrense	20	20	30	30-40	40-60	30	30	30-40		
Dim.kjøretøy	Personbil	Lastebil	Lastebil	Lastebil	Vogntog(VT)	Lastebil	Lastebil	Lastebil	Lastebil	Traktor
Dim. kjøremåte ¹⁰	C	C	C	B/C	B					
Fortau/GS-vei	Nei	Nei	Fortau fra 50 boenheter	Skole/barnehage: GS-vei Næring: fortau/GS-vei	GS-vei	Fortau hvis ÅDT over 250	Fortau	Fortau	-	
Min. bredde fortau/GS-vei			Fortau 2,5m	GS-vei iht. Tabell 5- Bredder for gang- og sykkelvei med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)	GS-vei iht. Tabell 5- Bredder for gang- og sykkelvei med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)	Fortau 2,5	Fortau 2,5	Fortau 2,5		

- 1 Det skal være snuplass i enden av blindveier Det vises til vedlegg for utforming. Er det ikke vendehamner i henhold til vei- og gatenormal må det etableres felles renovasjonsløsning ved hovedvei. Avfallsbeholdere skal ikke plasseres lenger enn 15m fra hovedveien.
- 2 Veiene skal kun betjene tilhørende boliger og fritidsboliger.
- 3 For privat vei som er åpen for alminnelig ferdsel kan Færder kommune stille krav om en annen utførelse
- 4 Tilførselsveier, internveier som gangveier inn til boligblokk, kjørevei inn til boligblokk garasje og lignende overtas ikke til kommunal drift og vedlikehold.
- 5 Fritidsbolig regnes som boenhet ved beregning av trafikkmengder
- 6 Det skal beregnes tillegg i bredde for skjæring, fylling, breddeutvidelser i kurver, utvidelse for veikrekverk osv.
- 7 Vei med mindre bredde enn K45 med lengde mer enn 150 m skal ha møteplass for hver 150 m. Utforming møteplass er vist på vedlegg.
- 8 Grusdekke
- 9 I gater må det etableres med tilstrekkelig vedlikeholdsareal. Vedlikeholdsareal kan inngå som en del av kantsteinsoner, midtrabatt, møbleringssoner eller veggsoner.
- 10 Dimensjonerende kjøremåte er beskrevet i Statens vegvesens håndbok N100

Figur 8: Vegklasser i Veg- og gatenorm for Færder kommune⁷

Aktuelle vegklasser for de kommunale vegene i tilknytning til ny Vestskogen barnehage er kommunal boligveg (K45), kommunal adkomstveg (K50) og kommunal samleveg (K60).

Kommunale boligveger er adkomstveger for boliger og skal ikke tilrettelegges for gjennomgangstrafikk ved ÅDT < 500. Minste reguleringsbredde er 8 meter og minste asfaltdekke 4,5 meter. Ved mer enn 50 boenheter skal disse vegene alltid ha fortau (2,5 meter bredde). Dimensjonerende fartsgrense 30 km/t.

⁷ <https://faerder.kommune.no/f/p/1/i362914fe-0a22-44c3-98e6-fbcbff119468/vei-og-gatenorm-far-de-kommune-2022-revidert.pdf>

Kommunale adkomstveger er adkomstveger for barnehage, skole og næring, ÅDT < 1 000. Minste reguleringsbredde er 8,5 meter og minste asfaltdekke er 5 meter. Adkomstveger til skole og barnehage skal alltid ha gang- og sykkelveg (minimum bredde 4 meter, inkludert skulder og trafikkdeler). Dimensjonerende fartsgrense ved barnehage skal alltid være 30 km/t.

Kommunal samleveg forbinder adkomstvegene med hovedvegene (riks- og fylkesveger), og har en blandet transport- og adkomstfunksjon. Denne vegklassen benyttes på veger med kollektivtrafikk. Minste reguleringsbredde er 10 meter, med 6 meter asfaltdekke. Disse vegene skal alltid etableres med gang- og sykkelveg. Dimensjonerende fartsgrense er maks 50 km/t.

Vestfjordveien, Fugleveien og Linerleveien forbinder fv. 3098 Amundrødveien med fv. 308 Kirkeveien og fv. 3100 Kjernåsveien. Her går også bussrute 100. Dette sammenfaller med kriterier for kommunal samleveg (K60). Når det gjelder funksjon vil Lerkeveien kunne karakteriseres som kommunale adkomstveg (K50) fordi dette er en adkomstveg til barnehagen.

2.4. Gående

Tilbudet til gående på veg- og gatenettet i tilknytning til ny Vestskogen barnehage er svært mangelfullt. Det er kun fv. 3100 Kjernåsveien som er tilrettelagt for gående med fortau og/eller gang- og sykkelveg, som beskrevet i kapittel 2.2. I de andre gatene er det ingen tilbud for gående; de må ferdes på skulder/vegkant. Fugleveien har riktignok en bred skulder som gående kan benytte, men denne løsningen gir ingen fysisk adskillelse fra kjørebanelen, hvilket er viktig for både opplevd trygghet og risiko for ulykker. Dette forsterkes av høyt fartsnivå i Vestfjordveien og Fugleveien. De kommunale vegene tilfredsstillende ikke Færder kommune sin veg- og gatenorm med tanke på tilrettelegging for gående.

Figur 9 viser kartfestede eksisterende stier og snarveger på Vestskogen. Standarden på disse er ikke definert, men de mest sentrale snarvegene i tilknytning til nye Vestskogen barnehage er stier som kan benyttes av gående, men ikke med sykkel eller barnevogn.



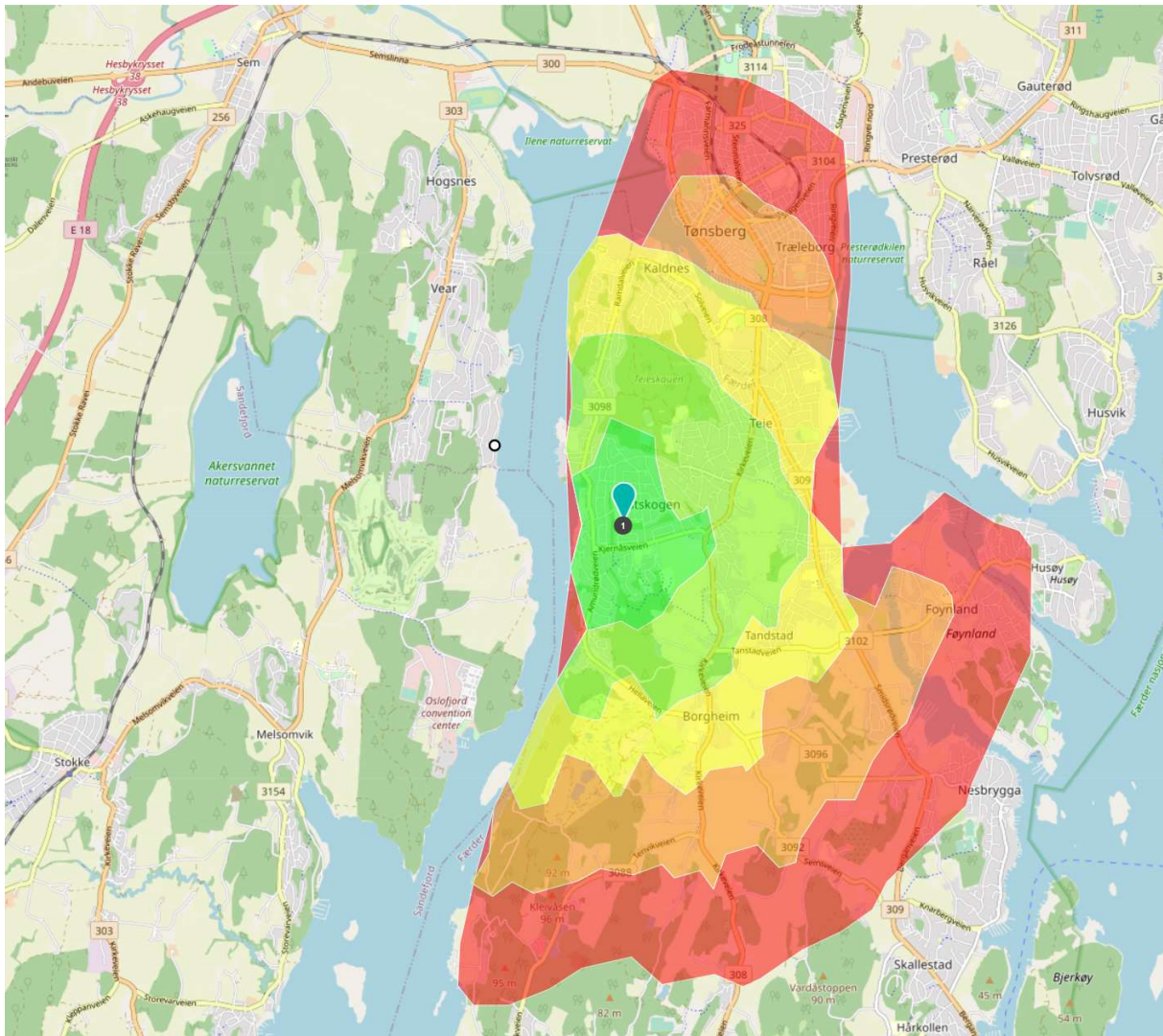
Figur 9: Eksisterende stier og snarveger på Vestskogen

2.5. Syklende

Det er kun tilrettelagt med gang- og sykkelveg langs deler av fv. 3100 Kjernåsveien. Hovedløsningen er ellers sykling i blandet trafikk. På de kommunale adkomstvegene som Lerkeveien, Linerleveien, Fugleveien og Vestfjordveien er dette i utgangspunktet en akseptabel løsning for syklende med tanke på at fartsgrensen er 30 km/t og trafikkmengden antas å være liten. Enkelte av gatene har bred kjørebane, hvilket bidrar til høyere fartsnivå. Dette bekreftes gjennom målinger av fartsnivået, der Fugleveien og sørlige del av Vestfjordveien har et høyt fartsnivå. Videre blir trafikkbildet mer komplekst når også gående må benytte kjørebane/skulder, det er tett med avkjørsler og det også er kollektivtrafikk på flere delstrekninger.

Når det gjelder fv. 3098 Amundrødveien er det med unntak av et kort strekk ingen separat sykkeltilrettelegging. Fv. 308 Kirkeveien har gang- og sykkelveg.

Figur 10 viser områder som ligger innenfor 5 km sykkelavstand fra nye Vestskogen barnehage. De ulike fargene viser intervaller på 1 km. Med en hastighet på 15 km/t tar det 20 minutter å sykle 5 km, 12 minutter å sykle 3 km og 8 minutter å sykle 2 km.



Figur 10: Områder som ligger innenfor 5 km sykkelavstand fra nye Vestskogen barnehage⁸

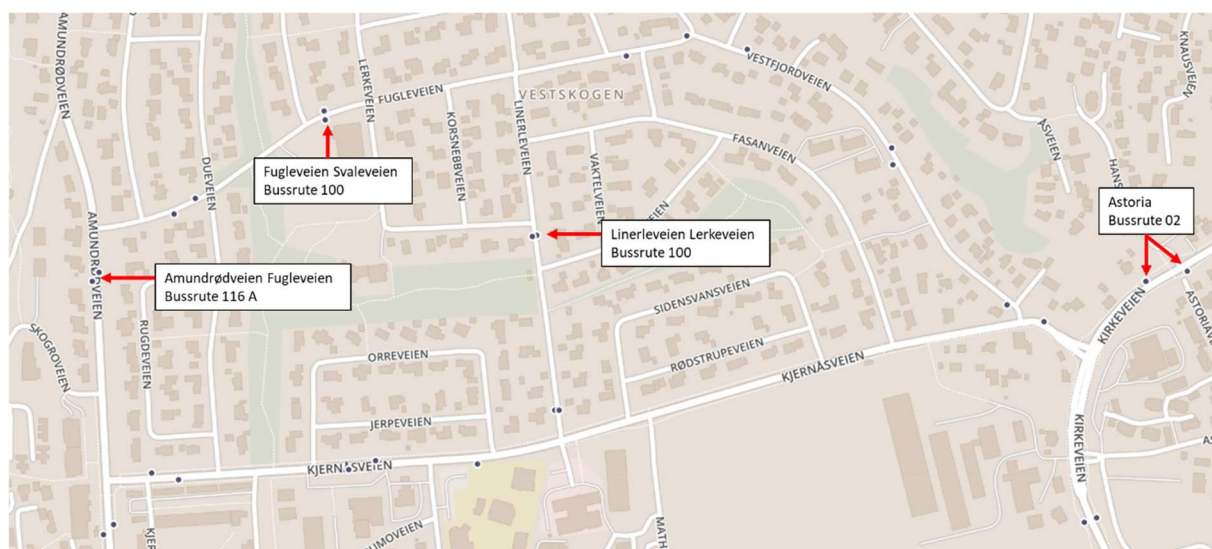
2.6. Kollektivtrafikk

Figur 11 viser holdeplasser i tilknytning til Vestskogen, mens Tabell 2 viser bussruter med frekvens og gangavstand til nye Vestskogen barnehage fra nærmeste holdeplass.

⁸ Kilde: Openrouteservice

Bussrute		Frekvens	Nærmeste holdeplass	Gangavstand
116A	Borgheim-Kaldnes-Tønsberg-Løveid-Brekkelia	På hverdager 3 ganger i timen fra/til Tønsberg fra 0548-1800, 2 avganger i timen fra 1800-1900, 1 avgang i timen mellom 1900-2400	Amundrødveien Fugleveien	550 meter
100	Tønsberg-Vestskogen-Tønsberg	På hverdager 1 gang i timen fra Tønsberg fra 0650-1550, og 1 gang i timen fra Vestskogen 0715-1615	Linerleveien Lerkeveien	230 meter
			Fugleveien Svaleveien	240 meter
02	Holmestrand-Horten-Tønsberg-Borgheim-(Tenvik)-Tjøme-Sandøysund	På hverdager 4 ganger i timen fra/til Tønsberg fra 06.00-18.00, 1-2 ganger i timen frem til 23.00	Astoria	1,2 km

Tabell 2: Bussruter med frekvens i tilknytning til Vestskogen



Figur 11: Holdeplasser og bussruter i tilknytning til Vestskogen (kilde: vkt.no)

2.7. Bil

Kjørende med bil kommende fra vest har adkomst til ny Vestskogen barnehage fra fv. 3098 Amundrødveien/Fugleveien/Lerkeveien og kjørende fra øst enten via Vestfjordveien/Fugleveien/Lerkeveien eller fv. 3100 Kjernåsveien/Linerleveien/Lerkeveien.

I forbindelse med ny skole på Labakken ble det i 2017 utarbeidet en trafikkanalyse som tok for seg krysset fv. 308 Kirkeveien/fv. 3100 Kjernåsveien. Det ble gjennomført

korttidstillinger⁹, som ble sammenlignet med ÅDT for 2016 registrert i NVDB, samt at det ble gjennomført gjort kapasitetsberegninger i SIDRA. Korttidstillingene som er gjennomført, samt estimert ÅDT på bakgrunn av disse tellingene, viser høyere ÅDT enn det som er registrert i NVDB. Det er disse tellingene som er lagt til grunn for beregningene i SIDRA. Videre er det lagt inn et kjørefelt på fv. 3100 Kjernåsveien inn mot krysset med fv. 308 Kirkeveien. I praksis er det plass til at to biler kan stå ved siden av hverandre ved vikelinjen, og det blir i trafikkanalysen pekt på at dette gjør at beregningsresultatene viser en for streng situasjon.

Beregningene viste overbelastning i krysset allerede før ny skole for bilister fra fv. 3100 Kjernåsveien i ettermiddagsrushet. Med generert trafikk fra ny skole blir dette forsterket og krysset ytterligere belastet i ettermiddagsrushet. Kjørende på fv. 308 Kirkeveien opplevde generelt lite forsinkelser, både i før- og ettersituasjonen. Det ble også gjort beregninger der det ble lagt inn to felt i fv. 3100 Kjernåsveien inn mot krysset for å skille venstre- og høyresvingende, og resultatene viste at dette vil redusere belastningen i krysset betydelig. Det ble også foreslått å vurdere å flytte gangfeltet i fv. 3100 Kjernåsveien lenger vest.¹⁰

Trafikkanalysen fra 2017 er basert på korttidstillinger og ÅDT registrert i NVDB. Figur 12 viser ÅDT registrert i 2016 og 2022, og som det kommer frem er den registrerte trafikkmengden redusert i perioden. Tall for 2022 er basert på skjønn og tellinger, men det fremkommer ikke hva grunnlaget fra 2016 er. Beregning av turproduksjon for Labakken skole viste at skolen genererte 730 nye daglige bilturer. Det er da spesielt at ÅDT for 2022 viser en reduksjon på 600 sammenlignet med 2016.

⁹ Tellingene gjennomført onsdag 14.06.2017 mellom 07.00-09.00 og 15.00-17.00

¹⁰

<https://kart.tonsberg.kommune.no/webinnsyn/Content/plandialog/GetGIplanregisterFil.aspx?systemid=10EDC141D4544D038E0EA79380A40BAF&k=3811&arkivnavn=>



Figur 12: Trafikkmengder registrert i NVDB/vegkart 2016 og 2022, samt estimert ÅDT basert på korttidstelling i 2017. Differanse i 2022-2016 i grønt.

2.8. Trafikksikkerhet

Figur 13 viser trafikkulykker registrert i vegkart.no de siste ti årene (2013-2023). Ved krysset Linerleveien/fv. 3100 Kjernåsveien er det registrert to ulykker; en ulykke er med to personbiler og påkjøring bakfra og en ulykke der en fotgjenger blir påkjørt ved kryssing av kjørebane foran venstresvingende personbil. I krysset fv. 3100 Kjernåsveien/fv. 308 Kirkeveien er det registrert to ulykker, der en av ulykkene involverer to personbiler og påkjøring bakfra og den andre ulykken er mellom syklist og personbil ved høyresving. Det er ellers registrert tre ulykker i fv. 308 Kirkeveien noe nord for krysset med fv. 3100 Kjernåsveien. En av disse ulykkene omfatter en fotgjenger som blir påkjørt i gangfelt utenom kryss, en annen en personbil som kjører utfor og den siste påkjøring bakfra som omfatter to busser og en personbil.

Videre er det registrert to ulykker ved gangfeltet i fv. 308 Kirkeveien sør før krysset med fv. 3100 Kirkeveien. En av ulykkene omfatter en syklist og to personbiler, mens den andre ulykken omfattet en fotgjenger og en personbil.

To av ulykkene har skjedd i løpet av en helg, øvrige ulykker på hverdager. Ca. halvparten av ulykkene har skjedd på ettermiddagen mellom klokken to og fire.



Figur 13: Ulykker registrert siste 10 år. Kilde: vegkart.no

Nr.	År	Ulykkeskode	Involvert trafikantgruppe	Tidspunkt
1	2015	Påkjøring bakfra	Personbiler	14.50 Torsdag
2	2020	Fotgjenger krysset kjørebane foran venstresvingende kjøretøy i kryss	Fotgjenger, personbil	10.51 Tirsdag
3	2017	Påkjøring bakfra	Personbiler	17.54 Lørdag
4	2015	Påkjøring forøvrig ved høyresving	Personbil, sykkel	07.25 Fredag
5	2017	Fotgjenger krysset kjørebane i gangfelt utenfor kryss	Fotgjenger, personbil	17.34 Torsdag
6	2014	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side på rett vegstrekning	Personbil	11.17 Mandag
7	2014	Påkjøring bakfra	Buss, personbil	14.32 Mandag
8	2015	Fotgjenger krysset kjørebane på bortsiden av krysset	Fotgjenger, personbil	15.34 Onsdag
9	2016	Kjørende fra fortau / G/S-veg krysset kjørebane utenfor kryss	Sykkel, personbiler	14.44 Mandag
10	2017	Fotgjenger stod stille eller oppholdt seg forøvrig i kjørebane	Fotgjenger, personbil	14.00 Lørdag
11	2018	Fotgjenger påkjørt på fortau	Fotgjenger, sykkel	15.28 Fredag
12	2021	Møting i kurve	Personbil, varebil	15.29 Torsdag
13	2017	Kryssende kjøreretninger (uten avsvingning)	Personbil, varebil	09.43 Mandag

Tabell 3: Ulykker registrert de siste 10 år. Kilde: vegkart.no

3 Reisemiddelfordeling

3.1. Dagens reisemiddelfordeling

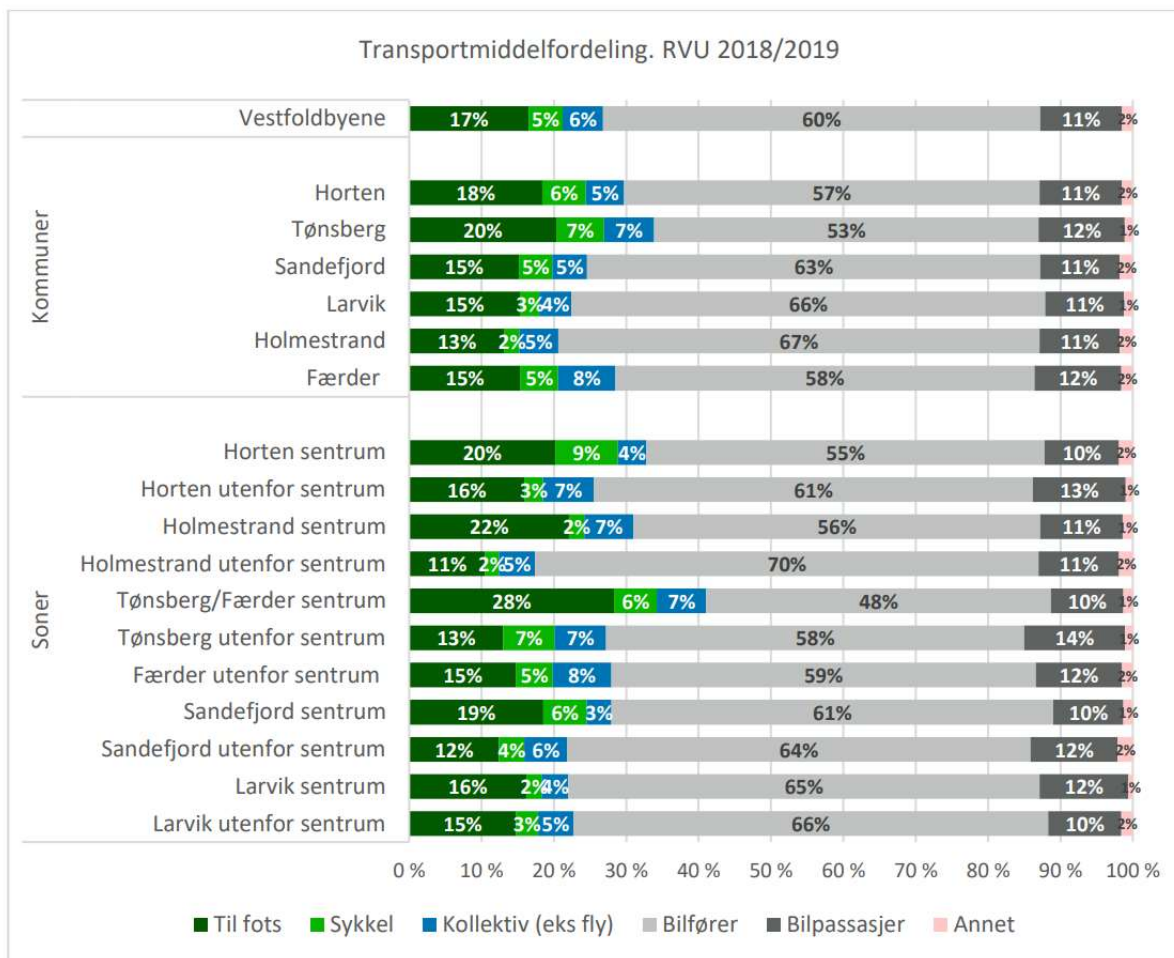
Nye Vestskogen barnehage

Det er i all hovedsak ansatte (til/fra arbeid) og barn (levering/henting) som genererer turer i en barnehage. I tillegg kommer turer som gjennomføres av de ansatte i løpet av barnehagedagen, samt varelevering.

I 2013 ble det av SINTEF kartlagt erfaringstall for turproduksjon av barnehager¹¹. Her er det beregnet antall turer per barnehageplass. Da kartleggingen ikke differensierer mellom reiser per ansatt, barn etc., er det i videre analysen ikke tatt hensyn til ulik reisemiddelfordeling for de ulike typer reiser. Det legges til grunn den generelle reisemiddelfordeling.

I forbindelse med den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 er det laget et eget utdrag for Vestfoldbyene Horten, Tønsberg, Færder, Sandefjord, Larvik og Holmestrand. I Figur 14 vises den generelle reisemiddelfordelingen for kommunene, samt reisemiddelfordeling for ulike soner. For Færder utenfor sentrum gjennomføres 59 % med bil som sjåfør, 12 % som passasjer i bil, 15 % til fots, 5 % med sykkel og 8 % med kollektivtransport.

¹¹ Kilde: Solveig Meland, Faste Lynum, Terje Simonsen. 2013. Erfaringstall for turproduksjon. Oppdateringer til Håndbok 146. Sintef A25302.



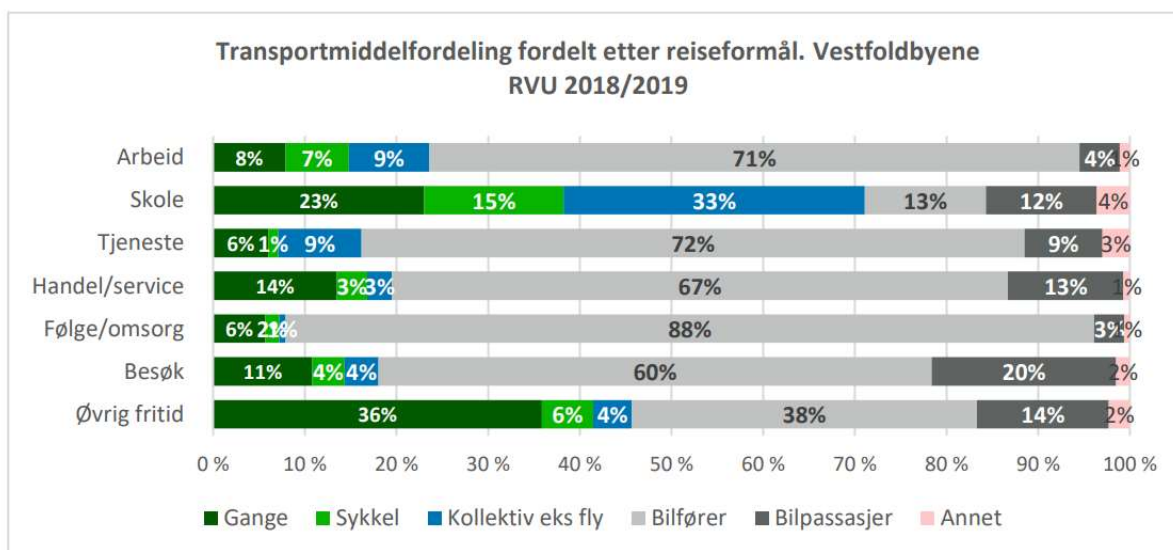
Figur 14: Reisemiddelfordeling på daglige reiser i Vestfoldbyene etter kommuner og soner, RVU 2018/19¹².

Bo- og avlastningscenter

Turer generert av eventuell bo- og avlastningscenter er i all hovedsak generert av ansatte, besøkende, barn (fastboende og på avlasting) og varelevering. Ifølge nasjonal RVU fra 2018/2019 gjennomføres 70% av alle arbeidsreiser i Færder kommune med bil (sjåfør). 6% gjennomføres til fots, 8% med sykkel, 8% med kollektiv og 7% som bilpassasjer.

Av reiser knyttet til besøk er det i RRVU fra 2018/2019 registret en bilandel på 60%. 11% gjennomføres til fots, 4% med sykkel, 4% med kollektiv og 20% som bilpassasjer.

¹² <https://d33by0imu011lz.cloudfront.net/1625034156/ua-rapport-156-2021-rvu-vestfoldbyene.pdf>



Figur 15: Reisemiddelfordeling i Vestfoldbyene fordelt etter reisemål

For turer generert av barn og varelevering fins det ingen reisevanedata. For barn (både bosatt og på dagsenter) antas det en bilandel på 100%. Det samme antas for varelevering.

3.2. Framtidig reisemiddelfordeling

Med bakgrunn i bedre tilrettelegging for gående og syklende legges det for framtidig reisemiddelfordeling til grunn en lavere bilandel sammenlignet med dagens situasjon. Reduksjon i andel bilreiser antas å være størst for reiser generert av barnehage og minst for besøksreiser til/fra bo- og avlastningscenter. Da bo- og aktivitetssenter er et tilbud som dekker hele kommunen vil antall korte reiser være mindre. Dette reduserer potensialet for gåing og sykling for besøksreiser.

Reisemiddel	Barnehage	Bo- og avlastningscenter			
		Ansatte	Besøkende	Barn	Varelevering
Gåing	20	12	10	-	-
Sykkel	15	13	10	-	-
Kollektiv	12	15	10	-	-
Bil (Sjåfør)	45	55	60	100	100
Bil (passasjer)	8	5	10	-	-

Tabell 4: Antatt framtidig reisemiddelfordeling for turer generert av ny Vestskogen barnehage og bo- og avlastningscenter i prosent.

4 Turproduksjon

4.1. Turproduksjon nye Vestskogen barnehage

I SINTEF-rapporten «Erfaringstall for turproduksjon. Oppdateringer til Håndbok 146»¹³ er det per barnehageplass angitt en turproduksjon på 5,8 turer, med et variasjonsområde fra 5,4-7,8.

For beregningene av turproduksjonstall for nye Vestskogen barnehage legges det til grunn 5,8 personturer per barnehageplass. Med 250 barn resulterer dette i 1450 daglige turer (man-fre, yrkesdøgntrafikk/YDT).

Dersom en legger til grunn framtidig reisemiddelfordeling er antall turer per reisemiddel som vist i tabellen under. For beregning av ÅDT er det lagt til grunn at barnehagen er åpen 240 dager/48 uker i året og at ÅDT vil utgjøre ca. 66 % av YDT.

Reisemiddel	Antall turer (YDT)	Antall turer (ÅDT)
Gåing	290	191
Sykkel	218	131
Kollektiv	174	115
Bil (Sjåfør)	653	431
Bil (passasjer)	116	76
Total	1450	957

Tabell 5: Antall turer per reisemiddel generert nye Vestskogen barnehage per yrkesdøgn (YDT) og per årsdøgn (ÅDT). Evt. avvik i totalen skyldes avrundinger.

Ettersom nye Vestskogen barnehage er en sammenslåing av tre eksisterende barnehager, vil ikke all trafikk være nyskapt trafikk. De eksisterende barnehagene Vestskogen, Labakken og Herstadløkka genererer i dag samlet 864 personturer og 510 bilturer per yrkesdøgn. Her er det lagt til grunn dagens bilandel på 59%. Nyskapt trafikk i framtidig situasjon med ny barnehage og framtidig reisemiddelfordeling vil da være 586 flere personturer og 143 flere bilturer (se Tabell 6).

¹³ Kilde: Solveig Meland, Faste Lynum, Terje Simonsen. 2013. Erfaringstall for turproduksjon. Oppdateringer til Håndbok 146. Sintef A25302.

De eksisterende barnehagene vil i forskjellig grad medføre nyskapt trafikk på de kommunale vegene mellom hovedvegnett og ny Vestskogen barnehage, samt på fv. 3100 Kjernåsveien. Tabell 6 viser nyskapt trafikk i vegnett. For nyskapt trafikk mellom hovedvegnett og ny Vestskogen barnehage er det trukket fra dagens trafikk til/fra eksisterende Vestskogen barnehage. For nyskapt trafikk på fv. 3100 er det i tillegg trukket fra dagens trafikk til/fra eksisterende Lebakken barnehage.

	Personturer	Bilturer YDT	Bilturer ÅDT
Genererte turer nye Vestskogen barnehage, 250 barn	1 450	653	431
Gamle Vestskogen barnehage, 64 barn	371	219	145
Labakken barnehage, 45 barn	261	154	102
Herstadvik barnehage, 40 barn	232	137	90
Sum eksisterende barnehager, 149 barn	864	510	337
Nyskapte turer i framtidig situasjon med ny Vestskogen barnehage	586	143	94
Nyskapte bilturer (sjåfør) på kommunalt vegnett mellom hovedvegnett og nye Vestskogen barnehage¹⁴	-	434	286
Nyskapte bilturer (sjåfør) på fv. 3100 Kjernåsveien¹⁵	-	280	185

Tabell 6: Nyskapt trafikk med ny Vestskogen barnehage i framtidig situasjon, sammenlignet med tre barnehager i dagens situasjon. Evt. avvik i oppsummeringene skyldes avrundning.

4.2. Turproduksjon bo- og avlastningscenter for barn og unge

Vestskogen vurderes som mulig plassering for nytt bo- og avlastningscenter for unge i Færder. Bo- og avlastningscenter for barn og unge mellom 0-18 år er et tilbud til familier med barn som har behov for særskilt tilrettelegging. Barneboliger er når barnet bor fast utenfor hjemmet, mens avlastningscenter er tilbud som gis på timebasis eller som døgn- eller helgetilbud for barn som bor fast i hjemmet. Senteret vil være døgnbemannet.

¹⁴ Turproduksjon eksisterende Vestskogen barnehage er trukket fra

¹⁵ Turproduksjon eksisterende Vestskogen barnehage og Labakken barnehage er trukket fra

I tillegg til framtidig reisemiddelfordeling som vist i kapittel 3.2 gjøres det følgende antakelse for beregning av antall turer generert av bo- og avlastningssenter:

- 40 ansatte tilstede per dag
 - 2 turer per ansatt og dag
- 20 barn per dag på avlastingssenter,
 - Halvparten av barna leveres hver dag, dette tilsvarer 1 tur per dag og barn knyttet til levering/henting
 - 1 aktivitet per barn utenfor aktivitetssenter hver annen dag, som tilsvarer 1 tur per dag og barn.
- 30 barn som fast bosatte
 - I gjennomsnitt 1,5 aktiviteter utenfor aktivitetssenter per dag, som tilsvarer 3 turer per dag og bosatt
 - 1 besøk per uke som tilsvarer 2 turer per uke og bosatt, eller 0,29 turer per dag og bosatt.
- Gjennomsnittlig 5 vareleveringer per uke, som tilsvarer 10 turer per uke eller 1,4 turer per dag.

Med forutsetningene beskrevet ovenfor vil bo- og aktivitetssenter generere 220 turer per dag. Tabellen under viser antall turer generert av hver gruppe/reiseformål knyttet til bo- og avlastingssenter og fordeling per reisemiddel, basert på estimert framtidig reisemiddelfordeling.

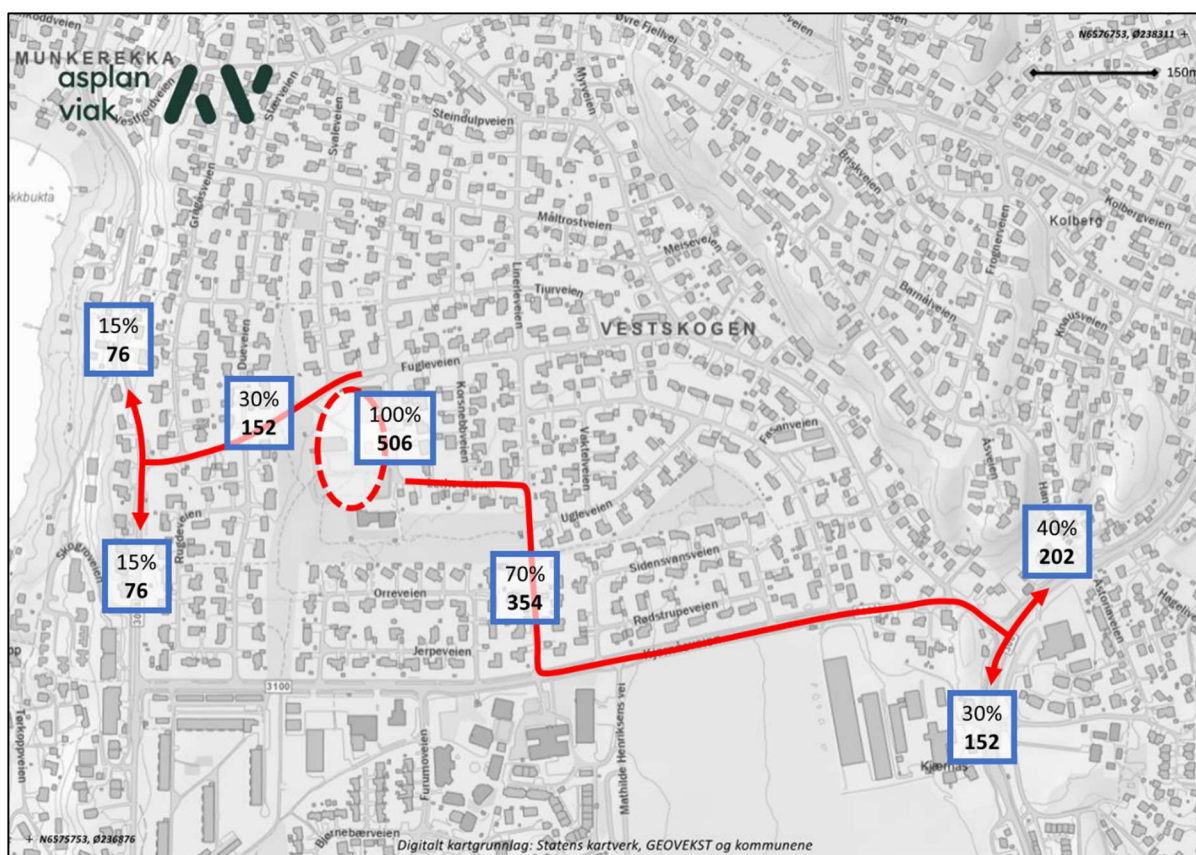
Reisemiddel	Ansatte	Besøkende	Barn		Vare- levering	Total
			Avlastning	Bosatt		
Gåing	10	1				11
Sykkel	10	1				11
Kollektiv	12	1				13
Bil (Sjåfør)	44	5	40	90	1	180
Bil (passasjer)	4	1				5
Total	80	9	40	90	1	220

Tabell 7: Antall turer (ÅDT) generert av hver gruppe/reiseformål knyttet til bo- og avlastingssenter og fordeling per reisemiddel. Evt. avvik i oppsummeringene skyldes avrundinger.

5 Vurdering av aktuelle tiltak

Total nyskapt trafikk som vil belaste de kommunale vegene mellom nye Vestskogen barnehage/bo- og avlastningssenter og hovedvegnett er beregnet til 506 kjøretøy per dag. Hvordan denne trafikken vil fordele seg på det kommunale- og fylkeskommunale vegnettet er utfordrende å vurdere med tanke på at både barn og ansatte i prinsippet kan komme fra hele kommunen, og også fra nabokommunene. Med utgangspunkt i avgrensning av tettstedsområdet og eksisterende befolkningskonsentrasjoner antas det likevel at hovedvekten av barn og ansatte vil være bosatt nord for Vestskogen. Det antas at hovedadkomsten til barnehagen og bo- og avlastningssenteret vil være via fv. 3100 Kjernåsveien og Linerleveien og via fv. 3098 Amundrødveien og Fuglevei, med hovedtyngen av biltrafikken på fv. 3100 Kjernåsveien og Linerelveien.

I Figur 16 er det vist hvordan nyskapt biltrafikk vil kunne fordele seg på det lokale vegnettet. Merk at dette er basert på antagelser. For en barnehage er dette bildet ekstra komplisert ettersom foreldrene gjerne jobber et annet sted enn der de bor, og dette vil også være i stadig endring ved barn som slutter og begynner i barnehagen, flytting og jobbskifte.



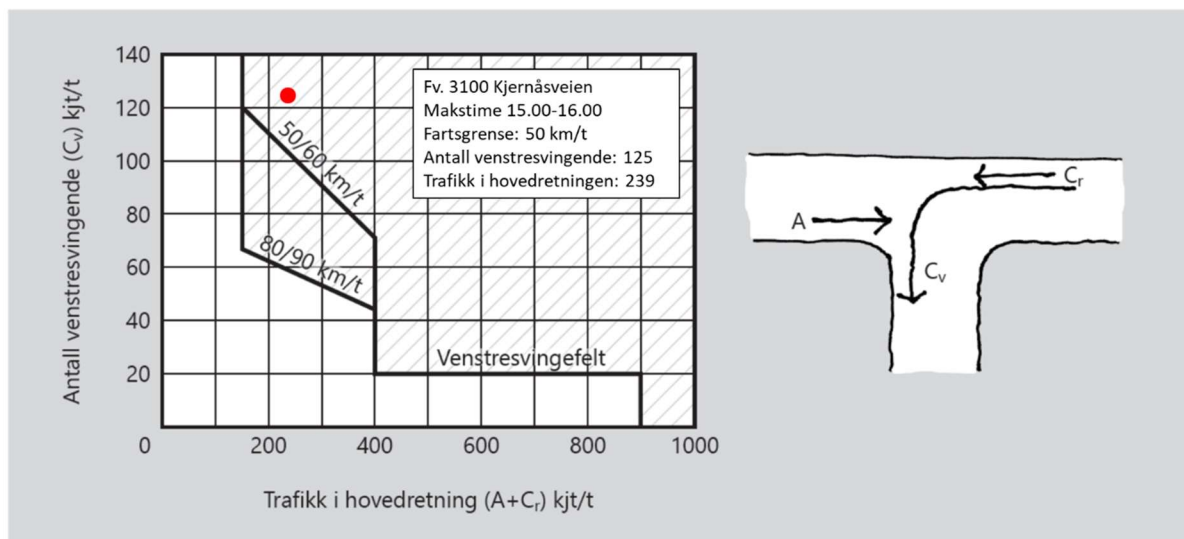
Figur 16: Antatt fordeling av trafikk generert av ny barnehage og b- og avlastningscenter trafikk i prosent og kjøretøy per dag. Planområdet er markert med stiplet rød linje.

5.1. Kryss fv. 3100 Kjernåsveien/fv. 308 Kirkeveien

I trafikkanalysen som ble utarbeidet i forbindelse med ny skole på Labakken ble det beregnet overbelastning i fv. 3100 Kjernåsveien ved krysset med fv. 308 Kirkeveien. ÅDT-tall fra 2022 viser midlertidig en reduksjon på ÅDT 1100 i trafikken på fv. 308 Kirkeveien sammenlignet med det som ble lagt til grunn for kapasitetsberegningene i 2017. Det er ikke gjort noen endringer i krysset siden dette. Dette kan tyde på at korttidstellingene som lå til grunn for kapasitetsberegningene ikke var representative for krysset. Det har generelt blitt bedre kapasitet på både tellinger og utstyr de siste årene. Tall fra kontinuerlige tellepunkter i nærheten, Nøtterøyveien og Borgheim, viser stabil trafikk 2017-2022.

Nyskapt trafikk fra ny Vestskogen barnehage på fv. 3100 Kjernåsveien utgjør ÅDT 185 (se Tabell 6). Foreløpige beregninger for generert trafikk fra nytt bo- og avlastningscenter på Vestskogen er ÅDT 220. Totalt resulterer det i en trafikkøkning på 405 kjøretøy per dag.

Et mulig tiltak for å bedre kapasiteten i krysset er å etablere separate høyre- og venstresvingefelt i fv. 3100 Kjernåsveien. Legges det til grunn trafikkteilingene som ble gjennomført i 2017 kommer man innenfor kravet til venstresvingefelt i N100 Veg- og gateutforming.



Figur 17: Vurdering av behov for venstresvingefelt ved bruk av korttidstellingene fra 2017 og krav i N100 Veg- og gateutforming.

Det anbefales at det gjennomføres nye tellinger i krysset fv. 3100 Kjernåsveien/fv. 308 Kirkeveien for å vurdere om det fortsatt er behov for tiltak i krysset.

5.2. Oppgradering til kommunal veg- og gatenorm

Tabellen under viser de kommunale vegene rundt barnehagen som er aktuelle for både gående, syklende og kjørende til barnehagen å benytte. I tabellen er det angitt eksisterende vegbredde (asfaltert bredde inkludert skulder), samt aktuell vegklasse i henhold til den kommunale veg- og gatenormen for Færder. Det er også oppgitt hva veg- og gatenormen sier om fortau/gang- og sykkelveg og asfaltdekke og skulder for disse vegklassene. Bredde på fortau/gang- og sykkelveg kommer i tillegg. Bredde på gang- og sykkelveg settes etter antall gående og syklende i makstimen, med minste bredde på 2,5 meter. Skulder på 0,25 meter og trafikkdeler på 1 meter kommer i tillegg (total minstebredde inkludert skulder og trafikkdeler blir da 4 meter).

Veg	Eksisterende vegbredde	Aktuell vegklasse	Krav fortau/ gang- og sykkelveg	Krav asfaltdekke og skulder	Krav total vegbredde inkl. fortau/gs-veg
Lerkeveien	5 meter	K50	Gang- og sykkelveg ved barnehage	5 meter 0,25+0,25 skulder	9,5 meter
Linerleveien	6-6,5 meter	K60	Gang- og sykkelveg	6 meter 0,5+0,5 skulder	11 meter
Fugleveien	7,5-8 meter	K60	Gang- og sykkelveg	6 meter 0,5+0,5 skulder	11 meter
Vestfjordveien	5,5-6 meter	K60	Gang- og sykkelveg	6 meter 0,5+0,5 skulder	11 meter

Tabell 8: Eksisterende vegbredde (asfaltert bredde inkludert skulder), samt aktuell vegklasse i henhold til den kommunale veg- og gatenormen for Færder for de kommunale vegene rundt barnehagen aktuelle for både gående, syklende og kjørende.

Som det kommer frem av tabellen vil det være utfordrende å oppgradere de kommunale vegene i henhold til veg- og gatenormen for Færder uten omfattende grunnverv og inngrep i private eiendommer. Total vegbredde på vegklasse K60 vil være 11 meter, mens K50 vil være 9,5 meter.



Figur 18: Gatevernsnitt for K50, total vegbredde 9,5 meter til venstre og K60, total vegbredde 11 meter til høyre¹⁶

Et alternativ er å kun etablere ensidig fortau i disse gatene. Da må syklende benytte kjørebanelen, men dette kan være en akseptabel løsning dersom fartsnivået og trafikkmengde ikke er høy. Total vegbredde med ensidig fortau vil for vegklasse K60 være 9,5 meter og for vegklasse K50 8,0 meter.

¹⁶ Gateversnitt laget i streetmix.net

5.3. Fartsdempende tiltak

I Fugleveien og sørlige deler av Vestfjordveien er det registrert fartsnivå som ligger betydelig over fartsgrensen, til tross for at det er etablert fartshumper på strekningen. Dette tyder på at disse fartsdempende tiltakene ikke har tilstrekkelig effekt. Aktuelle fartsdempende tiltak for å sikre et lavere fartsnivå på disse strekningene kan være:

- Etablering av fortau/gang- og sykkelveg. Særlig i Fugleveien der kjørebanelen er svært bred, vil etablering av fortau eller gang- og sykkelveg innsnevre kjørebanelen og også kunne ha fartsdempende effekt
- Innsnevring eller sideforskyvninger. Særlig aktuelt i Fugleveien der kjørebanelen er svært bred. Bør kombineres med fortau eller gang- og sykkelveg, ellers kan et slikt tiltak skape farlige situasjoner for gående og syklende.
- Reetablering av fartshumpene for å sikre at de har tilstrekkelig effekt på fartsnivået, både når det gjelder avstand mellom humpene og utforming. Gjelder både Fugleveien og Vestfjordveien
- Opphøyde kryssområder, særlig aktuelt i krysset Vestfjordveien/Fugleveien
- Oppstramming av kryssområder, særlig aktuelt i krysset Vestfjordveien/Fugleveien, samt X-kryss i Fugleveien

5.4. Trafikksikkerhetstiltak

Det er registrert to ulykker i krysset Linerleveien/fv. 3100 Kjernåsveien, samt flere ulykker i fv. 308 Kirkeveien, både i selve krysset og i tilknytning til gangfelt nord og sør for krysset. Det bør vurderes aktuelle tiltak i tilknytning til disse kryssene.

5.5. Snarveger som gang- og sykkelforbindelser

Det er en rekke stier som kan være både mer effektive og mer attraktive forbindelser for gående og syklende til Vestskogen. Dette gjelder særlig som alternativ til Linerleveien og Lerkeveien, men også Fugleveien og Kjernåsveien. Per i dag er ikke standarden på disse stiene gode nok for bruk med barnevogn og sykkel, og et aktuelt tiltak er å etablere bredere stier med fast dekke. For at disse stiene skal kunne være et godt helårsalternativ må de ha en standard som kan følges opp med tilstrekkelig vinterdrift, samt belysning.

Snarveger som uformelle gangforbindelser er sårbare, både ved at de kan blokkeres med brøytekanter, parkerte biler osv. eller stenges av private grunneiere. Det er derfor viktig at snarvegene inkluderes i reguleringsplanen, samt driftskontrakter.

Det bør også vurderes om det er nye snarveger eller «missing links» som kan etableres.

5.6. Parkering for bil og sykkel

Både antall, standard og plassering av parkeringsplasser for bil og sykkel vil kunne ha betydning for valg av transportmiddel ved reiser til barnehage og bo- og avlastningssenter på Vestskogen.

I kommuneplanens arealdel er det bestemmelser knyttet til parkering for barnehage som setter minimumskrav til antall parkeringsplasser. Vestskogen ligger i det som i temakart for senterstruktur og parkering er definert som sone 2. Gitt bestemmelsene blir da minimum antall parkeringsplasser:

- Parkeringsplasser bil: $(250/15) \times 4 = \mathbf{67}$
- Parkeringsplasser sykkel: $(250/15) \times 3 = \mathbf{50}$

I bestemmelsene er det videre gitt at minimum 5 % av parkeringsplassene skal reserveres for forflytningshemmede og etableres på bakkeplan, i nærheten til inngangsparti.

Arealformål	Beregningsgrunnlag	Parkeringsplasser per sone: maks og min. (jf. temakart for senterstruktur og parkering)					
		Sone 1		Sone 2		Sone 3	
		Bestemmelsesområde #21, bestemmelsesområder for sentrum og sentrumsformål		Bestemmelsesområde #22 (ekskludert bestemmelsesområder for sentrum og sentrumsformål)		Bestemmelsesområde #25 (ekskludert bestemmelsesområder for sentrum og sentrumsformål)	
		Bil	Sykkel	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
Barnehage	Per 15 barn	Min. 2	Min. 4	Min. 4	Min. 3	Min. 4	Min. 3

Tabell 9: Bestemmelser i kommuneplanens arealdel om parkeringsplasser for bil og sykkel til barnehage¹⁷

For å legge til rette for minst mulig bilbruk er begrensning av antall parkeringsplasser for bil et viktig virkemiddel. Det anbefales derfor å legge seg tett på minimumantallet for parkeringsplasser for bil som er 67 parkeringsplasser. Når det gjelder antall sykkelparkeringsplasser er det i tillegg til at det er tilstrekkelig antall, viktig at det ivaretar behov til ansatte som sykler til/fra jobb der sykler står hele dagen, korttidsparkering ved levering/henting av barn og mulighet for å sette igjen en sykkelhenger. Plassering bør være lett tilgjengelig og tilrettelagt for å beskytte sykler og vogner som står gjennom hele dagen mot vær og vind, samt tyveri.

¹⁷ <https://faerder.kommune.no/f/p1/i574521a4-86f3-467a-8a74-9fbf591fd8af/bestemmelser-og-retningslinjer-til-kommuneplanens-arealdel.pdf>