

Randaberg Havnelager AS

# ► **Detaljregulering av nærings- og havneområde på Harestad, gnr/bnr 49/391, 718, 832 og 910**

Mobilitetsplan

Plan 2020002

Oppdragsnr.: 5188593 Dokumentnr.: 02 Versjon: 02 Dato: 2021-06-04



**Oppdragsgiver:** Randaberg Havneler AS  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Ove Simonsen  
**Rådgiver:** Norconsult AS  
**Oppdragsleder:** Jakob Eldøy  
**Fagansvarlig:** Jakob Eldøy  
**Andre nøkkelpersoner:** Turid Helgø, Mari Sørskår Larsen

02	2021-06-04	Mindre revideringer	JAKELD	MALARS	JAKELD
01	2021-06-04	Mobilitetsplan	JAKELD	MALARS	TUHEL
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## ► Sammendrag

Norconsult AS har utarbeidet plan 2020002 Detaljregulering av nærings- og havneområde på Harestad, gnr/bnr 49/391, 718, 832 og 910 på vegne av Randaberg Havnelager AS.

I mobilitetsplanen er fremtidig reisemiddelfordeling for bil høyere enn RVU 2019 angir for arbeidsreiser. Likevel vurderes den å være lavere enn dagens faktiske situasjon. Planområdet har begrenset tilgjengelighet for gange og sykkel, og kollektivdekningen vurderes ikke å være god nok til å kunne konkurrere med bil. Planområdet har god fremkommelighet for bil. Det vil derfor være rimelig å anta at majoriteten av ansattreiser til og fra planområdet vil skje med bil, slik RVU også viser at tendensen er på et nasjonalt nivå.

Selve planforslaget vil ikke medføre en økning i trafikk til og fra området, men virksomhetene innenfor planområdet har et ønske om vekst i antall ansatte over tid. Denne økningen vurderes å være lav i forhold til eksisterende trafikk. Planforslagets trafikk vurderes dermed å ikke påvirke omkringliggende vegnett.

### **Tiltak i planen som kan bidra til å oppnå fremtidig reisemiddelfordeling:**

Kommunale og regionale myndigheter har et mål om nullvekst i persontransport med bil og at gange og sykkel skal gjøres mer attraktivt og prioriteres.

Planforslaget legger til rette for en økning i antall sykkelparkeringsplasser både innendørs og utendørs med garderobefasiliteter. Mengden sykkelparkeringsplasser baserer seg til enhver tid på antall ansatte. Det skal iht. kommuneplanen legges til rette for ladepunkt for el-sykkel ved sykkelparkeringsplassene. Videre skal sykkelparkering for ansatte etableres i skjermet anlegg og være lett tilgjengelig og med kort avstand til inngangspartier. Det vurderes på bakgrunn av dagens bruk av sykkel som transportmiddel til området at planforslaget legger opp til en bedre sykkelparkeringsdekning ift. antall ansatte enn i dag. Dette kan bidra til å stimulere til økt bruk av sykkel for de ansatte.

Planforslaget legger opp til en lavere maksimum parkeringsdekning for bil enn føringer i kommuneplanen tilsier. Parkeringsdekning kan altså være mindre enn det planen åpner opp for. Det planlegges ikke for en økning i bilparkeringsplasser på nåværende tidspunkt. Dette på bakgrunn av områdets beliggenhet og antall arbeidsplasser. Dette gjøres som et grep for å begrense økning i trafikk til og fra området.

Det vurderes likevel at planforslaget og områdets beliggenhet i liten grad kan påvirke fremtidig reisemiddelfordeling. Hvis det i framtiden etableres bedre bussforbindelser til målpunkt på Nord-Jæren som passerer planområdet vil dette kunne ha en positiv påvirkning og få flere arbeidsreiser over på kollektivtransport.

## Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>5</b>
1.1	Bakgrunn for planarbeidet	5
1.2	Bakgrunn for utarbeidelse av mobilitetsplan	5
1.3	Metode for utarbeidelse av mobilitetsplan	6
<b>2</b>	<b>Planforslaget</b>	<b>7</b>
2.1	Parkering	8
2.1.1	<i>Dagens bilparkering</i>	8
2.1.2	<i>Dagens sykkelparkering</i>	8
2.1.3	<i>Framtidig parkering</i>	8
<b>3</b>	<b>Tilgjengelighet for planområdet</b>	<b>10</b>
3.1	Gange	11
3.2	Sykkel	12
3.3	Kollektivtilgjengelighet	14
3.4	Tilgjengelighet for bil	15
3.5	Dagens varelevering og godstransport	15
<b>4</b>	<b>Grunnlagsdata</b>	<b>16</b>
4.1	Turproduksjon	16
4.1.1	<i>Næringsarealer</i>	16
4.2	Reisemiddelfordeling	17
<b>5</b>	<b>Fremtidig reisemiddelfordeling</b>	<b>18</b>
<b>6</b>	<b>Virkemidler for å oppnå fremtidig reisemiddelfordeling</b>	<b>20</b>
<b>7</b>	<b>Kilder</b>	<b>21</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Norconsult AS er engasjert av Randaberg Havnelager for å utarbeide plan 2020002 *Detaljregulering av nærings- og havneområde på Harestad, gnr/bnr 49/391, 718, 832 og 910* i Randaberg kommune. Med planforslaget vedlegges denne mobilitetsplanen.

## 1.2 Bakgrunn for utarbeidelse av mobilitetsplan

I kommuneplanen til Randaberg 2018 – 2030 stilles det krav til at det skal utarbeides mobilitetsplan i reguleringsplaner.

I pkt. 2.4 under planleggingsprinsipper står det følgende om mobilitetsplan:

*«Mobilitetsplanen skal ha mål for hvordan Nord-Jærens overordnede mål om nullvekst i personbiltrafikken skal følges opp, og sikre prinsippene om rett virksomhet på rett plass. Planen skal beskrive tilbudet for gange, sykkel, kollektiv og personbil eller bildelingsordninger.»*

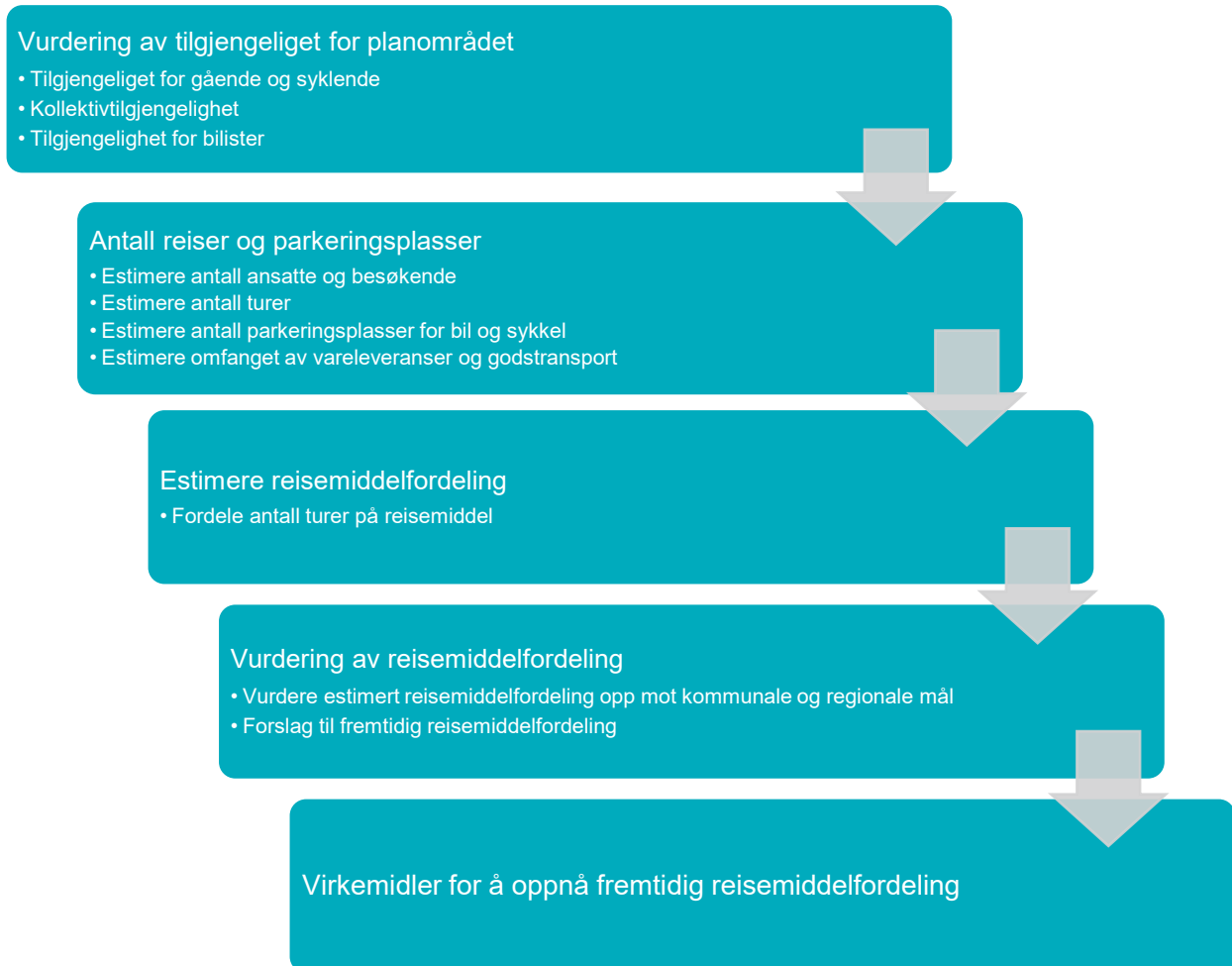
Mobilitetsplanen er i dette tilfellet en analyse av reisemønster som viser transportomfanget knyttet til virksomhetene ved nærings- og havneområdet på Harestad.

### **Mobilitetsplanen skal dokumentere følgende for næringsarealet:**

- Forventet antall ansatte
- Forventet besøksintensitet
- Forventet omfang av vareleveranser og eventuelt godstransport
- Forventet transport inn og ut av virksomhetene: personreiser til/fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser, varelevering og godstransport
- Forventet fordeling av transporten gjennom døgnet
- Fordeling av virksomhetenes samlede transport pr. transportmiddel
- Tiltak for fremtidig reisemiddelfordeling

### 1.3 Metode for utarbeidelse av mobilitetsplan

Utarbeidelsen av mobilitetsplanen følger denne prosessen:



## 2 Planforslaget

Området ligger ved Harestadvika, øst i Randaberg kommune og inneholder nærings- og havneområdet på Harestad/Harestadvika, deler av E39 og grøntdraget sørøst for næringsområdet. Sørøst for planområdet ligger boligfelt og havn i Harestadvika. De nærmeste boligene ligger like sør/sørøst for inngangen til havneområde, ca. 20-30 meter fra foreslått plangrense og ca. 300 meter fra nytt kaiområde.

Hovedformålet med planen er å videreutvikle nærings- og havneområdet i Harestadvika ved å forlenge dagens kaiområde med utfylling i sjø.



Figur 1 Plangrense vist med rød linje. Kilde: Norge i bilder.

## 2.1 Parkering

### 2.1.1 Dagens bilparkering

Det er i dag 285 oppmerkede parkeringsplasser innenfor industriområdet både på bakkeplan og i garasjeanlegg.

Det er ikke ønskelig med parkering eller unødig trafikk inne på selve industriområdet. Majoriteten av parkeringsplassene er derfor lokalisert i nærheten av industriområdets adkomst.

### 2.1.2 Dagens sykkelparkering

Det er i dag tilrettelagt for 80 – 100 sykkelparkingsplasser både utvendig og i garasjeanlegg med tilgang til garderobefasiliteter.

### 2.1.3 Framtidig parkering

Parkering for internt behov forutsettes løst innenfor industriområdet. For å opprettholde fleksibilitet er ikke parkering regulert som et eget formål, men antall parkeringsplasser skal sikres i tråd med krav i kommuneplan for Randaberg.

Regionalplanen viser ikke presist hvilken kategori industriområdet på Harestad ligger i. Planforslaget tar derfor utgangspunkt i avgrensningen vist i figur 5.4 i Regionalplan for Jæren 2013 – 2040 når det næringskategori. Med dette ligger industriområdet på Harestad i kategori 2 og delvis kategori 3. Basert på kommuneplanens bestemmelser om parkering, gjelder dermed følgende parkeringskrav for næringsareal innenfor planområdet:

Antall plasser pr. 100 m <sup>2</sup> BRA næringsareal	Kategori 2	Kategori 3
Bilplasser, inkl. gjest	Maks. 1,0	Maks. 0,5
Sykkelplasser, inkl. gjest	Min. 0,5	Min. 0,5

Tabell 1 1 Parkeringskrav i kommuneplan for Randaberg kommune.

Å følge parkeringskrav fra kommuneplanen iht. antall plasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA vil gi urealistiske tall. KMDs veileder Grad av utnyttning<sup>1</sup> sier noe om hvordan BRA skal beregnes; «Areal i rom med høyde 4,9 eller mer, måles med tenkte plan for hver 3,0 m høyde.»

Bebyggd grunnflate i området er i dag om lag 25 000 m<sup>2</sup>. Ved å regne ut BRA på dagens bebyggelse med en gjennomsnittlig byggehøyde på 10 meter får man en BRA på 75 000 m<sup>2</sup>. Dette vil etter kommunale parkeringskrav utløse behov for min. 375 sykkelparkingsplasser og maks. 629 bilparkingsplasser. Det er da tatt utgangspunkt i næringskategoriangrensningen i Regionalplan for Jæren 2013 – 2040 hvor om lag 32 % av industriområdet er i kategori 3, mens resten er i kategori 2.

Det er i dag ca. 280 ansatte innenfor planområdet. I løpet av de neste årene vil antall ansatte muligens øke med 50 – 60 personer. Planforslaget legger derfor ikke til rette for minimumskrav for sykkelparkering iht. kommuneplanen, da eksisterende sykkelparkingsdekning, som nevnt i delkapittel 2.1.2, har god nok kapasitet for nåværende og fremtidig antall ansatte. I tillegg kan dagens arealer for sykkelparkering enkelt utvides dersom det skulle oppstå behov for flere plasser i fremtiden. Planforslaget legger med dette til rette for at det til enhver tid skal være minimum 3 sykkelparkingsplasser pr. 10 ansatte.



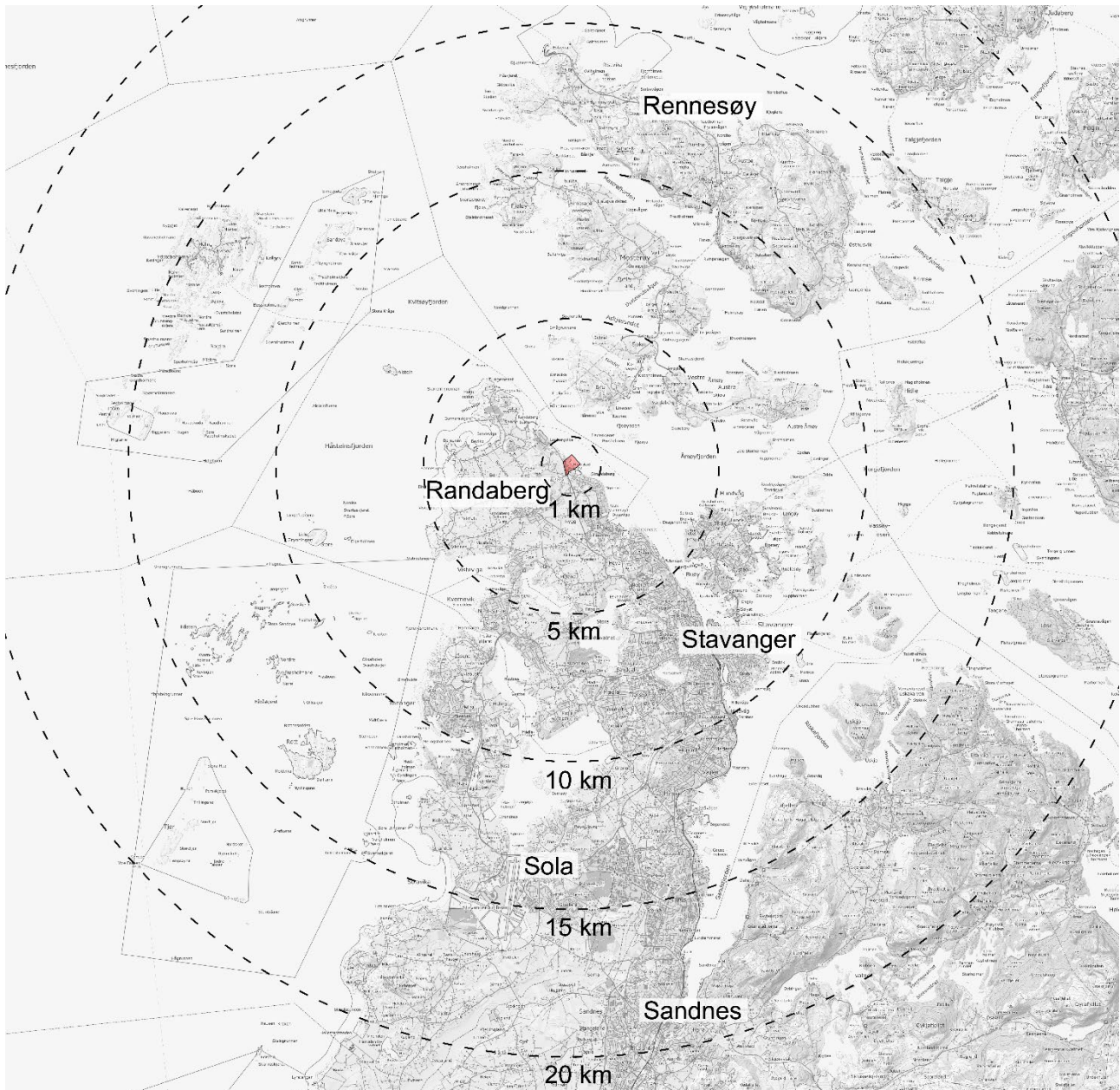
Det skal iht. kommuneplanen legges til rette for ladepunkt for el-sykkel ved sykkelparkeringsplassene. Videre skal sykkelparkering for ansatte etableres i skjermet anlegg og være lett tilgjengelig og med kort avstand til inngangspartier.

Antall bilparkeringsplasser iht. kommuneplanen er et maks. krav. Det planlegges ikke en økning i bilparkeringsplasser på nåværende tidspunkt. På bakgrunn av områdets beliggenhet og antall arbeidsplasser legges det opp til maks. 0,5 bilparkeringsplasser pr. 100m<sup>2</sup> BRA for hele industriområdet, dvs. at maks. kravet innenfor næringskategori 2 reduseres med 0,5 plasser pr. 100m<sup>2</sup> BRA.

### 3 Tilgjengelighet for planområdet

Planområdet ligger på Harestad i Randaberg kommune. Figuren under viser soner med radius på 1 km, 5 km, 10 km, 15 km og 20 km fra planområdet.

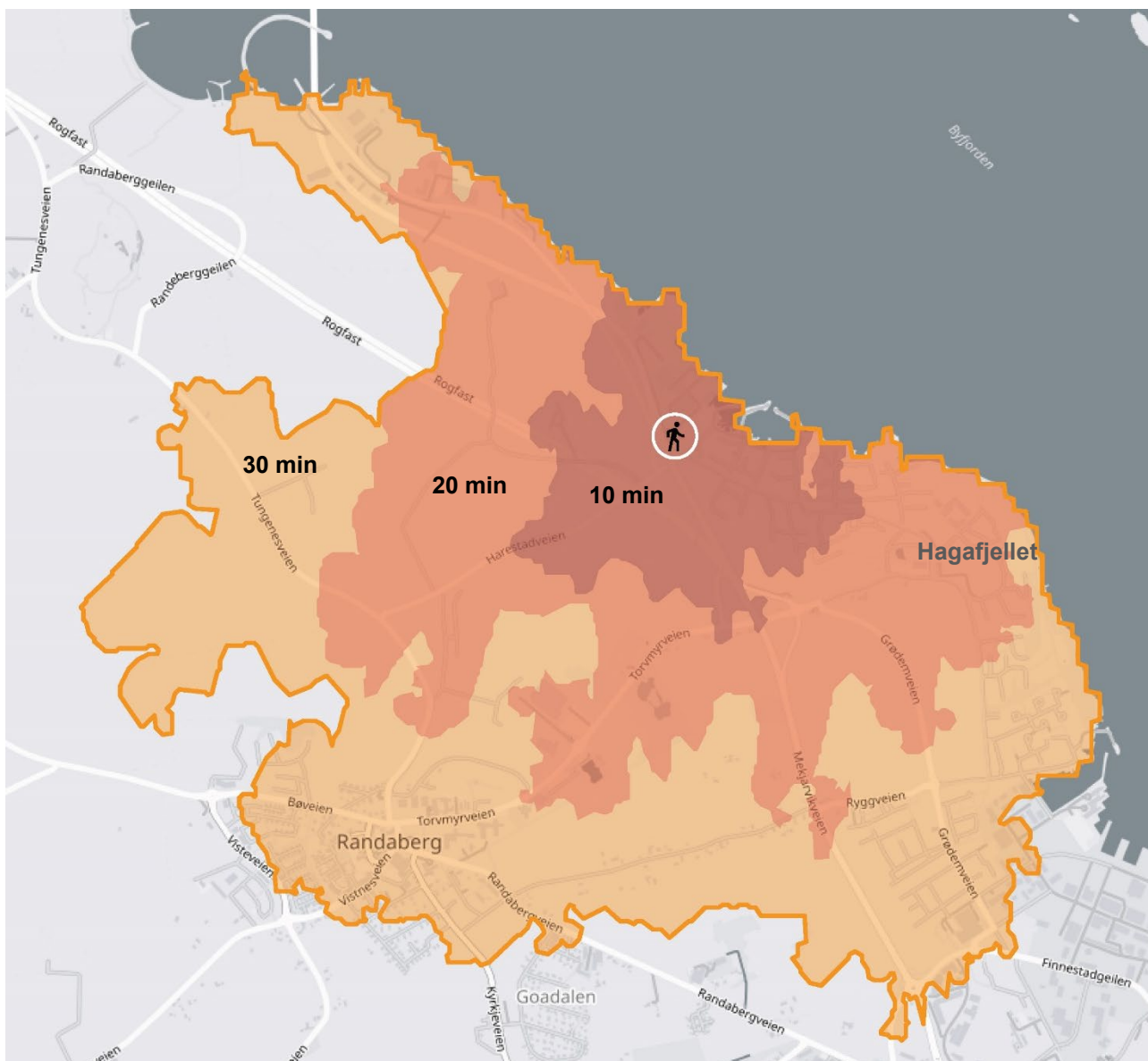
Fra planområdet er det litt over 1 km til Randaberg sentrum, i underkant av 10 km til Stavanger sentrum, i underkant av 15 km til Sola sentrum og nærmere 20 km til Sandnes sentrum.



Figur 2 Planområdet vist med rødt dekke.

### 3.1 Gange

Kartet under viser gangtiden til og fra områder rundt planområdet. Det er ca. 10 minutters gange fra nærliggende bussholdeplasser og boligområdet i tilknytning til Skiftesvik og Harestad småbåthavner. Innen 20 minutter kommer man seg til planområdet fra boligområder nord for Randaberg sentrum og fra boligområder rundt Hagafjellet. Det tar ca. 30 minutter å komme seg til planområdet fra Randaberg sentrum og hele Grødem.

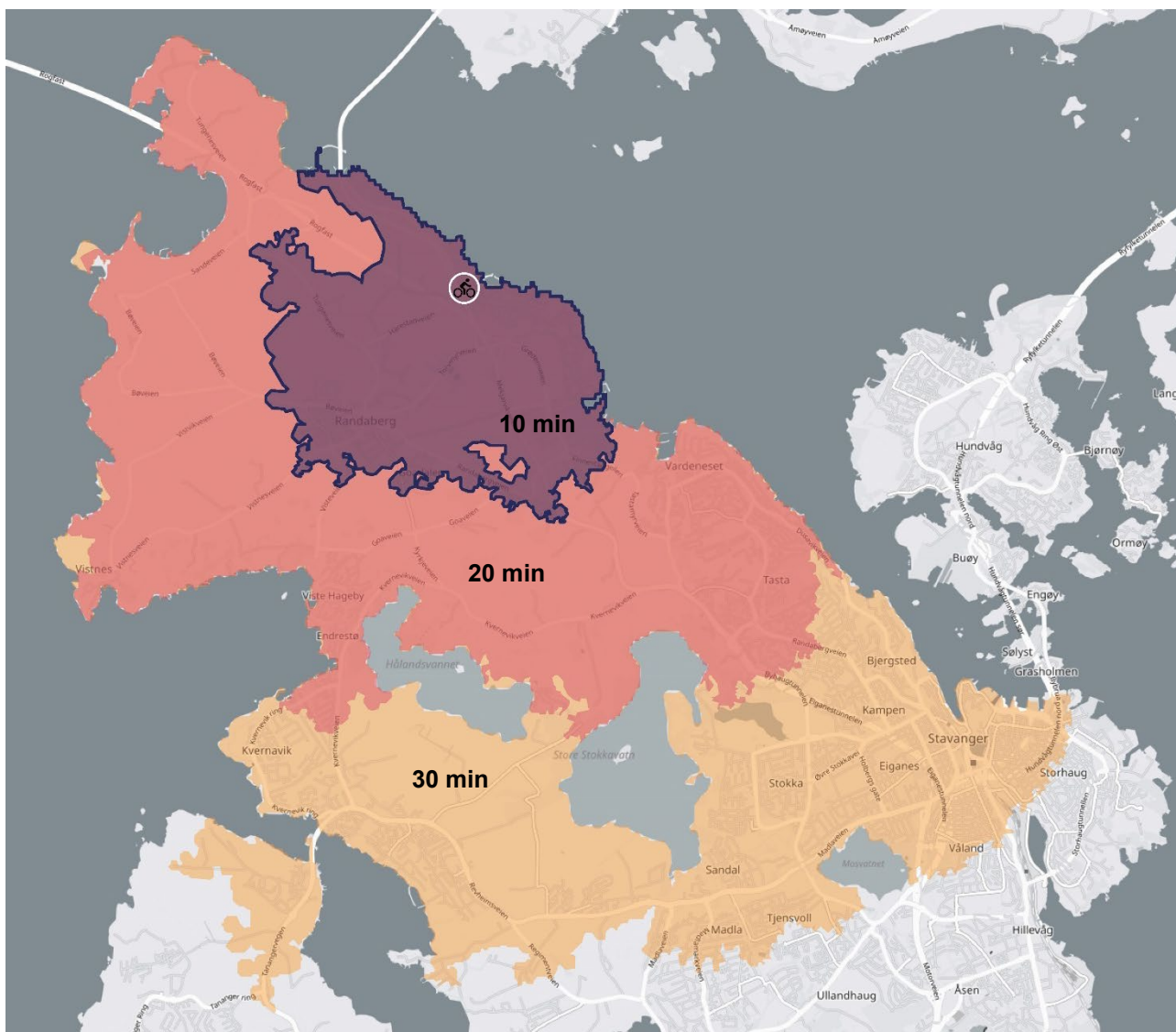


Figur 3 Gangavstand fra planområdet. Hver farge representerer 10 minutter.



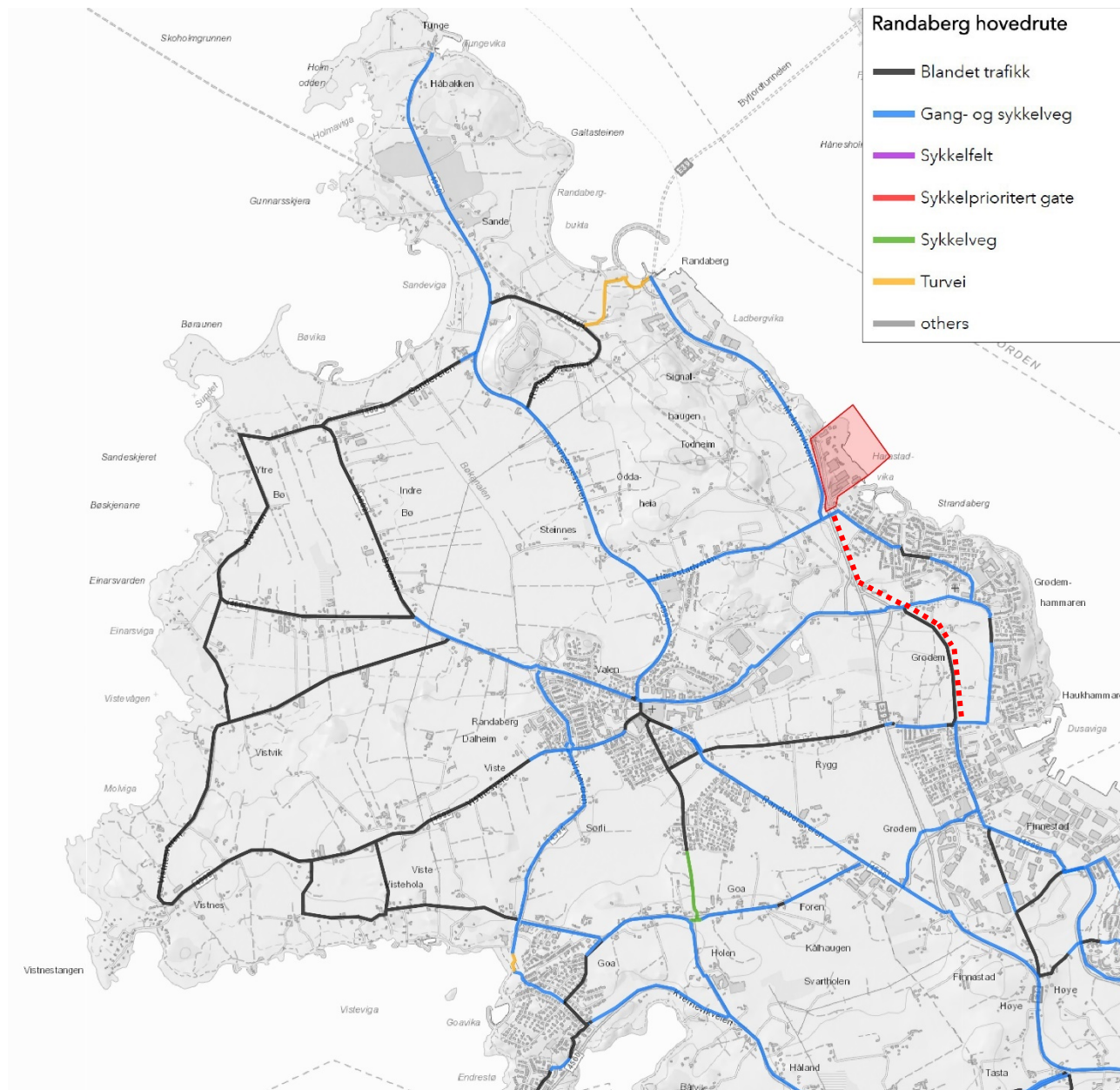
### 3.2 Sykkel

Kartet under viser reisetid på sykkel til og fra områder rundt planområdet. Planområdet kan nås på sykkel innen ca. 10 minutter fra Randaberg sentrum, Grødem, Dusavik og Mekjarvik. Hele Randaberg kommune samt Tasta, Vardeneset og Nore Sunde i Stavanger kommune ligger innenfor 20 minutters sykkeltid. Innen 30 minutters sykkeltid ligger Stavanger sentrum, Kvernevik og nordre deler av Madla, samt Jåsund i Sola kommune.



Figur 4 Sykkelavstand fra planområdet. Hver farge representerer 10 minutter.

Figuren under viser sykkelkart for Nord Jæren og hovedruter i Randaberg kommune. Figuren viser at det er sykkelforbindelser bestående av gang- og sykkelveg både fra nord, sør og vest. Flere av disse strekkene brytes opp av stykker med blandet trafikk noe som kan påvirke trafikksikkerheten for sykklistene langs vegene. Hovedrutene for sykkel til planområdet går fra Grødem via Krystallveien og Bronseveien, via Mekjarvikveien fra nord og via Randaberg sentrum og Harestadveien. I plan 2013002 for Harestadkrysset er det regulert gang- og sykkelvegløsning. I plan 2016001 for Grødemveien er denne gang- og sykkelløsningen regulert videre. Disse er markert med rød stiplet linje i figuren under. Disse strekkene bidrar til å forbedre trafikksikkerhet for sykklistere på veg mot planområdet, samt skape bedre tilgjengelighet til planområdet.



Figur 5 Utsnitt fra sykkelkart for Nord Jæren som viser hovedruter i Randaberg kommune. Planområdets beliggenhet er vist med rødt dekke.



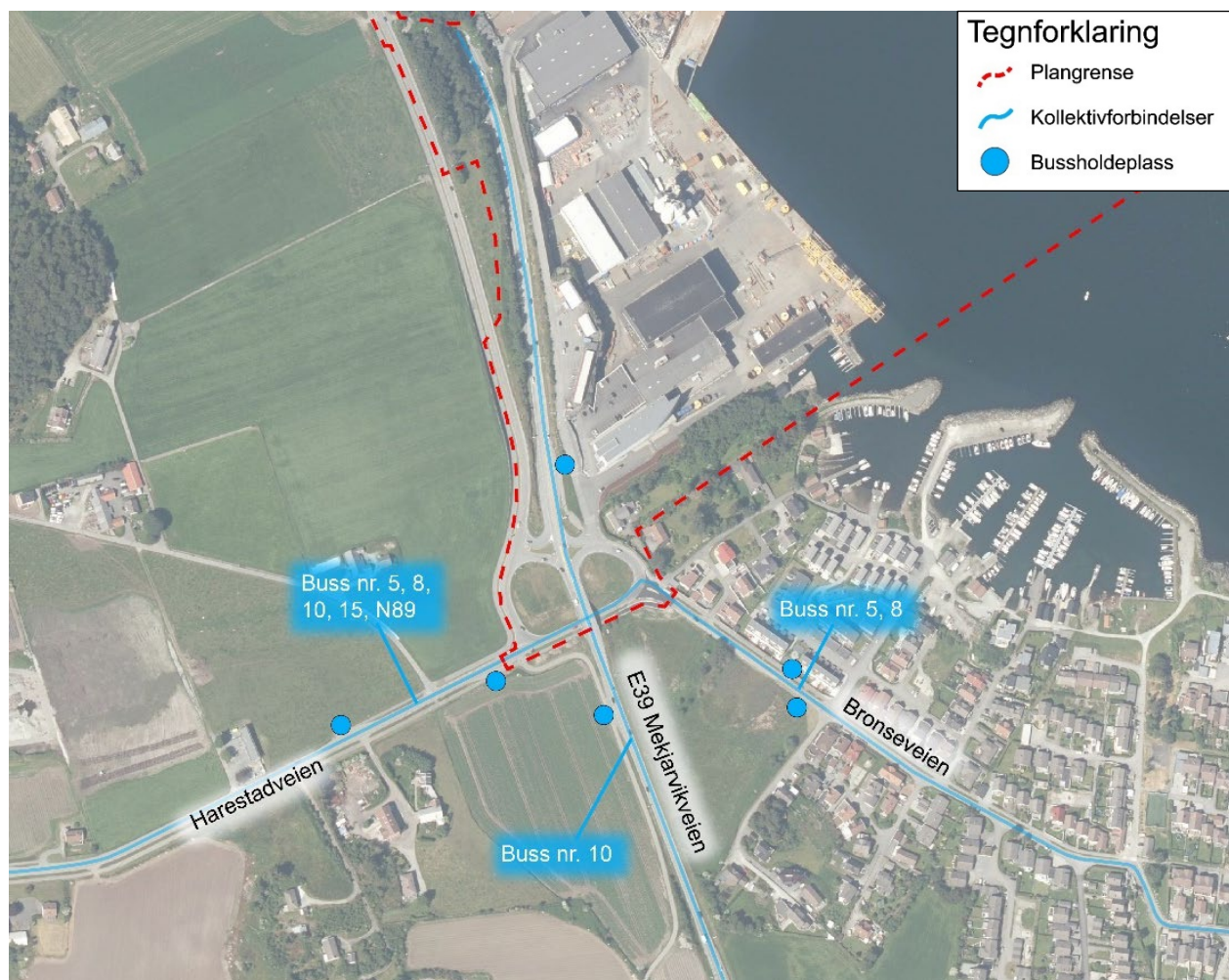
### 3.3 Kollektivtilgjengelighet

Bussholdeplassen Harestad E39 i nordgående retning langs E39 ligger innenfor planområdet i sørvest. Her går Kolumbus sine ruter 10 fra Stavanger sentrum til Rennesøy. Bussholdeplassen i sørgående retning langs E39 ligger i underkant av 100 meter sør for planområdet.

Bussholdeplassene Harestadvika og Todnemveien ligger henholdsvis langs Bronseveien og Harestadveien. Langs Bronseveien går Kolumbus sine ruter 5 og 8, begge fra Stavanger sentrum, via Tasta. Langs Harestadveien går rutene 5, 8, 10, 15 og N89. Også disse kommer fra Stavanger sentrum, via Tasta. Rute 15 har en frekvens på en gang i timen, rute 10 har en frekvens på to ganger i timen og rute 8 har en frekvens på opptil fire ganger i timen. Rute 5 har en frekvens på en gang i timen og går morgen og natt. Rute N89 er nattbuss

Fra Stavanger sentrum er det god kollektivtilgjengelighet til og fra planområdet. Reiser fra områder utenfor denne sonen medfører ett eller flere bussbytter, noe som videre påvirker tilgjengeligheten til planområdet med lenger reisetid.

Figuren under viser kollektivtilgjengeligheten til og fra planområdet med bussholdeplasser og kollektivforbindelser. Alle bussholdeplasser som er vist, er innenfor det som kan regnes som rimelig gangavstand fra inngangen til planområdet på opptil 200 meter.



Figur 6 Dagens kollektivtilgjengelighet til og fra planområdet.

Videre viser tabellen under reisetid med buss fra viktige målpunkt til planområdet. Tidene som er oppgitt er kortest reisetid fra målpunktet til de nærmeste bussholdeplassene rundt planområdet i henhold til rutetabell fra Kolumbus. I rushtiden forventes lengre reisetid. Gangavstander er ikke medregnet i reisetiden.

Målpunkt	Reisetid med buss
Randaberg sentrum	3 min
Rennesøy	15 min
Stavanger sentrum	18 min
Madla	29 min
Tananger	54 min
Sandnes sentrum	55 min
Sola sentrum	60 min

Tabell 2 Reisetid med buss fra viktige målpunkt i regionen.

Reisetider med buss viser at det er god kollektivtilgjengelighet mellom Stavanger sentrum og planområdet, samt fra Randaberg sentrum og Rennesøy, med forholdsvis hyppige avganger. Fra områder som Tananger, Sandnes og Sola kreves det bussbytter, noe som betyr at reisetiden med buss oppleves lengre enn det som anses som en rimelig reisetid.

### 3.4 Tilgjengelighet for bil

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til E39 - Mekjarvikveien. Dette gir planområdet rask tilgang på overordnet vegnett på Nord-Jæren. Til planområdet er det god tilgjengelighet for bil, og det er en reisetid på rundt 30 minutter fra flere viktige målpunkt på Nord- og sør-Jæren.

Målpunkt	Reisetid (uten trafikk)
Randaberg sentrum	5 min
Stavanger sentrum	14 min
Rennesøy	14 min
Tananger	16 min
Sola sentrum	18 min
Sandnes sentrum	24 min
Klepp	30 min
Ålgård	35 min

Tabell 3 Reisetid med bil til og fra viktige målpunkt i regionen.

### 3.5 Dagens varelevering og godstransport

I dag er det ca. 25 transporter inn til anlegget og ca. 35 transporter ut av anlegget pr. døgn.

## 4 Grunnlagsdata

### 4.1 Turproduksjon

**Definisjon på tur:** *En tur er en forflytning fra ett sted til et annet. En reise hjemmefra til jobben om morgenen med retur om ettermiddagen er to turer.*

Turproduksjon fra eksisterende bolig innenfor planområdet medregnes ikke fordi denne har egen adkomst.

#### 4.1.1 Næringsarealer

I planforslaget legges det ikke opp til nye næringsarealer. Beregninger tar utgangspunkt i turproduksjon fra eksisterende næringsarealer.

##### 4.1.1.1 Antall ansatte

Det er i dag ca. 280 ansatte innenfor planområdet. I løpet av de neste årene vil antall ansatte muligens øke med 50 – 60 personer. Vi beregner derfor turproduksjon videre med utgangspunkt i 340 ansatte.

Næringsområdet antas å generere to turer pr. ansatt pr. dag. Det antas derfor at turproduksjon for 340 ansatte innenfor planområdet vil ligge på omtrent **680 turer** i døgnet.

##### 4.1.1.2 Besøksintensitet

Basert på virksomhetenes registreringer er det i gjennomsnitt ca. 35 besøkende pr. dag.

Næringsområdet antas å generere to turer pr. besøkende pr. dag. Det antas derfor at turproduksjon for besøkende i planområdet vil ligge på omtrent **70 turer** i døgnet.

##### 4.1.1.3 Omfang av vare- og godstransport

Basert på virksomhetenes registreringer er det i dag ca. 25 transporter inn til anlegget og ca. 35 transporter ut av anlegget pr. dag. Det legges til grunn at 25 av transportene som går ut av anlegget er de samme 25 som har kommet inn til anlegget. Dermed blir det 15 ekstra transporter ut av anlegget pr. dag, totalt 40 transporter i døgnet.

Næringsområdet antas å generere to turer pr. transport pr. dag. Det antas derfor at turproduksjon for varetransport i planområdet vil ligge på omtrent **80 turer** i døgnet.

##### 4.1.1.4 Total turproduksjon

Tabellen under viser beregning av den totale turproduksjonen til og fra planområdet:

	Antall turer pr. døgn
Turproduksjon ansatte	680
Turproduksjon besøkende	70
Turproduksjon varetransport	80
<b>Sum</b>	<b>830</b>

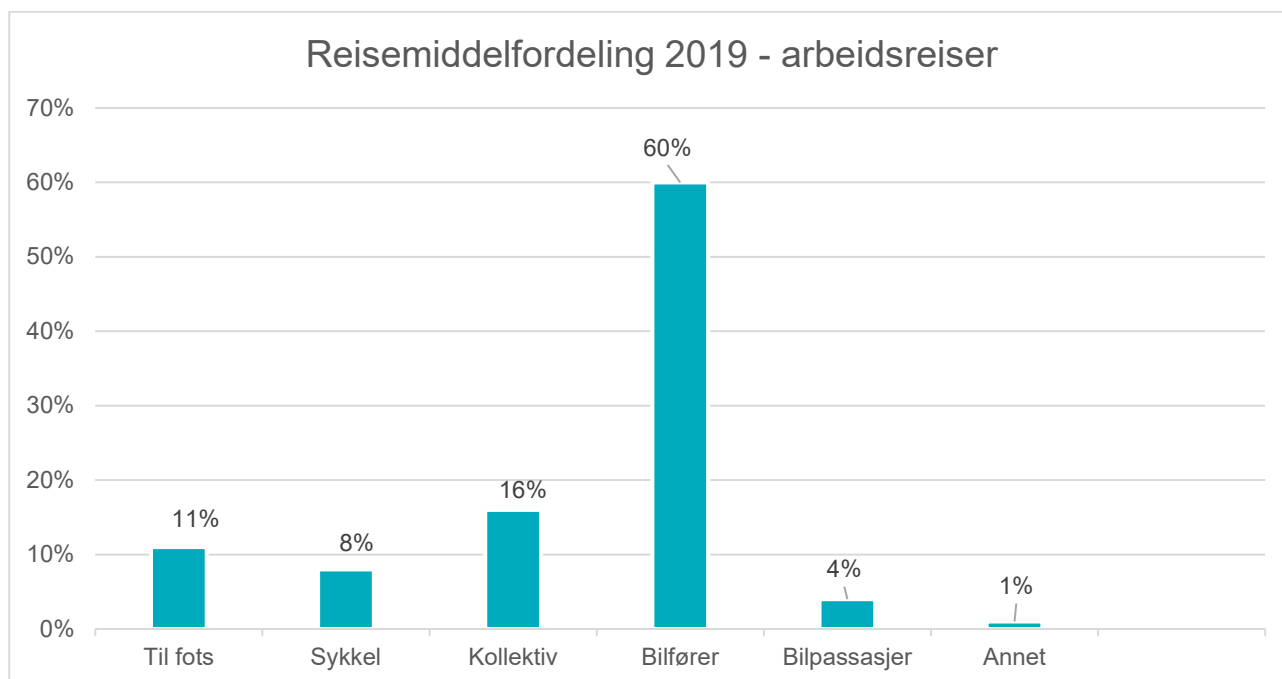


Besøkendereiser og varetransport vil sannsynlig skje utelukkende med personbil og tunge kjøretøy. Det er dermed turer generert av ansatte som det videre vil redegjøres for.

## 4.2 Reisemiddelfordeling

Ansattreiser som forventes generert til og fra planområdet må fordeles på ulike transportmidler. Det er utarbeidet reisevaneundersøkelser som gjør at det er mulig å estimere hvordan disse turene vil fordele seg på transportmidler. RVU 2019<sup>2</sup> presenterer funn i reisemiddelfordeling for ulike reisemål, blant annet arbeidsreiser.

Diagrammet under viser reisemiddelfordelingen for arbeidsreiser fra RVU 2019. Fordelingen viser at bil er det dominerende transportmiddelet for arbeidsreiser nasjonalt. Da disse funnene er av nasjonal karakter må det forventes geografiske forskjeller basert på lokasjon og tilgjengeligheten til et område. For planområdet er det sannsynlig å anta at reisemiddelfordeling i dag trolig har en bilandel på godt over 80 %.



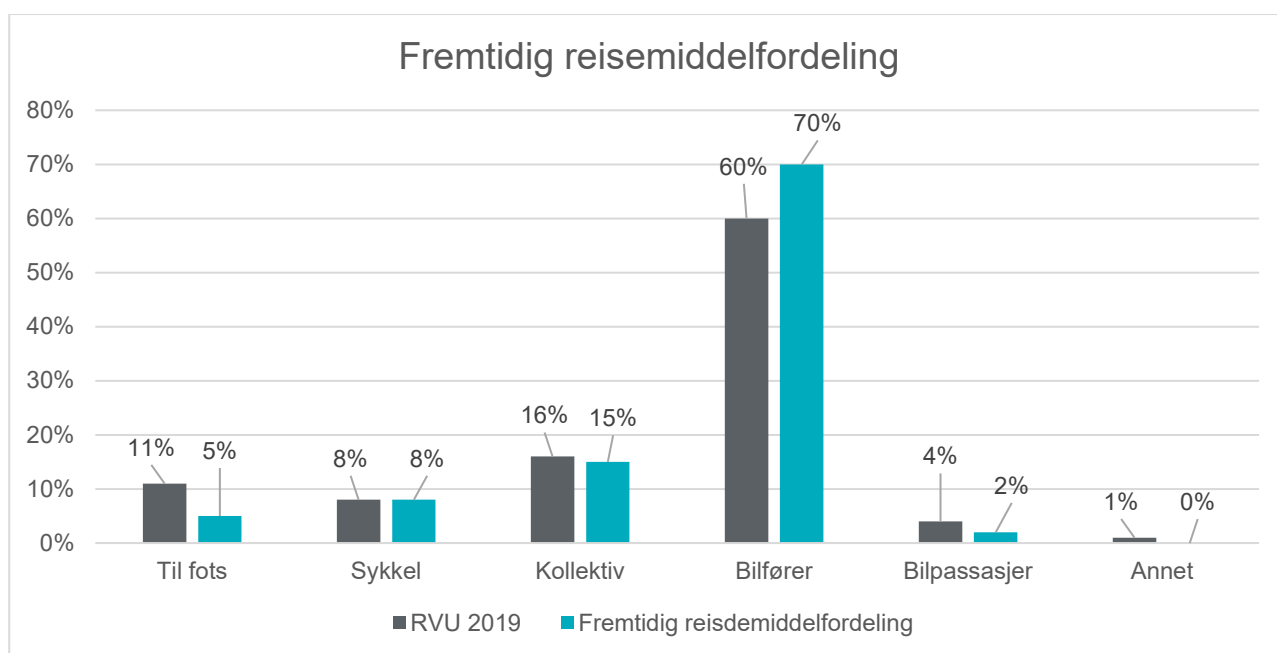
Figur 7 Diagram over reisemiddelfordeling for arbeidsreiser. Kilde: RVU 2019.

## 5 Fremtidig reisemiddelfordeling

Randaberg kommune er med i byvekstavtalen på Nord-Jæren. Dette medfører et overordnet transportmål om nullvekst i persontransport med bil. Målet for byvekstavtalen er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.

Kommuneplanen for Randaberg har ikke formulert noen målsetninger for ønsket reisemiddelfordeling i kommunen, men har en strategi om grønn ferdsel. Strategien sier at gange og sykkel skal gjøres mer attraktivt og prioriteres, og at nye funksjoner i kommunen må få en god plassering ift. gang, sykkel- og kollektivdekning.

Med utgangspunkt områdets beliggenhet, virksomhetenes aktiviteter og planforslagets grep forventes følgende fremtidig reisemiddelfordeling for utbyggingsområdet:



Figur 8 Fremtidig reisemiddelfordeling sammenlignet med mål for reisemiddelfordeling fra regionalplanen.

I fremtidig reisemiddelfordeling er bruken av planområdet og formålet for turer vurdert. Industriområdet er å betrakte som et regionalt næringsområde, blant annet fordi virksomhetene i området er alene i å levere tjenester i sitt spekter i en regional sammenheng. I tillegg viser RVU 2012<sup>3</sup> at Randaberg kommune er den kommunen i Stavangerregionen som har størst andel yrkesaktive som jobber utenfor hjemkommunen sin med 70 %, sammenlignet med Stavanger kommune som har 35 %. Basert på dette er det rimelig å anta at en høy andel av de ansatte innenfor området er bosatt utenfor Randaberg kommune, og har en reisetid til og fra arbeid deretter.

I kapittel tre er tilgjengeligheten til og fra planområdet vurdert. Slik det fremgår i kapitlet er tilgjengeligheten for gange, sykkel- og kollektivtransport middels god fordi den er geografisk begrenset, fortrinnsvis for Randaberg og Stavanger sentrum.

Andelen reiser til fots er noe lavere enn RVU 2019. Årsaken til dette planområdets beliggenhet og tilgjengeligheten til planområdet. RVU 2019 viser at reiser med gange og sykkel er blant de minst brukte reisemidlene for reiser over 3 km. Det er en mulighet for at ansatte som bor under 30 minutter fra

planområdet vil vurdere å gå til jobb. Dette medfører en geografisk begrensning, vist i delkapittel 3.1, og det er i hovedsak boligområdene helt nord på Grødem som dekkes av denne avstanden. Arbeidsreiser til fots vurderes derfor å være utelukkende for de som bor i noenlunde umiddelbar nærhet til planområdet, derfor er andelen reiser til fots i fremtidig reisemiddelfordeling lav.

Reiser med sykkel er forventet likt som RVU 2019. For sykkelreiser viser statistikk (SINTEF) at det aksepteres noe lengre reisetid. Arbeidstakere med korte distanser til arbeid kan vurdere å sykle til jobb. Dette tilsvarer en reisetid på 30 minutter eller mindre. Likevel er tilgjengeligheten for sykkel til planområdet også noe geografisk begrenset, vist i delkapittel 3.2, og omfatter i hovedsak Randaberg kommune og nordre deler av Stavanger kommune. I tillegg er det opplyst fra virksomhetene innenfor området at kun om lag 3 – 4 % av de ansatte bruker sykkel til/fra jobb i dag. Forventet fremtidig andel sykkelreiser er derfor en økning fra dagens situasjon.

Reiser med kollektivtransport er forventet noenlunde likt som RVU 2019. Kollektivtilgjengeligheten til planområdet er god fra Stavanger sentrum. Dersom man ikke bor mellom planområdet og Stavanger sentrum, er man i større grad avhengig av å foreta buss/togbytte, noe som statistisk sett viser seg å gjøre kollektivtransporten mindre attraktiv (RVU 2019).

Reiser med bil er høyere enn RVU 2019, men trolig lavere enn dagens faktiske situasjon til og fra området. Andelen bilreiser begrunnes blant annet med planområdets beliggenhet og typer virksomheter som er innenfor området. RVU 2019 viser at bil som transportmiddel dominerer på reiser over 3 km. Delkapittel 3.4. viser at biltilgjengeligheten til og fra planområdet er god, og at bil er transportmiddelet som gir best tilgjengelighet. Den gode biltilgjengeligheten bygges blant annet opp av den umiddelbare nærheten til E39 – Mekjarvikveien, som gir planområdet rask tilgang til det overordnede vegnettet på Nord- og Sør-Jæren.

Fremtidig reisemiddelfordeling i mobilitetsplanen gjenspeiler i stor grad reisemiddelfordelingen til og fra planområdet i dag. Videre er andelen bilreiser redusert for å være i tråd med kommunale og regionale mål.

Tabellen under viser turer til og fra planområdet for ansatte basert på fremtidig reisemiddelfordeling.

	Fremtidig reisemiddelfordeling	Turer til og fra området
Til fots	5 %	34
Sykkel	8 %	54
Kollektiv	15 %	102
Bilfører	70 %	476
Bilpassasjer	2 %	14
<b>Sum</b>	<b>100 %</b>	<b>= 680</b>

Tabell 4 Beregnede tall for estimert turproduksjon for fremtidig reisemiddelfordeling for planforslaget.

I tillegg genererer turer fra besøkende og varetransport om lag **150 turer** i døgnet med bil og tyngre kjøretøy.

## 6 Virkemidler for å oppnå fremtidig reisemiddelfordeling

I mobilitetsplanen er fremtidig reisemiddelfordeling for bil høyere enn RVU 2019 angir for arbeidsreiser. Likevel vurderes den å være lavere enn dagens faktiske situasjon. Planområdet har begrenset tilgjengelighet for gange og sykkel, og kollektivdekningen vurderes ikke å være god nok til å kunne konkurrere med bil. Planområdet har god fremkommelighet for bil. Det vil derfor være rimelig å anta at majoriteten av ansattreiser til og fra planområdet vil skje med bil, slik RVU også viser at tendensen er på et nasjonalt nivå.

Selve planforslaget vil ikke medføre en økning i trafikk til og fra området, men virksomhetene innenfor planområdet har et ønske om vekst i antall ansatte over tid. Denne økningen vurderes å være lav i forhold til eksisterende trafikk. Planforslagets trafikk vurderes dermed å ikke påvirke omkringliggende vegnett.

### Tiltak i planen som kan bidra til å oppnå fremtidig reisemiddelfordeling:

Kommunale og regionale myndigheter har et mål om nullvekst i persontransport med bil og at gange og sykkel skal gjøres mer attraktivt og prioriteres.

Planforslaget legger til rette for minimum 85 - 102 sykkelparkeringsplasser både innendørs og utendørs med garderobefasiliteter. Dette er en økning fra dagens sykkelparkeringsdekning. Det skal iht. kommuneplanen legges til rette for ladepunkt for el-sykkel ved sykkelparkeringsplassene. Videre skal sykkelparkering for ansatte etableres i skjermet anlegg og være lett tilgjengelig og med kort avstand til inngangspartier. Det vurderes på bakgrunn av dagens bruk av sykkel som transportmiddel til området at planforslaget legger opp til en bedre sykkelparkeringsdekning ift. antall ansatte enn i dag. Dette kan bidra til å stimulere til økt bruk av sykkel for de ansatte.

Planforslaget legger opp til en lavere maksimum parkeringsdekning for bil enn føringer i kommuneplanen tilsier. Parkeringsdekning kan altså være mindre enn det planen åpner opp for. Det planlegges ikke for en økning i bilparkeringsplasser på nåværende tidspunkt. Dette på bakgrunn av områdets beliggenhet og antall arbeidsplasser. Dette gjøres som et grep for å begrense økning i trafikk til og fra området.

Det vurderes likevel at planforslaget og områdets beliggenhet i liten grad kan påvirke fremtidig reisemiddelfordeling. Hvis det i framtiden etableres bedre bussforbindelser til målpunkt på Nord-Jæren som passerer planområdet vil dette kunne ha en positiv påvirkning og få flere arbeidsreiser over på kollektivtransport.

## 7 Kilder

1. Grad av utnytting – Beregnings- og måleregler 2014. Kommunal- og moderniseringsdepartementet
2. Nasjonal reisevaneundersøkelse – Hovedrapport, revidert november 2019. Statens Vegvesen.
3. Reisevaneundersøkelse for Stavangerregionen 2012. Sintef.