

Sist revidert: 17. juni 2019

# Mobilitetsplan Randabergveien 333, detaljregulering Plan 1127 2019001

1. Innledning
  - 1.1 Bakgrunn for mobilitetsplanen
  - 1.2 Målet med mobilitetsplanen
  
2. Dagens situasjon
  - 2.1 Områdets beliggenhet og arealbruk
  - 2.2 Trafikal situasjon
  
3. Planforslaget
  - 3.1 Beskrivelse av planforslaget
  - 3.2 Trafikkgenerering og reisebehov
  
4. Reisemiddelfordeling
  - 4.1 Overordnede mål for ønsket reisemiddelfordeling
  - 4.2 Virkemiddel for å nå ønsket reisemiddelfordeling
  - 4.3 Estimert reisemiddelfordeling
  - 4.4 Trafikksikkerhet
  
5. Samlet vurdering og konklusjon
  - 5.1 Usikkerhet

## 1. Innledning

Dette dokumentet inngår som grunnlag for utarbeiding av planforslaget for næringsområde i Randabergveien 333 i Randaberg kommune.

Det er innhentet data fra Statens vegvesen for trafikkbelastning på tilgrensende veistrekninger, samt regnet ut forventet trafikkøkning på Fv 480 basert på vegvesenets håndbok om trafikkberegninger.

Forventet økning av trafikkmengde i avkjørsel til næringsområdet er basert på tabeller i Statens vegvesens håndbok V 713.

Reisevaneundersøkelse for Stavanger-regionen utført i 2012 er lagt til grunn for reisemiddelfordeling til næringsområdet.

Antall reisende i området som benytter sykkel eller kollektivtransport er basert på erfaring fra stedet.

### 1.1 Bakgrunn for mobilitetsplanen.

Formålet med mobilitetsplan tidlig i planleggingsfase er å beskrive og vurdere dagens reisemønster og vurdere forslag til endringer av reisemønster i miljøvennlig retning (Mobilitetsveileder, 8). I kommuneplanen for Randaberg kommune er det stilt følgende krav til mobilitetsplan (§2.4)

*Det skal lages en mobilitetsplan for tiltak og bruksendringer større enn 1.000 m<sup>2</sup> BRA, eller ved etablering av virksomhet med over 50 ansatte.*

*I reguleringsplaner skal det utarbeides overordnet mobilitetsplan.*

*Mobilitetsplanen skal ha mål for hvordan kommunens overordnede mål om nullvekst i personbiltrafikken skal følges opp. Planen skal beskrive tilbudet for gange, sykkel, kollektiv og personbil eller bildelingsordninger.*

*Følgende skal dokumenteres for virksomheter:*

- *Forventet antall ansatte*
- *Forventet besøksintensitet*
- *Forventet omfang av vareleveranser og ev. godstransport*
- *Forventet transport inn og ut av virksomheten: personreiser til og fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser, varelevering, godstransport.*
- *Forventet fordeling av transporten gjennom døgnet*
- *Fordeling av virksomhetens samlede transport per transportmiddel.*
- *Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling.*

## 1.2 Målet med mobilitetsplanen

For planområdet er det satt følgende mål iht. overordnede føringer:

God trafikksikkerhet for myke og harde trafikanter innenfor planområdet og i overgang til offentlig veinett.

Bidra til at andelen som bruker sykkel til og fra planområdet blir større.

Øke frekvens og kvaliteten på kollektivtilbudet til planområdet.

## 2. Dagens situasjon



Planområdet er markert med en rød sirkel. Næringsområdet sør for planområdet, er markert med en blå sirkel, mens Randaberg sentrum er indikert med en grønn sirkel.

### 2.1 Områdets beliggenhet og arealbruk

Planområdet ligger ca 1 kilometer sør-øst for Randaberg sentrum langs Fv 480 (Randabergveien). 47/243, 47/350 og 47/89 er i dag markert som næringsområde i kommuneplanen. Det er detaljhandel, kontor og lager på eiendommene i dag. Mot vest grenser planområdet mot privat gårdsvei som går mellom fylkesveien og Ryggveien. I sør grenser området mot Fv 480, private avkjørsler og de private boligtomtene 47/75, 47/70 og 47/94. Plangrensen mot øst og nord går delvis inn i Ryggmyra med noen få meter på det meste.

Om lag 500 meter lenger mot sør-øst er det et cirka 50.000 m<sup>2</sup> stort næringsområde som omfatter kontorer, handel med plasskrevende varer, lager og industri, altså ganske sammenfallende struktur som det er i dag i planområdet, og slik området er planlagt i framtiden.

## 2.2 Trafikal situasjon

Området ligger tett langs Fv. 480 som er én av hovedinnsfartsårene til Randaberg sentrum fra sør. Det er 60 km/t som øvre fartsgrense forbi planområdet.

### Sykkel

Det er i dag sykkel- og gangsti med tre meters bredde langs hele Randabergveien forbi planområdet. I tillegg er det satt i gang reguleringsarbeid med tanke på å utvide eksisterende gang- og sykkelsti slik at denne vil ha standard som sykkelstamvei i framtiden.

### Bil

Statens vegvesens registrering av årsdøgntrafikk (ÅDT) er i 2017 oppgitt til 7.300.

### Kollektiv

Det er tre bussruter som passerer på vegstrekningen med frekvens på ca 1 gang i timen. Dette er å regne for en lav kollektivdekning. Busslommen som ligger i nordgående retning på Fv 480 er ikke i henhold til normer eller forskrifter, men fungerer som stopp for de som skal til planområdet i dag. Skal man ta buss til planområdet i dag fra Randaberg sentrum, er det busstopp på sørsiden av Fv. 480 som er i henhold til normer og forskrifter, men må krysse Fv. 480 hvor det ikke er tilrettelagt for fotgjengerfelt.

Det er i forbindelse med ny revidert kommuneplan spilt inn muligheten for å bruke eiendommen 47/501 til å planlegge helt ny adkomst til området. Dette ville ha sørget for en totalt sett langt bedre trafikk-løsning for området. Dette har dessverre Randaberg kommune til nå ikke ønsket å bidra til da administrasjonen har innstilt negativt at 47/501 blir omgjort fra LNF til veiformål. Kommunalplanutvalget har fulgt innstillingen til administrasjonen og vedtatt revidert kommuneplan uten at 47/501 har fått en annen farge enn i dag. Kommunestyret vil etter alt å dømme behandle revidert kommuneplan før sommeren.

### Biltrafikk fra planområdet.

Det er registrert til sammen 50 ansatte ved bedriftene som har adresse på eiendommen i dag.

Det er i dag detaljhandel på inntil 1000 m<sup>2</sup> i planområdet. I tråd med gjennomsnittstall fra vegvesenets håndbok om trafikkberegninger, gir dette en kundebasert ÅDT i avkjørsel på 450. I tillegg kommer noe trafikk knyttet til lager og kontorer på området i

dag. Dette er trafikk som vil inngå i dagens ÅDT på Fv 480, da alle biler kommer fra denne vegstrekningen.

Hvor mye av dette som er turer som blir produsert på grunn av at detaljhandelen ligger i Randabergveien 333, eller hvor mange av disse som ville ha kjørt forbi planområdet uansett, er ikke registrert.

### **Tungtransport fra planområdet**

En oppstilling blant bedriftene som bruker området i dag viser at det er en fordeling av tungtransport inn på området som sammen med ÅDT for personbil ser slik ut.

Personbil	Trailere	Lastebil	Varebil
450	2,5	1,5	8

## **3. Planforslaget**

### **3.1 Beskrivelse av planforslaget**

Planen legger opp til å videreføre dagens detaljhandel samt å utvide denne med 1000 m<sup>2</sup>. Det kan bli 1000 m<sup>2</sup> handel med ikke-plasskrevende varer i forbindelse med salg av plasskrevende varer. Det blir om lag 10.000 m<sup>2</sup> lett industri/lager.

### **3.2 Trafikgenerering og reisebehov**

Denne trafikkvurderingen tar utgangspunkt i grunntall for forventet trafikkøkning som er utarbeidet for Statens vegvesen i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Forventet økning av trafikkmengde i avkjørsel til næringsområdet er basert på tabeller i Statens vegvesens håndbok V 713.

Prognoser for økt tungtransport tar utgangspunkt i vurderinger av dagens og framtidig virksomhet i planområdet.

### **Turproduksjon**

Det er beregnet forventet antall bilturer for planforslaget. Beregningen tar utgangspunkt i vegvesenets håndbok V 713. Trafikkberegninger, basert på areal viser forventet årsdøgntrafikk (ÅDT).

I planforslaget legges det opp til 3.000 m<sup>2</sup> handel, 10.000 kvadratmeter lager/industri.

I tråd med Statens vegvesens håndbok V713, vil det som følge av planforslaget være en ÅDT i avkjørsel og inne på området på til sammen 1852. Dette er en økning på godt og vel 1.000 turer inn og ut området.

### **Døgntrafikkfordeling**

Det er logisk at trafikkmønsteret vil ha en økning fra åpningstid hos Europris klokken 10 og gå ned mot et minimalt nivå etter stengetid klokken 18. Det vil være naturlig å se for seg at toppen av trafikk inn og ut av planområdet skjer mellom 16 og 18 om ettermiddagene.

### **Varelevering**

Det blir varelevering på avmerket sted mot nord av eksisterende bygningsmasse. Ny bygningsmasse vil mest sannsynlig ha varelevering mot sør. Det er forventet en dobling av antall trailere som følge av økning av detaljhandel. Siden det dreier seg om 2 i døgnet i dag, er ikke dette dramatisk. Handel av plasskrevende varer, krever større kjøretøy med en frekvens som vil avhenge av hva slags handel som etablerer seg. Det vil naturlig være forskjell på salg av båter og byggevarer. Dagens aktivitet på den østlige delen av planområdet generer rundt 4-6 varebiler til dagen, samt 1,5 lastebiler daglig. Det kan være snakk om en økning av tungtransport relatert også til denne delen av eiendommen som følge av planen, men heller ikke dette vil være en stor endring i forhold til i dag.

## **4. Reisemiddelfordeling**

Overordnede mål for ønsket reisemiddelfordeling

1. Økt trafikksikkerhet
2. Høyere andel som sykler til næringsområdet enn i dag.
3. Bidra til økt kollektivtransport til og fra planområdet.

### **Virkemiddel for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling**

For å oppnå en sikker avvikling av trafikk inn- og ut av området ville det vært svært gunstig å inkludere 47/501 i planen og dermed omgjøre denne fra LNF til vegformål. Kommunen har så langt i prosessen vært negative til dette, og forslagsstiller er blitt enige med kommunen om å bruke de arealene av 47/501 som er nødvendige for i hvert fall å gjøre busslommen forskriftsmessig og flytte denne ut av siktlinjene som er godkjent i forbindelse med avkjørselen til eiendommen i dag.

Det har de siste ti årene vært registrert over ti mindre alvorlige ulykker i forbindelse med godkjent avkjørsel til eiendommene i dag. Én av forklaringene for disse ulykkene kan være at bussholdeplassen som ligger sør for avkjørselen i praksis henger sammen med avkjørselen og dermed kommer i konflikt med godkjente siktlinjer når bussen står der. Busslommen tilfredsstiller heller ikke kravene som er satt til en busslomme når det gjelder lengde og bredde og det er ikke fortau i tilknytning til den.

Det er ønskelig å stimulere til at handel i den delen av området som omfatter detaljhandel blir frekventert med sykkel. Derfor har forslagsstiller godtatt at kommunen ønsker en høyere parkeringsdekning enn kommuneplanen i utgangspunktet legger opp til for næringsområde i kategori 2. Det er nå 1,5 sykkelparkeringer per 100 m<sup>2</sup> næringsareal. Hvor høy andel av handelen som blir gjort med bruk av sykkel er vanskelig å anslå et mål for. Detaljhandelen som foregår innenfor planområdet i dag, er preget av en blanding av større og mindre produkter. Mye av varesortimentet er like godt egnet til å handle med sykkel som med bil.

Planen vil bidra til at det blir mer attraktivt å bruke kollektiv transportmiddel til og fra planområdet. Busslommen blir utstyrt med fortau og venteskur. Forslagsstiller vil sammen med kommunen jobbe for å øke frekvensen av busser som passerer området.

Planen vil ikke bidra til redusert bilbruk i seg selv, da aktiviteten som er foreslått etter vanlige prognoser vil generere flere turer til området enn i dag. En vesentlig del av den trafikken som går inn og ut området ville uansett ha passert forbi på Fv 480 på vei til og fra destinasjoner lenger nord i Randaberg. Et grep for å begrense den reelle økningen, er likevel at det settes et maksimum for bilparkering inne på området. Det blir dessuten lagt opp til høy grad av parkering for el-bil med gode muligheter for å lade bilen innenfor planområdet. Prognoser utarbeidet av Norsk Elbilforening underbygger det generelle inntrykket av at andelen elbiler kommer til øke kraftig de neste årene, og ved å tilrettelegge for gode fasiliteter for disse, vil i hvert fall økningen av fossile biler kunne være mindre.

### **Estimert reisemiddelfordeling**

I planforslaget er det utført en del tiltak for å nå overordnede mål om trafikksikkerhet og å øke andelen som sykler eller reiser kollektivt til planområdet. Det viktigste grepet er å øke attraktiviteten ved bussholdeplassen og tilby gode og tallrike muligheter for å parkere sykkel innenfor planområdet. I tillegg legger planforslaget opp til et maksimalt antall bilparkeringsplasser. Det kan altså være mindre enn det planen åpner opp for.

De viktigste kriteriene for å vurdere framtidig trafikkøkning til området er vegvesenets håndbok V713. Data fra Reisevaneundersøkelse i Stavangeregionen utført i 2012 viser at 69 prosent av turer til innkjøpssted gjøres med bil, 9 prosent som passasjer i bil. Ikke-motorisert reisemåter utgjør 17 prosent av turene og kollektivtransport 4 prosent.

Basert på tabellen derfra og forventet endring som følge av tiltak i reguleringsplanen, får man en slik fordeling av reisemiddel.

Transportmiddel	Reisemiddelfordeling Reisevaneundersøkelse i Stavangerregionen	Ønsket fordeling av reisemiddel i planforslag
Bil	78 %	70 %
Syssel- og gang	16 %	20 %
Buss	4 %	8%
Annet	2 %	2 %

## Samlet vurdering og konklusjon

I forhold til nasjonale mål om å unngå ytterligere vekst i biltrafikken, vil ikke planen virke direkte positivt i den retningen. Med økt detaljhandel vil det bli mer biltrafikk til området ved å bruke vegvesenets håndbok V713 uavhengig av om planområdet ligger i sentrum av Randaberg eller like utenfor.

Planen legger opp til bedret tilgjengelighet med sykkel og buss. Det er allerede god tilgjengelighet for fotgjengere til planområdet.

Mobilitetsplanen gir et bilde om at det vil bli rundt en tredobling av trafikk til området som følge av planen. Dette er ikke dramatisk siden det i utgangspunktet er liten aktivitet og lav ÅDT inn og ut av planområdet.

## Usikkerhet

Mobilitetsplanen baserer seg på tilgjengelige data fra Statens vegvesen, erfaringstall og Reisevaneundersøkelse utført i Stavangerregionen. Det er store variasjoner i tabellene i håndbok V713, men det er lagt inn gjennomsnittstall for trafikk til og fra området. ÅDT for Fv 480 baserer seg på grunntall fra Nasjonaltransportplan og de framskrivinger som er lagt til grunn der.