

## Detaljregulering av Randabergveien 333



## Innholdsfortegnelse

<b>1 Sammendrag</b>	<b>5</b>
<b>2 Bakgrunn</b>	<b>6</b>
2.1 Hensikten med planen	6
2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	6
2.3 Tidligere vedtak i saken	6
2.4 Utbyggingsavtale	6
2.5 Krav om konsekvensutredning?	6
<b>3 Planprosessen</b>	<b>7</b>
3.1 Medvirkningsprosess	7
<b>4 Planstatus og rammebetingelser</b>	<b>8</b>
4.1 Overordnede planer	8
4.2 Gjeldende reguleringsplaner	8
4.3 Tilgrensende planer	9
4.4 Temaplaner	9
4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	9
<b>5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold</b>	<b>10</b>
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	11
5.3 Stedets karakter	11
5.4 Landskap	11
5.6 Naturverdier	11
5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	12
5.8 Landbruk	12
5.9 Trafikkforhold	12
5.10 Barns interesser	14
5.11 Sosial infrastruktur	14
5.13 Teknisk infrastruktur	14
5.14 Grunnforhold	14
5.15 Støyforhold	15
5.16 Luftforurensing	16
5.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	16
5.18 Næring	16
5.19 Analyser/ utredninger	16
<b>6 Beskrivelse av planforslaget</b>	<b>17</b>
6.1 Planlagt arealbruk	17
6.1.1 Reguleringsformål	17
6.2. Reguleringsformålene gjennomgås og løsningene beskrives	17
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming	18
6.3.1 Bebyggelsens høyde	19
6.3.2 Grad av utnytting	19
6.3.3 Antall arbeidsplasser, antall m <sup>2</sup> næringsarealer	19
6.4 Parkering	19
6.5 Tilknytning til infrastruktur	20
6.6 Trafikkløsning	20
6.6.1 Kjøreatkomst	20
6.6.2 Utforming av veger	20
6.6.3 Krav til samtidig opparbeidelse	20
6.6.4 Varelevering	20
6.6.5 Tilgjengelighet for gående og syklende	20
6.6.6 Felles atkomstveger, eiendomsforhold	21

6.7 Planlagte offentlige anlegg	21
6.8 Miljøoppfølging	21
6.9 Universell utforming	21
6.10 Uteoppholdsareal	21
6.11 Landbruksfaglige vurderinger	21
6.12 Kollektivtilbud	21
6.13 Kulturminner	22
6.14 Sosial infrastruktur	22
6.15 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	22
6.16 Plan for avfallshenting/søppelsug	22
6.17 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	22
6.18 Rekkefølgebestemmelser	22
<b>7 Konsekvensutredning</b>	<b>23</b>
<b>8. Virkninger av reguleringsplanen</b>	<b>24</b>
8.1 Overordnede planer	24
8.2 Landskap	24
8.3 Stedets karakter	26
8.4 Byform og estetikk	26
8.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi	26
8.6 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven	26
8.8 Trafikkforhold	26
8.9 Barns interesser	26
8.10 Sosial infrastruktur	27
8.11 Universell tilgjengelighet	27
8.12 Energibehov – energiforbruk	27
8.13 ROS	27
8.14 Jordressurser/landbruk	27
8.15 Teknisk infrastruktur	27
8.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen	27
8.17 Konsekvenser for næringsinteresser	28
8.18 Interessemotsetninger	28
8.19 Avveining av virkninger	28
<b>9 Innkomne innspill</b>	<b>30</b>

## PROSJEKTINFORMASJON

Prosjektets tittel:	Plan 2019001, detaljregulering Randabergveien 333										
Dokument:	Planbeskrivelse										
Oppdragsnummer:	118-2742										
Oppdragsgiver:	E. Gabrielsens Eiendomsselskap AS										
Versjon:	5 (sist revidert 17.6.2021 av kommunen)										
Dato:	28. juni 2019										
Oppdragsansvarlig:	Karl Emil Sødergren jr										
Oppdragsmedarbeidere:	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Karl Emil Sødergren</td> <td>Arkitektkontoret Vest AS</td> </tr> <tr> <td>Åshild Slettebø</td> <td>Arkitektkontoret Vest AS</td> </tr> <tr> <td>Jane Kjos</td> <td>Prosjektil AS</td> </tr> <tr> <td>Hanne Erland</td> <td>Prosjektil AS</td> </tr> <tr> <td>Marie Mjåland</td> <td>Prosjektil AS</td> </tr> </table>	Karl Emil Sødergren	Arkitektkontoret Vest AS	Åshild Slettebø	Arkitektkontoret Vest AS	Jane Kjos	Prosjektil AS	Hanne Erland	Prosjektil AS	Marie Mjåland	Prosjektil AS
Karl Emil Sødergren	Arkitektkontoret Vest AS										
Åshild Slettebø	Arkitektkontoret Vest AS										
Jane Kjos	Prosjektil AS										
Hanne Erland	Prosjektil AS										
Marie Mjåland	Prosjektil AS										
Egenkontroll:	KES										
Sidemannskontroll:	ÅS										
Lagret:	Ark.Vest:REGULERING-BEBYGGELSESPLANER: 119-2742 Regulering/Planbeskrivelse										

## 1 Sammendrag

Planen omfatter 11686 m<sup>2</sup> næringsareal som ligger ca 1 kilometer sør for Randaberg sentrum. I tillegg omfatter planen mindre arealer som er angitt som LNF for å løse utfordringer knyttet til trafikk. Det har vært drevet næring på eiendommene siden 60-tallet. Siden 2003 har det vært tillatt med detaljhandel på inntil 1000 m<sup>2</sup> på eiendommen. Forøvrig er det lett industri og lager på eiendommen i dag. Med planforslaget blir det lagt opp til å øke detaljhandel med 700 m<sup>2</sup> og samtidig at det kan etableres handel med plasskrevende varer eller lett industri, samt kontorer på resten av arealet.



## 2 Bakgrunn

E. Gabrielsens eiendomsselskap har vært eier av Randabergveien 333 i flere tiår. Firmaet het opprinnelig E. Gabrielsens Møbelfabrikk og flyttet fra lokaler i Stavanger til eksisterende adresse i 1966.

Firmaet produserte kjøkken og spesialinnredninger fram til 2003 da produksjonen ble avviklet og en startet utleie av produksjonslokalene. I løpet av årene fra 1970 til 1980, ble bygningsmassen økt til ca 3000 m<sup>2</sup> og midt på 1990 var tomtearealet utvidet til totalt 13500 m<sup>2</sup>, inkludert fire gårds- og bruksnummer.

I 2017 søkte E. Gabrielsens eiendomsselskap dispensasjon til å omdisponere ytterligere 1000 m<sup>2</sup> av tidligere produksjonslokaler til detaljhandel, men fikk avslag etter politisk behandling i fylket. Imidlertid vedtok HNK 07.09.2018 (Hovedutvalg for nærmiljø og Kultur) i Randaberg «*samtykke om å tillate detaljhandel som omsøkt, forutsatt at grunneier utarbeider reguleringsplan for hele området.*»

Planinitiativ med anmodning om å ha oppstartmøte for detaljregulering ble sendt til Randaberg kommune 14. desember 2018. Oppstartmøte ble avholdt 12. februar, nesten to måneder senere.

### 2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å regulere eiendommene 47/243, 47/350 samt 47/89 til næringsvirksomhet, som inkluderer lett industri, detaljhandel og handel av plasskrevende varer. Deler av 47/501 er inkludert i planen for å forbedre trafiksikkerheten i og rundt planområdet.

### 2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagstiller er E. Gabrielsens eiendomsselskap, som er eier av eiendommene.

Plankonsulent er Arkitektkontoret Vest AS, i samarbeid med Giske Arkitektkontor.

### 2.3 Tidligere vedtak i saken

Forslaget til detaljregulering av eiendommene bygger på vedtak i HNK-sak 38/18 der det blant annet framgår: "HNK er innstilt på å tillate detaljhandel som omsøkt, forutsatt at grunneier utarbeider reguleringsplan for hele området."

### 2.4 Utbyggingsavtale

Utbyggingsavtaler er ikke aktuelt.

### 2.5 Krav om konsekvensutredning?

Planområdet er i kommuneplanen merket av som lokalt næringsområde. Planforslaget, utenom den delen som er omfattet av detaljhandel, er ikke i strid med kommuneplanen og inkluderer ingen tiltak som er nevnt i forskrift om konsekvensutredning vedlegg I og II. Det er av forslagsstiller og kommunen vurdert at det ikke er nødvendig med konsekvensutredning.

## **3 Planprosessen**

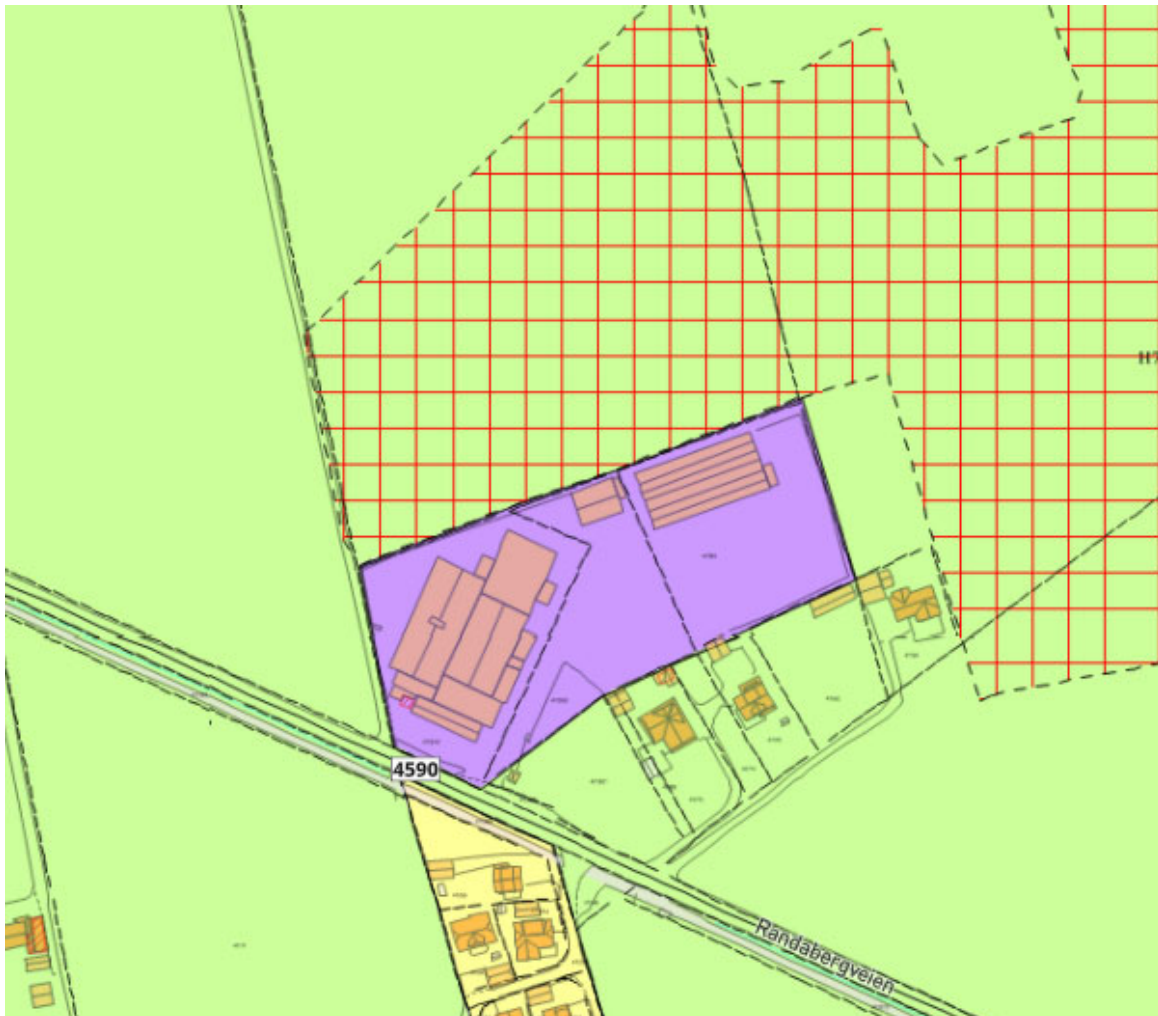
### **3.1 Medvirkningsprosess**

7. mars 2019 ble det på forslagsstillers initiativ arrangert informasjonsmøte der alle berørte naboer i tillegg til andre naboer var inviterte. På møtet orienterte Odd Langeland som representant for forslagsstiller E. Gabrielsen Eiendomsselskap AS, samt arkitekt Petter Giske og arkitekt Karl Emil Sødergren på vegne av plankonsulent Arkitektkontoret Vest AS. Møtet ble holdt i 2. etasje av dagens lokaler. Målet med møtet var å orientere naboene før oppstartsvarselet blir sendt ut og få verdifulle innspill fra dem. Det er lagt ved navn og adresse på de som var tilstede på møtet i dokumentet for varsling og kommentarer. Planinitiativet ble gjennomgått med naboene på storskjerm. De som var tilstede var primært opptatt av den totale trafiksikkerheten inn- og ut av planområdet. Fotgjengerfelt, avkjørsel og ulykker var tema som kom opp. Det ble også vist nye skisser av forslag til ny alternativ avkjørsel via 47/501. Naboene var positive til dette.



## 4 Planstatus og rammebetingelser

Området er ikke regulert. Eiendommene 47/243, 47/89 og 47/350 er avsatt til næringsvirksomhet i kommuneplanen.



### 4.1 Overordnede planer

Regionalplan Jæren 2013-2040

Etablering av detaljhandel er i strid med regional planbestemmelse om lokaliseringsstyring av handel til sentre (RPJ) og med kommuneplan for Randaberg.

Planområdet er et lokalt næringsområde som faller inn under kategori 2, Allsidig virksomhet i Regionalplan Jæren. Utnyttelse skal i tråd med RPJ være mellom 60-70 % BRA og 130-140 % BRA.

I gjeldende kommuneplan for Randaberg kommune er planområdet med unntak av gbnr 47/501 merket av som næringsområde. 47/501 er LNF-område. Det er spilt inn til ny kommuneplan at gbnr 47/501 bør bli omfattet av næringsområdet.

### 4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Det er ingen gjeldende reguleringsplan for området.



### **4.3 Tilgrensende planer**

Planid 1989002. som omhandler boligområdet sør for og på motsatt side av Randabergveien F-4590. (Gnr 47 Bnr 55/56/57/59/64). Boligfeltet er ferdig utbygget og berører planen i liten grad.

Planid 2011010, Detaljregulering massedeponi på Rygg samt vern av Ryggmyra. Denne planen er avvist. Problemstillinger knyttet til vern og restaurering av myra kan eventuelt påvirke planen for næringsområdet

Planid 2018001, Detaljregulering for sykkeltiltak langs fv. 4590 Randabergveien. Det har vært kontakt mellom forslagsstiller i Randabergveien 333 med tanke på å tilpasse plangrenser slik at de ikke overlapper. Statens vegvesen/Rogaland fylkeskommune vil trekke sin plangrense inn til eiendomsgrense for Randabergveien 333.

### **4.4 Temaplaner**

Planområdet ligger langs hovedsykkelvei i temakart for sykkelruter i kommunen.

Deler av planområdet ligger innenfor rød støysone som henger sammen med trafikkstøy fra fv 4590.

### **4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer**

#### **Nasjonal transportplan 2018-2029**

Gjennom rikspolitiske føringer har kommunene på Nord-Jæren inngått byvekstavtaler som konkretiserer et nullvekstmål for biltrafikk, og samtidig legger opp til en økning av kollektivtransport, sykkel og gange.

#### **Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre.**

Denne opphørte 1. juli 2018. Hensynet bak bestemmelsen skal likevel være ivaretatt gjennom de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

## 5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Planområdet er i dag preget av lett industri og detaljhandel.

### Det blir leid ut arealer til følgende firmaer:

Europris i deler av byggets 1 etg

Varde Byggadministrasjon i byggets 2 etasje

2 aktører leier arkiv i byggets 2 etasje

Diverse småaktører leier lager i byggets 1 etg

William Knutsen Trading stillasfirma, stålhall og uteareal

Byggfirma Tunge, areal til Rubbhall

Wellconnection Group, uteareal til lagring av rør.

### 5.1 Beliggenhet



Eiendommen ligger ca 1 km sør-øst for Randaberg sentrum, tett inntil Randabergveien ( F 4590 ), og ca 400m Nord-Vest, for krysset Randabergveien / Goaveien.

Planområdet er sirklet inn i midten av bildet. Grønn sirkel er Randaberg sentrum. Blå sirkel er Montér-området.

#### • Avgrensning og størrelse på planområdet

47/243            4128,4 m<sup>2</sup>

47/350            3034,5 m<sup>2</sup>

47/89             4523,3 m<sup>2</sup>

Sum næring.   11686,2

47/501

LNF 1801,6 hvorav 430 m<sup>2</sup> er inkludert i planen.

13331 m<sup>2</sup>

47/369 116,7 Avgitt til busslomme i 1982

Totalt innenfor planområdet: 13447,7 m<sup>2</sup>

## 5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

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 4590, private avkjørsler og de private boligtomtene 47/75, 47/70 og 47/94. Det er tatt med siktlinje fra avkjørsler innenfor og ved planområdet i planområdet. Mot nord og øst grenser planen mot Ryggmyra.

47/369 er i sin helhet skilt ut fra 47/501 til bruk som busslomme langs Fv 468. 47/501 er LNF-område

## 5.3 Stedets karakter

- Struktur og estetikk/byform

Bygningsstrukturen i planområdet er preget av eldre industribygg som er omgjort til handel- og kontorlokaler. Bygningsmassen er kompakt, med flate tak, og med en maks høyde på to etasjer. Fasadene mot Randabergveien er delvis aktive og åpne. Bygningene og uteområdene er modne for oppgradering.

Eksisterende bygningsmasse på 47/243 er ca 2600 m<sup>2</sup>, inklusive 2 etg på bygg mot nord er 750 m<sup>2</sup>. Det er den eldste del av bygget (mot sør) ca 1080 m<sup>2</sup> bygningsmasse som skal oppgraderes til nye utvidede lokaler for detaljhandel.

## 5.4 Landskap

- Topografi og landskap

Landskapet er åpent og flatt. Hele planområdet ligger innenfor samme høydekote + K 25. Deler av planområdet ligger innenfor en utfylling av Ryggmyra. Eiendommene strekker seg i ytterkantene mot myra noen få meter inn i myra, slik at det høydeforskjellen mot myra, blir tatt inne på egen eiendom.

## 5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljø innenfor planområdet.

## 5.6 Naturverdier

Det er ingen naturverdier innenfor planområdet. Mot øst og nord grenser planområdet til Ryggmyra.

I Fylkesmannen i Rogaland sitt temakart for natur, er Ryggmyra registrert som et naturreservat med svært høy kvalitet.

Ryggmyra er videre registrert i Miljødirektoratets naturbase som en viktig og intakt lavlandsmyr. Utstrekningen av myra er 74 dekar. Vestre hoveddel, som grenser mot planområdet, er sterkt drenert og tilvokst. Østre hoveddel veldig fuktig og svært rik på duskull og blokkebær. Spredt tilvekst av buskfuru, gran, bjørk og rogn. Det er laget skjøtselplan for å restaurere myra ved å heve vannstanden. Ryggmyra er oppgitt som et viktig referanseområde. Planarbeid for plan 2011010 beskriver nærmere naturmangfoldet som Ryggmyra inneholder.

Ryggmyra er også registrert som viltområde for en rekke arter, deriblant noen truede fuglearter som vipe og storspove.

Eiendommen 47/501, som delvis er inkludert i planen, har 1 markering for arter av stor forvaltningsinteresse, flate, i Fylkesmannen i Rogalands temakart for natur. Dette dreier seg om en registrering av en sjelden ugressbendel gjort i 2018, *spergula arvensis*.

### **5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder**

Det er ingen spesiell rekreasjonsverdi eller brukte uteområder innenfor planområdet. Mot sør grenser planområdet mot tre boliger som har sine utearealer på motsatt side av eiendommen sin, altså mot sør.

### **5.8 Landbruk**

Mot nordvest grenser planområdet mot aktivt landbruksareal og ligger i et område som er preget av landbruk.

### **5.9 Trafikkforhold**

Fylkesvei 4590 er eneste adkomst til eiendommen. Planområdet ligger langs et rett og oversiktlig strekk av veien.

ÅDT i 2017 var 7300 ifølge Statens Vegvesen sitt veikart.



Kart viser registrerte trafikkuhell på Statens vegvesens kart.

- Ulykkessituasjon

Det er registrert flere mindre alvorlige ulykker ved dagens avkjørsler til eiendommen i Statens vegvesens database. Plasseringen av disse tilsier at de har sammenheng med dagens trafikkavvikling på stedet med eksisterende avkjørsler. Dette er et argument for å rydde opp i trafikkavviklingen totalt på stedet.

Det er likevel ikke mange nok ulykker på samme sted, eller alvorlighetsgrad, at det er blitt registrert som et ulykkespunkt i vegvesenets system.

- Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Det er registrert noen tilfeller av påkjørsler i forbindelse med kryssing av Fv 4590 ved planområdet. Det er i dag ingen fotgjengerfelt mellom planområdet og boligområdet på andre siden av Fv 4590. Det har vært spilt inn i diskusjonen med Statens vegvesen at det hadde vært en fordel å etablere en fotgjengerovergang mellom næringsområdet og sykkelstien på sørsiden av fylkesveien. Dette, kombinert med å sette ned fartsgrensen til 50 km/t på hele strekket, kunne ha styrket trafikksikkerheten for fotgjengere. Tilbakemeldingen fra vegvesenet så langt har vært at på en rett strekning som dette, er det ikke nødvendigvis en tryggere løsning å etablere en overgang da dette kan være en falsk trygghet med fotgjengere som går ut i veien og regner med at bilene stopper av seg selv.

- Kollektivtilbud

Det er tre ruter med flere passeringer til dagen på strekningen. Kollektivdekning ansees som moderat utbygget. Det er busstopp på begge sider av veien.

### **5.10 Barns interesser**

Det er ingen spesielle interesser for barn i planområdet bortsett fra busstoppet og Europris-butikken. Registreringer av barnetrakk viser en passering over Fv 4590 fra gårdsvei på nordsiden av planområdet til sykkelsti.

### **5.11 Sosial infrastruktur**

Informasjonsmøtet med naboer 7. mars 2019 viser tydelig at Europris er en viktig sosial struktur for nærområdet. De nærmeste naboene er hyppige brukere av butikken og kjenner de som driver og jobber der. Butikken er et møtested for de som bor i området.

### **5.12 Universell tilgjengelighet**

Uteområdene i og rundt planområdet er preget av liten grad av stigning. Landskapet er i all hovedsak på kote + 25. Universell tilgjengelighet ved innganger og inni bygg vil bli ivarettatt av teknisk forskrift.

### **5.13 Teknisk infrastruktur**

Eiendommen er tilknyttet offentlig vann og kloakk.

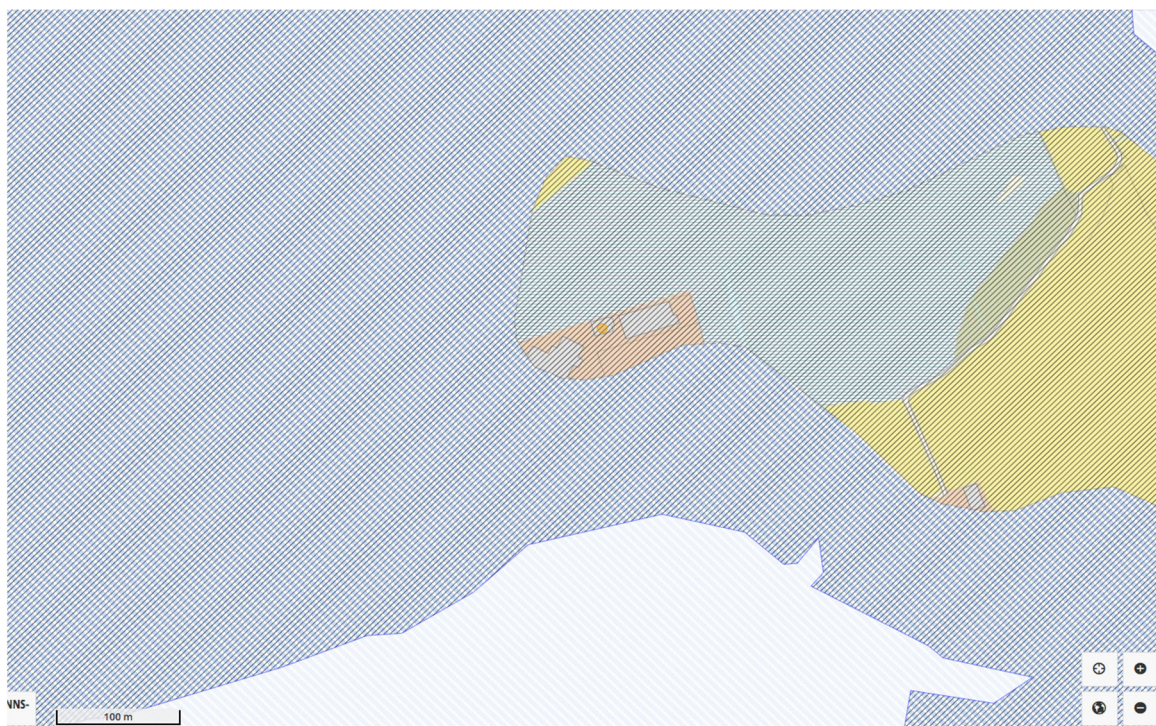
Det er trafo tett ved plangrensen og innenfor en av eiendommene som er berørt av planen. Den er av nyere dato og skal ha tilstrekkelig kapasitet til å tåle en utvidelse av bygningsmasse og kapasitet.

### **5.14 Grunnforhold**

Mesteparten av planområdet befinner seg på en utfylling i Ryggmyra. Det er plassert bygninger på områdene som utfylt i dag. Det er uansett mulig å bygge ny bebyggelse på det som er utfylt, det er bare et spørsmål om teknisk løsning. Dette vil bli avgjort ved byggesak.

Under temakart for samfunnssikkerhet på Statsforvalteren i Rogaland sine temakart, er deler av området markert som mulig marin leire, men at muligheten er liten. Bakgrunnen for dette er at den høyeste marine grensen under siste istid er markert å ha gått omtrent midt gjennom det bygget som i dag huser Europris. Muligheten for marin leire gjelder altså store deler av 47/243 og hele 47/501.





Store deler av Randaberg kommune, inkludert sentrum, er oppgitt å befinne seg innenfor den samme sonen.

På Norges Geologiske Undersøkelser sine nettsider er den marine grensen omtalt slik:

*Det er viktig å kjenne til den marine grensen fordi den angir det høyest mulige nivået for løsmasser som opprinnelig er avsatt i hav og fjord.*

*Da landet steg etter siste istid, ble avsetningene av grus, sand, silt og leire hevet til tørt land. Det har gitt trøbbel helt fram til våre dager fordi det har noen steder har utviklet seg kvikkleire i den havavsatte leiren. Skred i kvikkleire kan ha store konsekvenser. I tillegg kan leire begrense vannførende lag, og saltvann kan påvirke kvaliteten på grunnvannet. Slike problemer kan imidlertid utelukkes over den marine grensen.*

Det er bygget i stort volum innenfor den sonen som er markert som mulig marin leire over hele Randaberg. Det er et spørsmål om hvordan man løser dette teknisk når man skal bygge på eksisterende bygningsmasse eller bygget nytt. Dette blir videre håndtert ved byggesak.

47/89 ligger innenfor en sone som er oppgitt å være marin flate, altså utenfor den sonen som kan ha problemer som beskrevet ovenfor.

### **5.15 Støyforhold**

Det er ingen spesielle støyforhold fra planområdet i dag. Støy fra Fv 4590 og estimert støy fra planområdet ved utbygging er et tema for utredning i egen støyrapport utarbeidet av Brekke & Strand Akustikk AS. Rapporten konkluderer med at planlagt utvidelse og virksomhet ikke vil medføre vesentlig endring i støynivå ved mest berørte boliger.



### **5.16 Luftforurensing**

Det er ikke luftforurensning fra planområdet. Det kan være noe svevestøv fra Fv. 4590 som kommer inn i planområdet. Med en ÅDT på 7.300 vil ikke dette være i betydelige mengder.

### **5.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)**

Det er registrert noen mindre alvorlige ulykker på Fv 4590 nært til planområdet.

Strekningen totalt sett har også alvorlige ulykker.

Myke trafikanter er utsatt i nærheten av planområdet.

Det er kun én adkomststrute for utrykningskjøretøy.

Ved hendelse på nærliggende transportnett, FV 4590, kan det være risiko for planområdet.

Planområdet ligger inntil og delvis over Ryggmyra som har vannspeil på kote +23, ca 2 meter lavere enn tomta.

Det kan være ustabile grunnforhold i planområdet.

Det er utarbeidet egen ROS-analyse for disse temaene.

### **5.18 Næring**

Det er som beskrevet i dag 1.000 m<sup>2</sup> detaljhandel som Europris disponerer innenfor planområdet. Utover dette fungerer eiendommene som inngår i planområdet som kontor, arkiv og lager.

### **5.19 Analyser/ utredninger**

Det er laget utredning for handel, støy, og naturmangfold som beskriver eksisterende og framtidig situasjon. I tillegg er det laget mobilitetsplan, renovasjonsplan med mer.

## 6 Beskrivelse av planforslaget

### 6.1 Planlagt arealbruk

Det er planlagt bebyggelse for forretning, kontor og lager samt vei, parkering og infrastruktur.

#### 6.1.1 Reguleringsformål

Arealtabell	
<i>§12-5 nr. 1 – Bebyggelse og anlegg</i>	<i>Areal (kvm)</i>
1510 - Energianlegg	27,45
1812 – Forretning/Industri	10289,59
Sum areal denne kategori	10317,04
<i>§ 12-5 nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</i>	<i>Areal (kvm)</i>
2010 - Veg	3212,86
2012 - Fortau	233,06
2019 – Annen veggrunn - grøntareal	215,52
2026 – Leskur/plattformtak	13,45
Sum areal denne kategori	3674,89
<i>§ 12-5 nr. 3 – Grønnstruktur</i>	<i>Areal (kvm)</i>
3001- Grønnstruktur	112,00
Sum areal denne kategori	112,00
<i>§12-5 nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift</i>	<i>Areal (kvm)</i>
5110 - Landbruksformål	384,87
Sum areal denne kategori	384,87
<i>Totalt alle kategorier</i>	<i>14488,8</i>

### 6.2. Reguleringsformålene gjennomgås og løsningene beskrives

Bebyggelse og anlegg:

BKB1: kombinert formål forretning /industri

Det er planlagt å videreføre dagens bygningsmasse som huser detaljhandel og bygge nytt næringsbygg på østsiden av tomten, når nye leietakere er plass. Samtidig gir planen rom for å rive eksisterende bygg og organisere tomten på nytt innenfor rammer av formål, avkjørsel, adkomstvei, høyder og utnyttelsesgrad.

f\_SV2: Veg

Adkomstveg forbinder avkjørsel fra Fv 4590 med eksisterende og ny bygningsmasse. Den er dimensjonert for å gi adkomst for større kjøretøy i tråd med Statens vegvesens håndbok N100.

o\_SV1: Kjøreveg/busstopp

Feltet som omfatter offentlig kjørevei, gjelder busstopp. Dette er utformet i tråd med Statens vegvesens håndbok N100.

o\_SF1: Fortau langs nytt busstopp

Fortau blir etablert for å gi god tilkomst til og fra busstopp.

f\_G1: Grønnstruktur ligger mellom intern adkomstvei på næringsområdet og boliger sør for planområdet. Arealet retter opp kjørevei forbi naboens garasje og sørger samtidig for en grønn buffer mot boliger. Deler av grønnstruktur kan inneholde sykkelparkering.

o\_SP: Leskur til busstopp

Leskur hører til busstopp.

BE1: Energianlegg er eksisterende trafostasjon med areal avsatt til eventuell ny og større trafo.

LL: Landbruksareal som er tatt med for å regulere inn siktlinjer fra landbruksadkomst.

### 6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Det er i første omgang planlagt at Europris som største leietaker får utvidet sine lokaler med detaljhandel til 1700 m<sup>2</sup>. Denne utvidelsen vil skje i eksisterende lokaler. Planen skal ta høyde for at eksisterende bygningsmasse blir tilpasset ny bruk. Samtidig skal det være mulig å bygge et nytt næringsbygg lengst mot øst på tomten, på den delen av planområdet som omfatter gnr/bnr 47/350 og 47/89. Det er hensiktsmessig å ikke avgrense utbyggingen i flere fotavtrykk, men å regulere bebyggelse med byggegrense målt fra ytterkanten av planområdet. Det kan være aktuelt å sette opp en sammenhengende bygningsmasse eller flere bygg som til sammen utgjør maks 140 prosent utbygging BRA.

Den mest aktuelle utnyttelsen av området i overskuelig framtid, sammenfaller med det som er vist i alternativ 2 i planinitiativ. I illustrasjonsplan er det vist en utbygging som legger til rette for en utvidelse av eksisterende bygningsmasse med høyde opp til kote +35, samt et større nytt bygg på østsiden av planområdet, også dette med en maks høyde på gesims på kote + 35. I illustrasjonsplan er det vist hvordan en slik utbygging kan oppleves fra nærområdet.

Mot Fv 4590 er det ifølge Vegloven en byggegrense på 50 meter, men det er tatt utgangspunkt i eksisterende bygningsmasse som kan videreføres inntil den eventuelt rives og erstattes med nytt bygg. Byggegrense mot Fv 4590 er i planen satt til 24 meter fra senter av veibanen. Dermed kan det gjøres endringer på eksisterende bygningsmasse, samtidig som planen åpner opp for å erstatte dagens bygg med et nytt. Det er ingen umiddelbare planer om å rive eksisterende bygg på gnr/bnr 47/243, men å utbedre bygget i tråd etter tegninger som har vært brukt til å søke om utvidelse av detaljhandel i 2018. Fasader og planer av disse framkommer i illustrasjonsplan.

Planen åpner opp for å oppgradere eksisterende bygg og bygge på disse med én etasje eller å plassere et nytt bygg innenfor byggegrensene.

Planen viser en byggegrense som ligger fire meter fra eiendomsgrensen mot nord og mot øst. En vet ennå ikke hva slags leietaker som kan komme på den delen av planområdet som ligger lengst mot øst og som grenser mot Ryggmyra mot nord og øst og boliger i sør. Avstanden på minimum fire meter mot Ryggmyra gir oversiktlig grense mot Ryggmyra og mulighet for passere rundt bygningsmassen på alle sider. Avstanden mot naboer i sør-øst er satt til minimum 8 meter til eiendomsgrensene. Dette er for å ha tilstrekkelig areal for større kjøretøy å manøvrere lengst øst på planområdet og for å sikre at det blir etablert en buffersone mot boligene.

### 6.3.1 Bebyggelsens høyde

Det er planlagt en høyde maks 10 meter til gesims målt fra kote 25 for all bebyggelse innenfor byggegrense.

Maks høyde er altså kote +35 for gesims og en mønehøyde på maks +37.

Under oppstartsmøtet med Randaberg kommune ble det vist til næringsområdet som ligger 500 meter lenger sør langs Randabergveien som en viktig referanse når det gjelder høyde. Den mest relevante referansen her er Holta & Håland sitt bygg som har en gesims på 11,5 meter over kote 25 (kote + 36,5) og møne 14,5 meter over kote 25 (kote +39,5).

### 6.3.2 Grad av utnytting

Grad av utnytting er % BRA. Maks utnytting er 140 % BRA i tråd med kategori 2 for næringsområder i Regionalplan Jæren 2013-2040.

### 6.3.3 Antall arbeidsplasser, antall m<sup>2</sup> næringsarealer

Maksimalt antall m<sup>2</sup> næringsarealer er 14907,2 m<sup>2</sup> ut ifra en utnyttelsesgrad på 140 prosent og et regulert formål for utbygging på totalt 10648 m<sup>2</sup>. Det er i dag ca 50 arbeidsplasser blant de bedriftene som er registrert i planområdet. Avhengig av hva slags aktivitet som blir etablert på eiendommen i framtiden, kan det være aktuelt med mellom 10 og 100 ansatte innenfor planområdet.

I tråd med alternativ 2 i planinitiativet, er det mest aktuelt med en utnyttelse som står under:

Eksisterende bygningsmasse, inkludert utvidelse: 5580 m<sup>2</sup> BRA

Ny bygningsmasse: 7380 m<sup>2</sup> BRA.

Totalt: 12960 m<sup>2</sup>

Dette gir en utnyttelse på 121 prosent BRA og 45 prosent BYA.

## 6.4 Parkering

- Antall parkeringsplasser - maksimum og minimumstall

Planen legger opp til at maksimalt tillatt antall parkeringsplasser er 0,9 parkeringsplass per 100 m<sup>2</sup> BRA næringsareal, noe om ved en maksimal utnytting på 140 prosent BRA betyr 134 parkeringsplasser.

I tillegg legger planen opp til at det skal etableres minimum 1,5 parkeringsplass for sykkel per 100 m<sup>2</sup> BRA næringsareal.

Parkeringsløsning er vist i illustrasjonsplan, men ikke i plankart. Dette har sammenheng med at eksisterende bygningsmasse i første omgang vil bli videreført. Dagens drift med Europris er planlagt i overskuelig framtid. Det blir parkering omtrent som i dag knyttet til dette bygget. Byggegrenser skal ta høyde for at det kan bli aktuelt å rive eksisterende bygning og tilpasse denne bygningsmassen bedre til omgivelsene og tomta.

I tilknytning til eksisterende bygningsmasse blir det lagt opp til parkering på bakkeplan på oppmerkete plasser på utsiden av bygget. Det er ikke fastsatt et endelig fotavtrykk til framtidig bygningsmasse og det gir ikke mening å fastsette et parkeringsmønster på eiendommen før det er satt et endelig fotavtrykk på bygningsmassen.

## **6.5 Tilknytning til infrastruktur**

Det er foreslått adkomstvei til de ulike delene av planområdet som følger aksen øst-vest lengst sør på planområdet. Trafikkflyt inne på området til og fra adkomstvei vil bli vist ved detaljert utomhusplan når de respektive byggesaker som følger reguleringsplanen kommer opp.

Planområdet er tilknyttet offentlig vei via godkjent avkjørsel. Det er trafo etablert av netteier Lyse av nyere dato på eiendommen. VA-tilkobling er redegjort for i VA-plan.

## **6.6 Trafikkløsning**

Virksomhetene i planområdet er basert på at transport av personer og varer skjer via Fv 4590. Det er i dagens drift to avkjørsler til planområdet, der den ene er via privat gårdsvei som ligger langs eiendomsgrense mot nord. Det blir i planen kun videreført én avkjørsel, og tilkomst til gårdsvei mot nord forutsettes fysisk stengt med et gjerde. Gjerdet er også for å forhindre at plast eller løse gjenstander fra butikkområdet blir ført med vinden ut på tilgrensende jordbruksmarker. Dette er ivaretatt i bestemmelsene.

### **6.6.1 Kjøreatkomst**

For å øke trafiksikkerheten i området, legger planen opp til at adkomst løses ved at det etableres venstresvingefelt på Randabergveien (Fv 4590). I tillegg er det lagt inn kanalisert kryss med dråpeøy for å skille trafikken inn og ut av næringsområdet. Det er lagt inn frisisiktslinjer og -soner i henhold til håndbok N100. Det er tatt med noe landbruksareal i planen, for å sikre siktlinjer for landbruksavkjørselen vest for næringsområdet.

Planen legger også opp til at det etableres kantstopp for buss istedenfor dagens bussholdeplass. I tilknytning til dette legges det opp til etablering av fortau, som knytter sammen næringsområdet, bussholdeplassen og ny fotgjengerovergang i øst.

### **6.6.2 Utforming av veger**

Utforming av avkjørsel og veger inne i planområdet vil følge Statens vegvesens håndbok N100 og Vegnorm for Sør-Rogaland.

### **6.6.3 Krav til samtidig opparbeidelse**

Det vil være krav til å opparbeide kantstopp og etablere fortau samt buskur samtidig med at avkjørsel blir opparbeidet.

### **6.6.4 Varelevering**

Varelevering for eksisterende virksomhet blir vist i illustrasjonsplan. Hvordan framtidig virksomhet vil organisere varelevering, vil avhenge av hva slags type virksomhet som kommer.

### **6.6.5 Tilgjengelighet for gående og syklende**

Det er hovedsykkelrute til Randaberg sentrum som passerer motsatt side av Fv 4590 forbi planområdet. Denne skal utbedres til standard for sykkelstamvei. Det blir etablert en forholdsvis høy grad av sykkelparkering med totalt 1,5 parkeringsplass per 100 m<sup>2</sup>

næringsareal. Disse er vist i illustrasjonsplan i nærheten av innganger til bygg. Sykkelparkering vil bli etablert trinnvis i tilknytning til byggene som skal oppføres på eiendommen.

For en del boliger langs Randabergveien er også planområdet lett tilgjengelig til fots. Planen legger opp til fotgjengerfelt i øst fra gang- og sykkelvei på sørsiden av Randabergveien og over til nytt fortau på nordsiden. Dette knytter seg til nytt kantstopp for bussen og videre til næringsområdet.

Inne på planområdet blir det markert gangsoner til og fra fortau, og over parkeringsareal og adkomstveier.

#### **6.6.6 Felles atkomstveger, eiendomsforhold**

Fra avkjørsel blir det felles atkomstveg for forretningsdrift nærmest Fv 4590 og den næringsaktivitet som vil skje lengst mot øst i planområdet. Adkomstvei til den østre delen av planområdet er regulert inn og ligger lengst sør.

#### **6.7 Planlagte offentlige anlegg**

Det er planlagt kantstopp med fortau og venteskur.

#### **6.8 Miljøoppfølging**

I forbindelse med BGF er det mulighet for sedumtak på nye bygg eller ved påbygg av eksisterende. Dette er positivt for fordrøyning av overflatevann i tillegg til å være gode områder for insekter.

#### **6.9 Universell utforming**

Det er i praksis ingen høydeforskjeller i planområdet. Kanter, gangsoner etc. vil bli markert i tråd med retningslinjer for universell utforming slik dette er definert i teknisk forskrift.

#### **6.10 Uteoppholdsareal**

Det er ingen krav til uteoppholdsareal for et næringsområde. Det vil være naturlig å anlegge grønne soner der publikum ferdes og i buffersoner, eksempelvis mot boliger i sør. Utforming av disse vil være en del av utomhusplan i forbindelse med rammesøknad om oppføring av bygg i henhold til reguleringsplanen.

#### **6.11 Landbruksfaglige vurderinger**

Det har vært diskutert å etablere gjerder mot Ryggmyra og tilgrensende landsbruksarealer. Disse vil ikke ha noen støyskjermende betydning, men fungerer som en fysisk hindring av at løse gjenstander og plast forflytter seg med vinden fra planområdet til andre eiendommer. Dette er ivaretatt i bestemmelsene.

#### **6.12 Kollektivtilbud**

Det er per i dag tre bussruter som passerer forbi planområdet på Fv 4590. Veien er én av hovedinnfartsårene til Randaberg, og planforslaget legger opp til at det etableres kantstopp med fortau som kobler næringsområdet til kollektivtilbudet i området.

### **6.13 Kulturminner**

Det er ingen kjente kulturminner i nærheten av planområdet.

### **6.14 Sosial infrastruktur**

Europris-butikken er et møtested for folk i hele Randaberg, øyene i nord og tilgrensende boligområder i Stavanger. Blant hundrevis av Europris-butikker i landet, er forretningen på Randaberg flere ganger kåret til den beste. Dagens driver er kjent for å ha stort utvalg av blomster i sommersesongen. Mange kunder bruker lang tid i butikken og det blir ofte registrert en god prat i lokalene. Med en utvidelse av tilbudet, kan butikken få en økt betydning i lokalmiljøet. Ved etableringer av andre næringsdrivende som også er publikumsrettet, kan butikkene få vekselvirkning og positiv utvikling fra hverandre.

### **6.15 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett**

Det er utarbeidet egen VA-rammeplan av Prosjektil.

### **6.16 Plan for avfallshenting/søppelsug**

Det er vist løsning for avfallshåndtering i renovasjonsplan som er vedlagt planforslaget.

### **6.17 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS**

ROS-analyse for temaer som er valgt ut fra sjekklister fra SMART-kommune og egne vurderinger er lagt ved som eget vedlegg. ROS-analysen er utarbeidet av Prosjektil.

Analysen foreslår følgende avbøtende tiltak:

- Planbestemmelse som sikrer grunnvannstand i Ryggmyra. Dette er ivaretatt i bestemmelse §2.3.1.
- Rekkefølgekrav om utførelse av grunnundersøkelse. Dette er ivaretatt i § 2.6
- Rekkefølgekrav om å utarbeide vegplan som viser utforming av avkjørsel som kanalisert kryss, oppmerking, kryssing for myke trafikanter etc. Dette er ivaretatt i § 2.7
- Rekkefølgekrav om at ikke kan gis brukstillatelse innen planområdet før det er utført tiltak for å bedre trafiksikkerheten langs fv 4590. Dette er ivaretatt §5.1
- Planbestemmelse som sikrer dokumentasjon for støyforhold, samt innendørs støynivå iht. byggeforskriftene for ny bebyggelse. Dette er ivaretatt i §2.4
- Planbestemmelse med maks tillatte støyverdier mot bebyggelse sørøst for planområdet. Dette er ivaretatt i §2.4

### **6.18 Rekkefølgebestemmelser**

Det er rekkefølgebestemmelser knyttet til etablering av ny busslomme og fortau, skjerming mot naboer, adkomst og fordrøyning.



## 7 Konsekvensutredning

Kommunen og forslagsstiller er enige om at planen ikke utløser krav om konsekvensutredning. Begrunnelse for dette er gjengitt fra planinitiativet og referat fra oppstartsmøtet:

Forslagsstillerens begrunnelse: Området er i dag uregulert. Regulering av næringsområdet er i tråd med kommuneplanen, utenom 47/501, som er spilt inn til pågående kommuneplan som næringsområde. Det legges opp til å regulere handelsarealer inn i planen. Regulering av handel er riktignok i strid med kommuneplanen. Det er likevel detaljhandel med dispensasjon innenfor planområdet i dag. Økningen av handelsareal og den totale endringen av aktiviteten i planområdet er liten. Effekten av reguleringsplanen når det gjelder miljø- og samfunnsmessige spørsmål må ansees som mindre vesentlig. I all hovedsak vil planen videreføre den aktiviteten som er her i dag, men med mer langsiktige og ordnete rammer. Forslagstiller vurderer derfor at planen ikke utløser krav om konsekvensutredning.

Kommunens begrunnelse: Det kreves ikke konsekvensutredning og planprogram, fordi tiltaket ikke får vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Effekten av reguleringsplanen med hensyn til miljø- og samfunnsmessige spørsmål er liten, med tanke på at aktiviteten som er der i dag videreføres. Denne økes noe, men ikke så mye at krav om konsekvensutredning og planprogram utløses.

## 8. Virkninger av reguleringsplanen

### 8.1 Overordnede planer

Planen er i tråd med kommuneplanen for Randaberg når det gjelder næringsareal. Utvidelsen med 700 m<sup>2</sup> detaljhandel er i strid med Regionalplan Jærens føringer når det gjelder senterlokalisering og kommuneplanen i Randaberg når det gjelder handel. Det er allerede detaljhandel med Europris i dag. Europris er i et marked hvor det blir ofte blir solgt varer i større kvantum og enheter. Dette er nærmere spesifisert i handelsanalysen. Kjeden har mer enn 200 butikker i Norge. Butikkene har et stort marked og opererer i et lavprissjikt. De enkelte butikkene er ofte i utkanten av et senter eller utenfor det man definerer som sentrum. Europris i Randaberg er den butikken med høyest omsetning i hele landet to år på rad. Mye av handelen som foregår her, er bilbasert, men med bedre kollektivtilbud og bedre tilrettelagt for sykkel, er det en målsetting at flere kunder vil bruke sykkel til planområdet. Mobilitetsplanen tar i større grad opp fordeling av trafikkavvikling. Det vil bli noe økt biltrafikk til området som en følge av planen. Dette er likevel en liten økning, samtidig som det er på det rene at mye av trafikken vil passere forbi Randabergveien 333 uansett siden dette er en av hovedinnsfartsårene til kommunen.

### 8.2 Landskap

Det er ikke spesielle konsekvenser for landskapet som følge av planforslaget. I og med at eiendommen strekker seg noe ut i Ryggmyra enkelte steder, kan myrlandskapet bli redusert i svært begrenset omfang som følge av planen.



Eiendomsgrenser som strekker seg noen meter ut i Ryggmyra mot nord og øst er vist i flyfoto over. Areal som er innenfor eiendommen og som er en del av myrlandskapet er totalt ca 500 m<sup>2</sup>. Det er anslått at det totalt vil være behov for å anlegge 300 m<sup>2</sup> regnbed med en dybde på 35 cm. Konsulent for VA-rammeplan har foreslått å plassere regnbed i areal som er innenfor eiendomsgrense og del av myra mot nord.

Det er i bestemmelsene formulert et krav om at tiltak i planområdet ikke skal påvirke vannstanden i Ryggmyra. Konsulent for naturmangfold Ecofact har i forbindelse med en

annen plan i 2012 gjort registreringer av vannstanden i Ryggmyra. Denne viser at vannspeilet gjennom sommeren ligger på kote + 23. Så lenge man ikke gjør tiltak i grunnen i planområdet under kote +23, vil man ikke kunne påvirke vannstanden i myra.

Registreringer fra Ecofact oppgitt under:

### Vannstand Ryggmyra

Ved tre steder i Ryggmyra hvor det er vannspeil er det satt ned påler.



Pålene blir målt fra toppen og ned til vannspeilet og er justert etter høyde over havet:

Tabell 1: Tallene er oppgitt i meter.

	15/5-12	29/5-12	15/6-12	11/7-12	21/8-12	31/8-12	
<b>Påle 1</b>	22,969	22,844	22,819	22,804	22,789	22,959	
<b>Påle 2</b>	23,104	23,029	Tørrlagt	22,984	22,999	23,074	
<b>Påle 3</b>	23,032	22,872	Tørrlagt	Tørrlagt	Tørrlagt	23,017	

Tabell 2: Viser avvik fra snitt i meter.

	Snitt	15/5-12	29/5-12	15/6-12	11/7-12	21/8-12	31/8-12
<b>Påle 1</b>	22,865	0,104	-0,021	-0,046	-0,061	-0,076	0,094
<b>Påle 2</b>	23,038	0,066	-0,009	T	-0,054	-0,039	0,036
<b>Påle 3</b>	22,974	0,058	-0,102	T	T	T	0,043

### **8.3 Stedets karakter**

Det er allerede et forretningsmessig og industrielt preg på eiendommene som ligger i planområdet i dag. Ved å fornye, utbedre og tilføre nye strukturer som er tilrettelagt for industri, næring blir stedets karakter tydeligere definert og tilført bedre kvalitet.

### **8.4 Byform og estetikk**

Planforslaget innebærer at en får en tettere konsentrasjon av større bygningsvolum innenfor planområdet. Estetikk er alltid en viktig del av en byggesak, men er på et overordnet nivå i reguleringsaken. Hovedprinsippet er at man får et publikumsrettet uttrykk nærmest Fv 4590, for å tilføre et menneskevennlig innfallspunkt for de som kommer til området og de som passerer.

De bakenforliggende volumene vil avhengig av aktiviteten som blir etablert, utformet som del av en byggesak. Det er forskjell på om det blir tilrettelagt for utsalg av båt/bil på tomta som ligger mot øst eller om det blir etablert en byggshop på området.

### **8.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi**

Det er ingen følger for kulturminner eller kulturmiljø.

### **8.6 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven**

Det er utarbeidet egen rapport om naturmangfold av Ecofact.

### **8.7 Uteområder**

Uteområdene vil være preget av at det er et næringsområde. Det blir beplantning i overgangssoner. Det er vist eksempler på dette i illustrasjonsplan.

### **8.8 Trafikkforhold**

Det blir en del økt trafikk inn på området, og dermed på omkringliggende veinett, som følge av planen. Det vil være totalt 2.700 m<sup>2</sup> med næringsareal som vil ligge i kategorien handel, detaljhandel + handel av ikke-plasskrevende varer. Resten av arealet vil være 7500 m<sup>2</sup> lett industri og handel med plasskrevende varer. I tillegg kommer 3.000 m<sup>2</sup> lager og kontor tilknyttet virksomhetene. Ut i fra tabell i håndbok V713 blir det da en ÅDT i avkjørselen på 1852 biler mot rundt 462 i dag. I tillegg kommer tungtransport, men dette vil være i begrenset omfang. Dette er nærmere utredet i mobilitetsplanen.

Planforslaget bidrar til å øke trafiksikkerheten i området ved at det legges inn venstresvingefelt i Randbergveien, og det etableres fotgjengerfelt for kryssende fra sørsiden av denne. Det legges opp til fortau langs nordsiden av Randbergveien, som kobler kantstopp og fotgjengerfelt til næringsområdet, noe som gjør situasjonen for myke trafikanter bedre enn den er i dag.

I tillegg får næringsområdet en skikkelig adkomst, istedenfor to noe uklare adkomster i dag. Adkomsten strammes opp med plass til større kjøretøy og dråpeøy for å skille kjøreretningene.

### **8.9 Barns interesser**

Planen bedrer barns interesser ved at det anlegges fortau og fotgjengerfelt over Randbergveien. Barn er blant de som kan bruke busstilbudet i området. Det er ingen



venteskur ved dagens busstopp, noe det er regulert plass til ved ny busstopp. Dette er medtatt i bestemmelsene.

### **8.10 Sosial infrastruktur**

Planforslaget vil formalisere og videreutvikle en situasjon med at Europris får noe utvidet detaljhandel. Europris-butikken i Randaberg er et viktig samlingspunkt i landsbyen som Randaberg markedsfører seg som. Ved at butikken får utvidete lokaler og bedre tilrettelagte fasader, øker betydningen av Europris. En utvidelse av lokalene vil være positivt også med tanke på den sosiale dimensjonen som butikken tilfører Randaberg. Et større vareutvalg, oppgraderte lokaler og bedre parkering for sykkel, vil bidra positivt i lokalmiljøet. En utbedring av busslommen og etablering av fortau vil gjøre det mer attraktivt å bruke kollektivtilbud for å handle her. Avhengig av hva slags aktivitet som kommer på resten av arealet, kan den sosiale strukturen i planområdet styrkes ytterligere.

### **8.11 Universell tilgjengelighet**

Planen vil bedre tilgjengelighet for brukergrupper med nedsatt funksjonsevne ved bedre merking, lys og gjennomført universell tilgjengelighet inne og ute.

### **8.12 Energibehov – energiforbruk**

Detaljhandel og handel av ikke-plasskrevende varer i forbindelse med handel med plasskrevende varer, og arealer som blir disponert som kontorer vil kreve normal oppvarming. Alle nybygg vil være bygget i henhold til teknisk forskrift med de isolasjonskrav som er til en moderne bygning. Avhengig av aktivitet på den delen av tomta som vil være forbeholdt handel med plasskrevende varer, for eksempel byggevarer, kan det være aktuelt med en uoppvarmet hall. Ca 5.000 m<sup>2</sup> av beregnet BRA vil i så måte kreve liten grad av energiforbruk.

### **8.13 ROS**

ROS-analysen har omtalt flere aktuelle temaer. Samlet sett konkluderer analysen med at området framstår som lite sårbart og at risikoen ved området etter avbøtende tiltak er tilfredsstillende.

### **8.14 Jordressurser/landbruk**

Planforslaget er positivt for landbruksinteresser da det blir i større grad enn i dag sørget for at ingen plast fra planområdet blir fraktet inn på jordbruksareal.

### **8.15 Teknisk infrastruktur**

Planforslaget medfører ingen spesielle endringer når det gjelder teknisk infrastruktur.

### **8.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Økt omsetning og inntjening på dagens detaljhandel vil medføre økt skatteinntekt til Randaberg kommune. Planforslaget legger til rette for flere ansatte enn i dag på planområdet. Et fornuftig anslag vil være mellom 20 og 50 ansatte og kan gi arbeidsplasser til folk som er bosatt i kommunen og dermed økt personskatt.

### **8.17 Konsekvenser for næringsinteresser**

Planforslaget gir større handlingsrom for eksisterende virksomheter innenfor planområdet og gir grunnlag for vekst og nyetableringer.

### **8.18 Interesse motsetninger**

Planforslagets del som omhandler handel, er i strid med overordnet plan (RPJ) når det gjelder lokaliseringstrying av handel til sentrene. Detaljhandel er også i strid med kommuneplanen for Randaberg. En kan argumentere for at planen bidrar til økt biltrafikk. Det er beskrevet noe mindre interesse motsetninger mellom landbruk og aktiviteten inne på planområdet

### **8.19 Avveining av virkninger**

Virkningene på miljø- og samfunnsikkerhet må ansees som mindre vesentlige. Dette gjenspeiles også i kommunens vurdering av planinitiativet, som konkluderer med at konsekvensutredning ikke er nødvendig.

Planforslaget er i strid med kommuneplan og RPJ når det gjelder detaljhandel, men det er ikke i strid med overordnede planer å etablere virksomhet som omfattes av beskrivelse av handel med ikke-plass krevende varer i RPJ. Denne beskrivelsen gir åpning for inntil 1000 m<sup>2</sup> handel med ikke-plass krevende i tilknytning til virksomheten. Hvis en selger byggevarer, kan en ha inntil 1000 m<sup>2</sup> hyllevarer som festemidler, maling etc. Tatt i betraktning at det er gitt tillatelse til å drive detaljhandel på eiendommen i dag med inntil 1065 m<sup>2</sup>, og at kommuneplanen åpner for handel med plasskrevende varer som inkluderer ikke-plass krevende varer inntil 1000 m<sup>2</sup>, er økningen på 700 m<sup>2</sup> detaljhandel ikke i betydningsfull grad i strid med overordnede planer.

Handelsanalysen viser at Randaberg kommune har en positiv utvikling når det gjelder handelsomsetning. Sentrum utvikler seg med flere besøkende og økt handel. Samtidig kan Europris langs Randabergveien vise til en god omsetningsøkning over flere år, og er blitt kåret til kjedens beste butikk to ganger. Landsbyforeningen i Randaberg støtter planen om å utvide Europris og å tillatte en virksomhet som kan konkurrere med etablerte aktører innenfor handel med byggevarer. Tilbudet som Randabergveien 333 vil inneholde som følge av reguleringsplanen, vil ikke være en trussel mot handelen i sentrum av Randaberg. En betydelig andel av varesortimentet hos Europris er av en karakter som krever bil for den som handler og det er på det rene at sentrum ikke har plass til å huse en aktør som Europris per i dag.

Selv om planområdet ligger utenfor de 500 meterne som er regnet for sentrum av Randaberg, er det ikke mer enn ca. 1 kilometer til sentrum med svært god standard for gang- og sykkelvei. Planen legger opp til høy parkeringsdekning for sykkel. Med Europris-butikken sin posisjon i den sosiale strukturen i Randaberg, er det god grunn til å anta at antall handlende som kommer til området på sykkel, vil være økende i årene som kommer. Det er over 200 Europris-butikker i landet. Kjeden opererer i et lavprismarked ofte med større kvantum i sortimentet. Dette er medvirkende til at butikkene ofte ligger i utkanten av sentrene og at mange kunder bruker bil for å frakte varene. At Europris ligger i den type bystruktur som vi snakker om her, er mer normalen enn unntaket.

Det er foreslått å anlegge kantstopp, fortau, fotgjengerfelt, venstresvingefelt og stramme opp adkomsten, noe som vil være med å bedre trafikksikkerheten både for myke og harde trafikanter.

Estimert trafikkøkning som følge av planforslaget er en tredobling inn og ut av området i forhold til i dag, men dette er ikke dramatisk siden er det liten aktivitet på området i dag og ÅDT på rundt 500 inn og ut av avkjørsel.

Parallelt med planarbeidet foregår det en prosess med å redusere fartsgrensen forbi planområdet fra 60 km/t til 50 km/t, noe som også vil være med å bedre trafikksikkerheten i området.



## **9 Innkomne innspill**

Se eget vedlegg med varsling og kommentarer fra plankonsulent.

Vedlegg:

Plankart (Prosjektil)

Bestemmelser (Arkvest)

Illustrasjonsplan (Arkvest)

Mobilitetsplan (Arkvest)

VA-rammeplan (Prosjektil)

Varsling og kommentarer til innkomne innspill (Arkvest)

ROS-analyse (Arkvest)

BGF-regneark (Arkvest)

Utredning naturmangfold Ryggmyra (Ecofact)

Handelsanalyse (Arkvest)

Renovasjonsteknisk plan (Arkvest)

ROS-analyse (Prosjektil)

Underskrifter naboer til stede på informasjonsmøte