

Oppdragsgiver: Randaberg Næringspark AS  
Oppdragsnavn: Reguleringsplan næringsområde Randabergveien  
Oppdragsnummer: 629262-22  
Utarbeidet av: Joachim Weisser  
Oppdragsleder: Anders Haukanes  
Dato: 01.03.2023  
Tilgjengelighet: Velg et element.

# Reguleringsplan næringsområde Randabergveien - Mobilitetskonsept

## 1 Bakgrunn

## 2 Dagens transportsituasjon

2.1. Gåing

2.2. Sykkel

2.3. Kollektiv

2.4. Bil

2.5. Parkering

## 3 Konseptuelle mobilitetsløsninger

### Kilder

Versjonslogg:

01	10.10.22	Nytt dokument	JW	FNJ
<b>VER.</b>	<b>DATO</b>	<b>BESKRIVELSE</b>	<b>AV</b>	<b>KS</b>

# 1 Bakgrunn

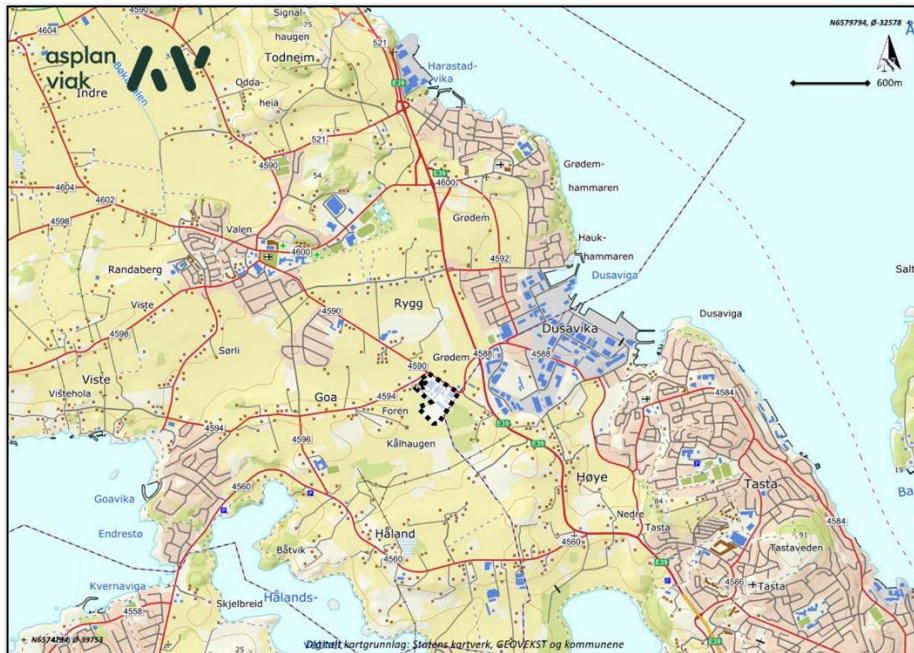
Oppdragsgiver har i forbindelse med utvikling av eiendom gnr. 61, bnr. 84 ved Randabergveien 300 i Randaberg kommune, bedt Asplan Viak om utarbeiding av detaljreguleringsplan. Eiendommen og tilgrensende eiendommer er avsatt til næring i Kommuneplanens arealdel, og er ellers uregulert, bortsett fra en mindre del i øst. Det er ønskelig å utvikle næringsvirksomheten, og i den forbindelse har forslagstiller blitt bedt av Randaberg kommune å utarbeide en detaljregulering for hele næringsområdet. Dette vil omfatte tiltakshavers eiendom, samt 9 tilgrensende eiendommer.

Området har blitt utviklet over mange år - hovedsakelig på dispensasjoner. Dette har gjort området attraktivt for etablering av næringsvirksomhet i Randaberg og det har blitt attraktivt for kunder. En ulempe med denne utviklingen er en trafikal adkomstssituasjon som verken er tilstrekkelig trafikksikker eller effektiv. En detaljreguleringsplan for hele området vil skape rom for å sikre en rettet og ønsket utvikling av området, samtidig som trafikksituasjonen kan forbedres til en mer helhetlig løsning.

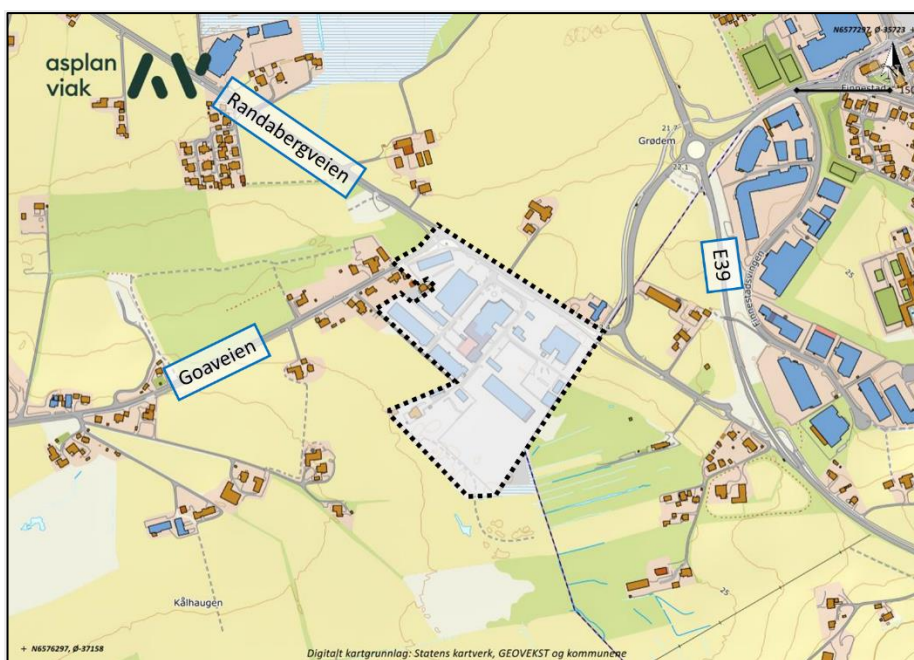
Som en del av innledende arbeid skal mobilitet i, til og fra planområdet vurderes. Både dagens og framtidig situasjon.

## **Planområdet**

Planområdet er lokalisert ved Randabergveien (fv. 4590), ca. 1,7 km øst for Randaberg sentrum. I øst grenser planområdet direkte til Stavanger kommune. Blant annet er det i planområdet i dag etablert Randaberg Politistasjon, en dagligvarebutikk (Rema 1000), en byggevarehandel (Montér).



Figur 1-1:  
Lokalisering av  
planområdet  
(markert med stiplet  
svart linje).



Figur 1-2:  
Lokalisering av  
planområdet  
(planområde er  
markert med stiplet  
svart linje).

## 2 Dagens transportsituasjon

### 2.1. Gåing

Planområdet grenser i nordøst mot Randabergveien og i nordvest mot Goaveien. Begge veier har i dag en ensidig gang- og sykkelvei som er lokalisert på samme side som planområdet. I tillegg er det langs sørvestsiden etablert en gang- og sykkelvei.

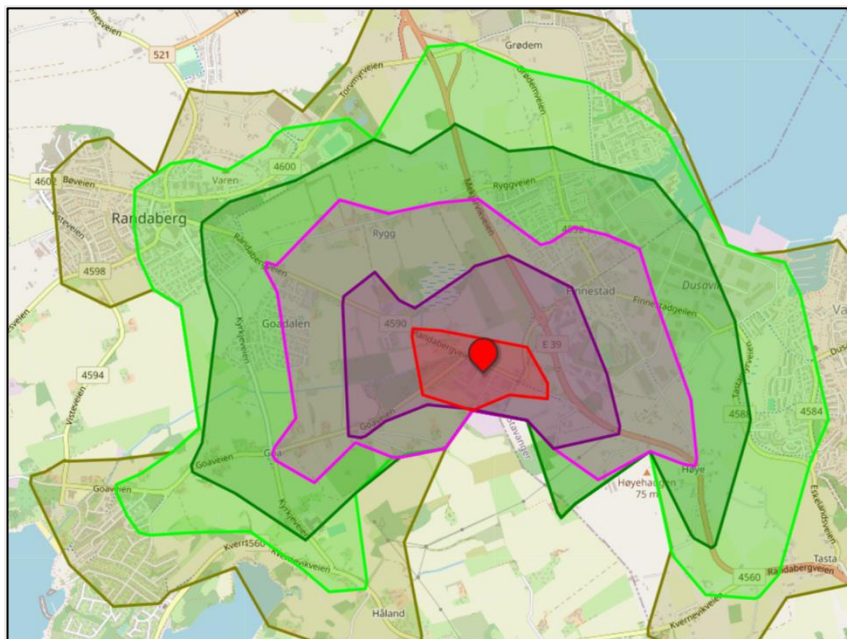
Gang- og sykkelveien langs Randabergveien har en planskilt kryssing med Goaveien, i undergang. På østsiden av planområdet er det planskilt kryssing mot nord under Randabergveien. Kryssing av adkomst for motoriserte kjøretøy til planområdet skjer i dag i plan over gang- og sykkelveien.

Gang- og sykkelveien langs Randabergveien knytter planområdet sammen med Randaberg sentrum i vest og med E39/Stavanger (Dusavika/Tasta) i øst. Gang- og sykkelveien langs Goaveien fører til Goa/Viste og Kvernevik i Stavanger kommune.

Figur 2-1 viser planområdets tilgjengelighet for gående i 5-minutters intervaller. Avstand til Randaberg sentrum er ca. 20-25 minutter og er dermed innenfor det som ansees som maks akseptert gangavstand (30 minutter)<sup>1</sup>. Dusavika ligger innenfor samme avstand.

---

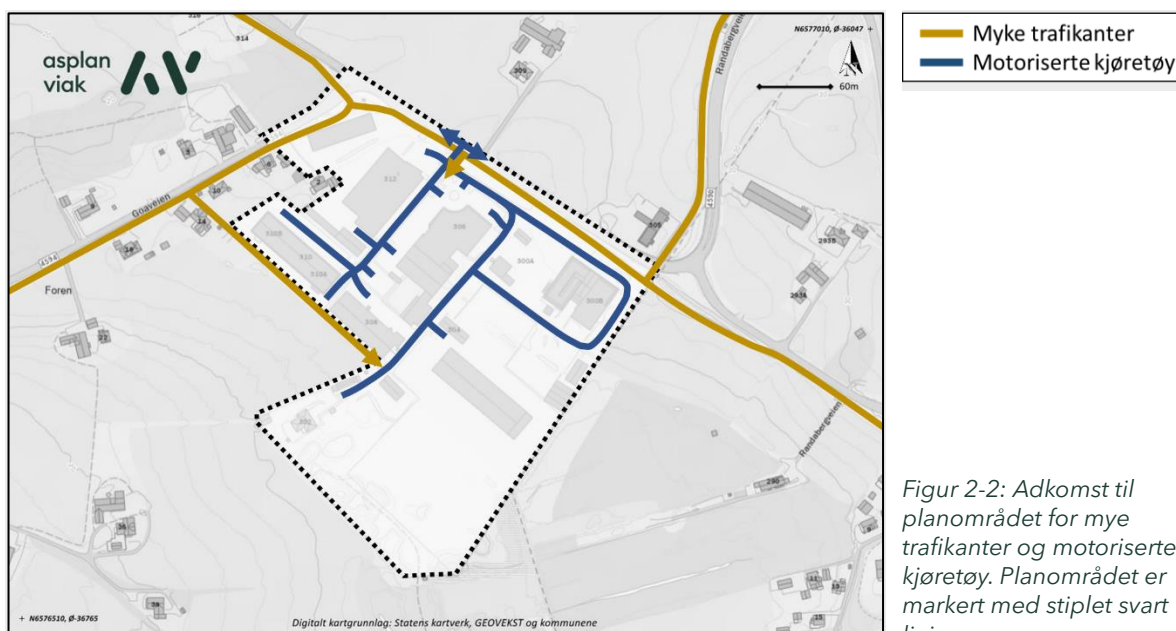
<sup>1</sup> Ifølge nasjonal RVU fra 2018/2019 har 78% av alle reiser til fots en avstand på under 3 km. Dette tilsvarer opp til 30 minutters gangavstand. Kilde: Transportøkonomisk institutt (2021): Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19. Nøkkelfrapport.



Figur 2-1: Tilgjengelighet for gående i 5 minuttersintervaller (maks 30 min). Planområdet er markert med rødt.  
Kilde: Heidelberg Institute for Geoinformation Technology (2022).  
[www.openrouteservice.org](http://www.openrouteservice.org).

Myke trafikanter har i dag adkomst til planområdet fra Randabergveien (samme adkomst som motoriserte kjøretøy) og via gang- og sykkelvei fra Goaveien langs sørvestsiden av planområdet. Sistnevnte adkomst brukes imidlertid ofte for å parkere biler eller som lagringsplass. Det kan derfor være utfordrende å bruke adkomsten langs sørvestsiden som adkomst.

Innenfor planområdet er det i dag ikke lagt til rette for myke trafikanter. Det fins ingen tilbud for myke trafikanter i form av f.eks. fortau eller fotgjengerovergang internt i området. Figur 2-2 viser adkomster til planområdet.



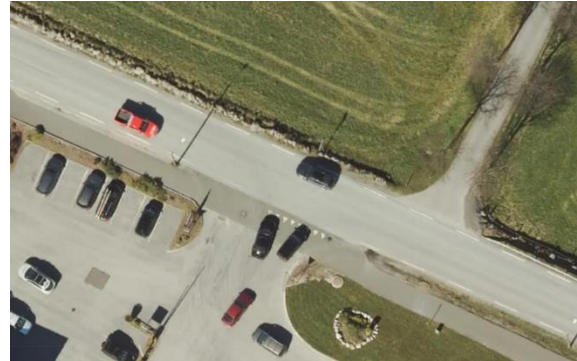
Figur 2-2: Adkomst til planområdet for mye trafikanter og motoriserte kjøretøy. Planområdet er markert med stiplet svart linje.

Grunnet manglende tilbud for mye trafikanter, samt forholdsvis høy tungbilandel er trafikksituasjonen i planområdet i dag uoversiktlig. Dette kan føre til trafikkfarlige situasjoner. Et sted med særlig stor utfordring er dagens adkomst fra Randbergveien til planområdet for motoriserte kjøretøy og mye trafikanter. Adkomsten for motoriserte kjøretøy krysser i dag gang- og sykkelveien langs Randbergveien. Særlig tunge kjøretøy med sin lengde og store blindsoner vil på vei ut av næringsområdet sperre gang- og sykkelvei langs Randbergveien og ha begrenset sikt. Dermed må mye trafikanter enten vente til kjøretøyet har kjørt ut i næringsområdet eller de må gå/sykle rundt kjøretøyet. Grunnet størrelsen til kjøretøyene vil de sperre sikten og det vil bli vanskelig for mye trafikanter å se kjøretøy som skal inn i området. Disse forholdene fører til høy risiko for trafikkulykker mellom kjøretøy og mye trafikanter, hvor også konsekvensen av en ulykke kan bli alvorlige.

Figuren under viser dagens adkomstløsning.



Figur 2-3: Adkomst til planområdet for mye trafikanter og motoriserte kjøretøy. Kilde: Google Maps.



Figur 2-4: Adkomst til planområdet for mye trafikanter og motoriserte kjøretøy. Kilde: Finn Kart.

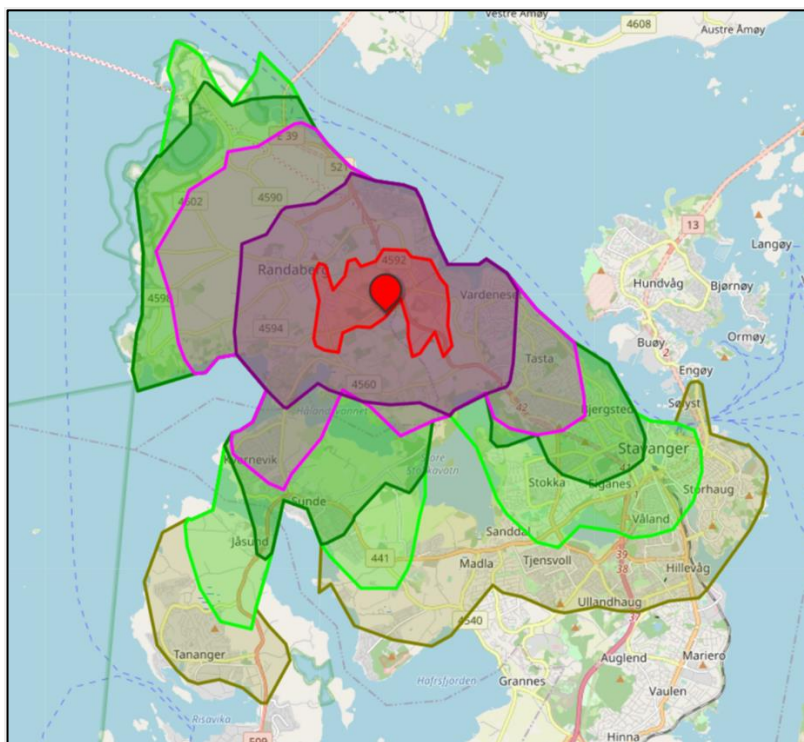
## 2.2. Sykkel

Tilbud for sykklister tilsvarer tilbud for gående og er beskrevet i kap. 2.1. Dette gjelder både langs veinettet i umiddelbar nærhet til planområdet og innenfor planområdet. Grunnet manglende tilbud for syklende er det de samme utfordringer knyttet til sykling som for gåing.

Selv om planområdet har en forholdsvis desentral plassering, kan en nå alle områder som ligger nord for en linje Hillevåg-Madla-Tananger innen 30 minutter (se Figur 2-5). Randaberg sentrum ligger innen 5-10 minutters avstand på sykkel, Stavanger sentrum innen 20-25 minutter og Tananger innen 30 minutters sykkelavstand<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Ifølge nasjonal RVU fra 2018/2019 har 88% av alle sykkelturen en avstand på under 10 km. Dette tilsvarer opp til 30 minutters sykkelavstand. Kilde: Transportøkonomisk institutt (2021): Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19. Nøkkelfrapport.



Figur 2-5: Tilgjengelighet for syklende i 5 minuttersintervaller (maks 30 min). Planområdet er markert med rødt.

Kilde: Heidelberg Institute for Geoinformation Technology (2022). [www.openrouteservice.org](http://www.openrouteservice.org).

### 2.3. Kollektiv

Nærmeste kollektivholdeplass til planområdet mot øst (E39) er «Goaveien». Mot vest (Randaberg sentrum) er nærmeste holdeplass avhengig av hvor en befinner seg - enten «Goaveien» (vestlig del av planområdet) eller «Finnestadkrysset» (østlig del av planområdet).

Det er i dag ikke tilrettelagt for gående til/fra holdeplass «Goaveien» mot Randaberg. Det er ingen gangfelt over Randabergveien. Til holdeplass «Finnestadkrysset» mot Randabergveien er det etablert en gang- og sykkelvei mellom planområdet og holdeplassen som krysser Randabergveien i undergang.

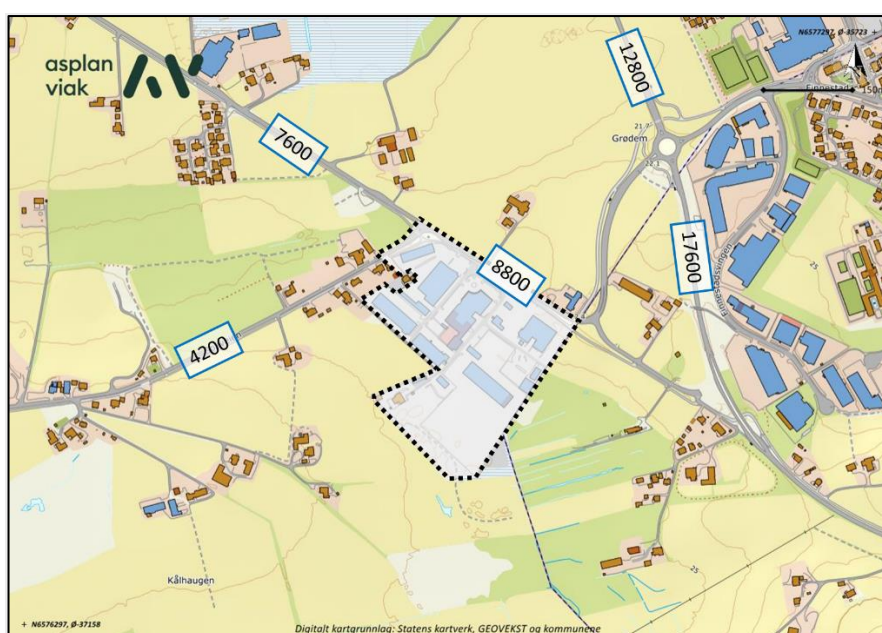
Begge holdeplasser betjenes av bussrute 10 (Stavanger-Rennesøy) og 15 (Stavanger-Mekjarvik). Rute 10 har én avgang per time og retning. Rute 15 har på dagtid maks én avgang per time og retning.



## 2.4. Bil

Adkomst til planområdet skjer i dag fra Randabergveien (fv.4590). Figuren under viser trafikkmengde i hovedvegnettet rundt planområdet. Randabergveien har langs planområdet en gjennomsnittlig trafikkmengde på ca. 8800 kjøretøy per døgn (ÅDT). Vest for kryss med Goaveien har Randabergveien en ÅDT på rundt 7600. Goaveien har en trafikkmengde på 4200 ÅDT.

Randabergveien har i dag en skiltet hastighet på 60 km/t.



Figur 2-6:  
Trafikkmengde i  
hovedvegnett rundt  
planområdet (2021).  
Planområdet er markert  
med stiplet svart linje.  
Kilde: vegvesen.no

Figur 2-2 viser adkomst for motoriserte kjøretøy til næringsområdet, samt adkomst til de ulike tomter innenfor planområdet.

## 3 Sykkeltiltak langs fv. 4590 Randabergveien

Dagens løsning for syklister langs Randabergveien, fra krysset med Vistnesveien til kommunegrensen med Stavanger, er en gang- og sykkelvei på sørsiden av veien. Med denne løsningen deler syklende og gående det samme arealet. For å gjøre det enklere å

sykle, samt bedre myke trafikanter framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednettet for sykkel, planlegges det en separat sykkelløsning langs strekningen. Ny løsning vil skille motoriserte kjøretøy fra syklende, og syklende fra gående. Tiltakshaver er Rogaland fylkeskommune og prosjektet er en del av Bymiljøpakken.

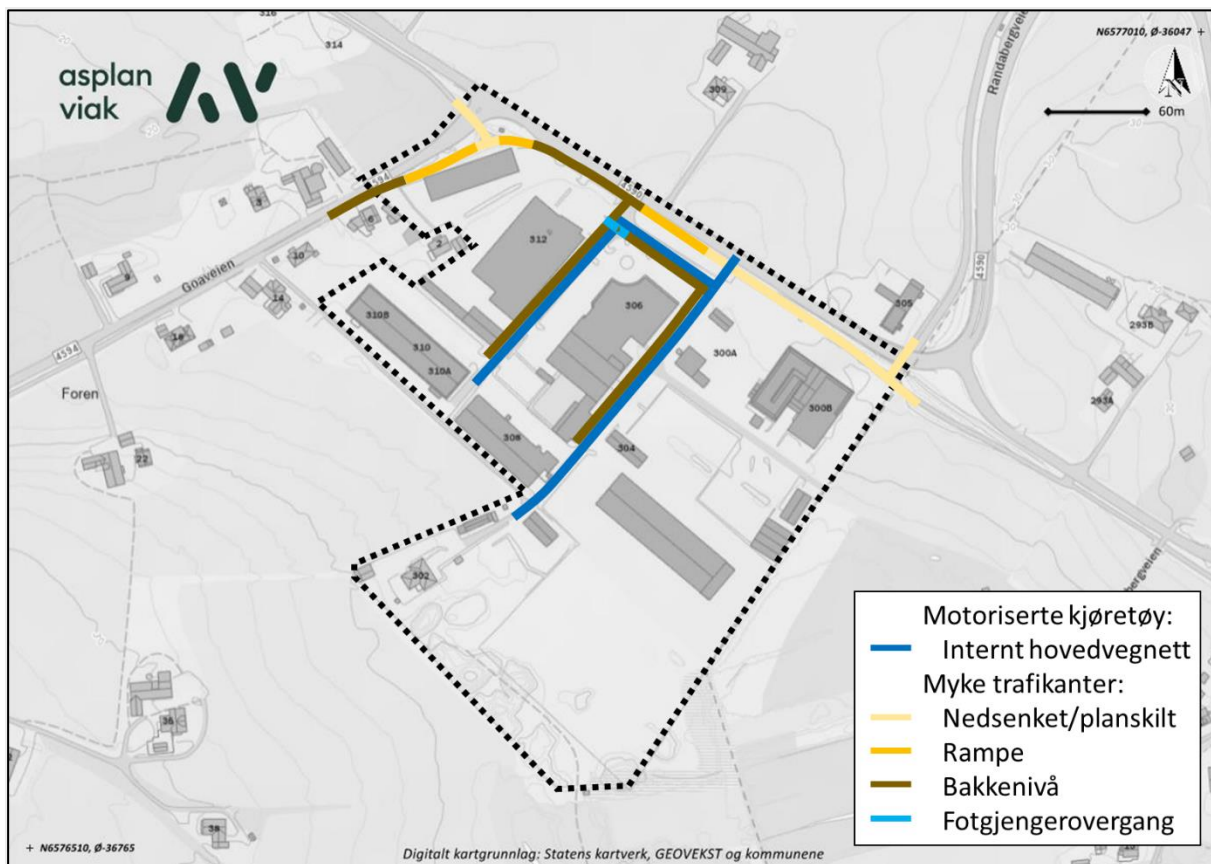
I oktober 2018 varslet Rogaland fylkeskommune oppstart av planarbeid for plan 201 8001 - detaljregulering for sykkeltiltak langs fv. 4590 Randabergveien. Denne planen grenser til planarbeidet for næringsområdet og det må derfor søkes å koordinere planleggingen på en slik måte at planene kan dra nytte av hverandre for å finne den beste totalløsningen.

## 4 Mobilitetskonsept

Hovedmål med å bygge et mobilitetskonsept for hele planområdet er økt trafiksikkerhet, særlig for myke trafikanter. Mobilitetskonseptet fokuserer på adkomstproblematikken fra Randabergveien, sett i sammenheng med grensesnitt mot reguleringsplan for sykkelprosjektet i Randabergveien, samt en hovedstruktur for trafikken internt i planområdet.

Formålet med Rogaland fylkeskommune sitt tilgrensende sykkelprosjekt er å forbedre trafiksituasjonen og trafiksikkerheten særlig for myke trafikanter. Dette søkes oppnådd ved å utvide eksisterende gang- og sykkelvei til sykkelveg med fortau, for å separere gående fra syklende.

Figuren under viser foreslått mobilitetskonsept for planområdet.



Figur 4-1: Prinsippskisser for foreslått mobilitetskonsept for planområdet.

Som beskrevet i kapittel 2.1 er det en høy ulykkesrisiko knyttet til dagens adkomstløsning fra Randabergveien. Det anbefales derfor at dagens adkomst for motoriserte kjøretøy krysser gang- og sykkelveien planskilt, i undergang for myke trafikanter under adkomsten.

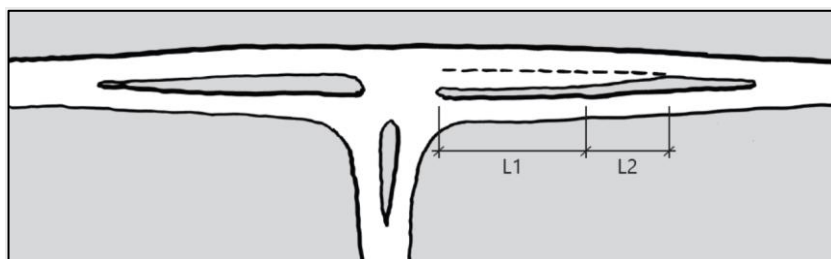
I dag er det etablert en planskilt kryssing (undergang) for myke trafikanter lenger øst som fører gang- og sykkelveien under Randabergveien mot nord. Det anbefales at gang- og sykkelveien senkes til samme nivå fra undergang mot nord til undergang ved foreslått ny plassering av adkomst til området. Vest for adkomst til anbefales det at gang- og sykkelveien føres opp til nivå med Randabergveien, slik at det er mulig å etablere adkomst for myke trafikanter til området i dagens adkomst for motoriserte kjøretøy (se Figur 4-1).

Avstand mellom undergang under ny adkomst for motoriserte kjøretøy og adkomsten for myke trafikanter er ca. 65m. Krav til fri høyde for gang- og/eller

sykkelveier gjennom underganger skal ifølge Statens vegvesens håndbok N100<sup>3</sup> minst være 3,10 m. Dette gir en stigningsprosent på i underkant av 5% og ligger dermed innenfor kravene i Statens vegvesen sitt sykkelhåndbok (V122) som ligger på 7%<sup>4</sup>.

Dersom det er ønskelig å redusere stigningsgraden fra undergangen og til dagens adkomst til området ytterligere, kan det vurderes å heve kryssområdet der ny adkomst er skissert i dette mobilitetskonseptet. I tillegg til å redusere stigningsgraden for gående og syklende, kan et opphøyd kryss ha en fartsdempende effekt på trafikken i Randabergveien med påfølgende reduksjon i risiko for trafikkulykker mellom motoriserte kjøretøy.

Når det gjelder utforming av krysset til adkomst planområdet, vil det være nødvendig med et venstresvingefelt – et kanalisert T-kryss. Trafikkmengde i makstimen i Randabergveien ligger på yrkesdager i retning Randaberg på ca. 550-600 kjøretøy. Det er ifølge håndbok N100 krav til venstresvingefelt dersom antall biler som svinger til venstre overstiger 20 kjøretøy i makstimen. Selv om det ikke foreligger trafikk tall for antall kjøretøy inn/ut av området, estimeres antall kjøretøy som svinger til venstre til å ligge godt over 20 kjøretøy i makstimen. Nøyaktig utforming av kryss med venstresvingefelt vil være avhengig av antall kjøretøy inn/ut planområdet, samt hvor stor andel som er tunge kjøretøy. I forbindelse med videre planarbeid må en derfor estimere/beregne framtidig forventet trafikk, både inn/ut planområdet og i Randabergveien.



Figur 4-2: Anbefalt kryssutforming. Kilde: Statens vegvesen (2022): Veg- og gateutforming. Håndbok N100.

<sup>3</sup> Statens vegvesen (2022): Veg- og gateutforming. Håndbok N100.

<sup>4</sup> Statens vegvesen (2014): Sykkelhåndboka. Håndbok V122.



Figur 4-3: Anbefalt adkomstløsning (prinsippskisse) for motoriserte kjøretøy og undergang for myke trafikanter.

Ved etablering av nytt kryss vil det være behov å utvide dagens veg, som i dag har en bredde på ca. 6 m - 6,50 m. Dette gjelder selve kryssområdet og østover fram til kryss med tidligere adkomst til E39. I tillegg kan det være behov til å flytte adkomst til Randbergveien 305, eventuelt koble denne på krysset.

For å øke kollektivtransportens attraktivitet er det viktig å ha gode gangforbindelser mellom planområdet og bussholdeplasser. Til bussholdeplassen mot øst (E39) er det i dag etablert god forbindelse. Den må opprettholdes. Det samme gjelder holdeplass «Finnestadkrysset» mot Randberg. Mellom holdeplassen «Goaveien» mot Randberg sentrum og planområdet er det i dag derimot ingen tilfredsstillende gangforbindelse. Kollektivreisende som skal av/på bussen på denne holdeplassen må krysse Randbergveien uregulert (uten gangfelt). Med en trafikkmengde på i underkant av 8000 kjøretøy per døgn, innebærer det å krysse veien uten at det er lagt til rette for det, en forholdsvis høy trafiksikkerhetsrisiko. Her bør fartsgrensen reduseres. Fartsgrensen som gjelder forbi planområdet samt kryss Randbergveien x Goaveien bør utvides slik at den også gjelder forbi holdeplassen. I tillegg bør en etablere tiltak for trafiksikker krysning av Randbergveien. Da adkomst til bussholdeplassen allerede i dag innebærer en trafiksikkerhetsrisiko, bør en se på etablering av trafiksikkerhetstiltak i en egen prosess og uavhengig av videre utvikling av planområdet.

Innenfor planområdet er det i dag ikke lagt til rette for myke trafikanter. I mobilitetskonseptet anbefales det derfor å etablere et tilbud for myke trafikanter langs et nyetablert hovedveinett innenfor planområdet (se Figur 4-1). Der det er nødvendig at myke trafikanter krysser det interne hovedveinettet bør det etableres gangfelt, fortrinnsvis opphøyd og med intensivbelysning.

Summen av dette mobilitetskonseptet vil bidra til:

- Økt trafiksikkerhet for gående og syklende, samtidig som adkomst er ivaretatt
- Bedre fremkommelighet for gående og syklende - også de som skal forbi området
- Økt trafiksikkerhet for kjøretøy som skal til/fra området, gjennom kanalisert T-kryss og redusert fart
- Et mer lesbart internt hovedveinett, som øker forutsigbarheten i alle trafikanters adferd, som igjen reduserer ulykkesrisikoen
- Bedre trafikkflyt til/fra området, med redusert sannsynlighet for tilbakeblokkering inn i området

## Kilder

- Finn kart
- Google Maps
- Heidelberg Institute for Geoinformation Technology (2022). [www.openrouteservice.org](http://www.openrouteservice.org).
- Statens vegvesen (2014): Sykkelhåndboka. Håndbok V122.
- Statens vegvesen (2022): Veg- og gateutforming. Håndbok N100.
- Transportøkonomisk institutt (2021): Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19. Nøkkelrapport.
- [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)