

MOBILITETSPLAN for Planid: 1127 2019001

Detaljregulering for Randabergveien 333

Randaberg kommune

Datert: 01.06.2023



PLAN- OG DOKUMENTOPPLYSNINGER

Kommune:	Randaberg kommune
Plannavn:	Detaljregulering for Randabergveien 333
Formålet med planen:	Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utvidelse av eksisterende Europrisbutikk, samt etablering av næringsvirksomhet til plasskrevende varehandel, kontor og lager.
Rapporttittel:	Mobilitetsplan
Utgave/dato:	2. utgave, 16.05.2023
Oppdragsgiver:	E. Gabrielsens Eiendomsselskap AS
Utarbeidet av:	Mette Haugen og Petter Skogen
Sidemannskontroll:	Marie Mjaaland

INNHALDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING	4
2	DAGENS SITUASJON	5
2.1	Beskrivelse av planområdet	5
2.2	Gjeldende planer	6
2.3	Områdets tilgjengelighet.....	7
2.4	Trafikkmengde og fartsgrenser.....	9
3	FREMTIDIG SITUASJON.....	11
3.1	Planlagt tiltak.....	11
3.2	Grunnlag for beregnet transportomfang.....	12
3.3	Fremtidige tiltak for økt tilgjengelighet	16
4	BEREGNINGER.....	18
4.1	Estimert turproduksjon	18
4.2	Reisemiddelfordeling.....	19
4.3	Ønsket reisemiddelfordeling	20
5	SAMLET VURDERING OG KONKLUSJON	22
5.1	Vurdering av tiltakene i planen	22
5.2	Anbefaling	22
5.3	Konklusjon	22

1 INNLEDNING

Randaberg kommune ønsker at det utarbeides en mobilitetsplan for denne detaljreguleringen for å vurdere reisemønster, trafikkmengde, og for å vurdere forslag til endringer av reisemønster i miljøvennlig retning (Mobilitetsveileder, 8).

Iht. §2.4 i kommuneplan for Randaberg kommune skal en utarbeide mobilitetsplan ved utbyggingsprosjekter større enn 1000 m² BRA eller etableringer av offentlige og private virksomheter med over 50 ansatte.

Hensikten med mobilitetsplanen er å analysere muligheter for minst bilavhengighet og gi føringer for utforming og valg av planløsninger som sikrer mål for ønsket reisemiddelfordeling.

I kommuneplanen er det også satt opp ulike punkter som må vurderes og dokumenteres i forhold til næring. Følgende skal dokumenteres for virksomheter/næring:

- 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 og godstransport.
- Forventet fordeling av transporten gjennom døgnet
- Fordeling av virksomhetens samlede transport per transportmiddel.
- Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling.

Anbefalingene i mobilitetsplanen skal vurderes av Randaberg kommune for å se at nullvekstmålet og trafikksikkerheten er ivaretatt i planleggingen.

Det har i tillegg vært dialog med Rogaland Fylkeskommune angående utbedring av vegkrysset til planområdet, som foreslås utbedret og sikret i form av rekkefølgekrav. Rekkefølgekrav i planen foreslås fordelt mellom ulike byggetrinn, ettersom de ulike byggetrinnene vil medføre ulik trafikkmengde, basert på beregninger fra denne mobilitetsplanen.

2 Dagens situasjon

2.1 Beskrivelse av planområdet



Figur 1 Planområdets lokasjon i regionen

Planområdet ligger i Randaberg kommune, ca. 1 km sørøst for Randaberg sentrum. Planområdet består i dag av næringsbebyggelse med tilhørende areal for lager, samt parkeringsplass med 49 parkeringsplasser for bil.

Planområdet er på ca. 14,4 daa, og omfatter i hovedsak gnr./bnr. 4/243 m.fl., samt deler av fv.4590.

Mot vest grenser planområdet til en privat gårdsvei som går mellom Randabergveien og Ryggveien. I sør grenser området mot fv. 4590, private avkjørsler og private boligtomter: 47/70, 47/75 og 47/94. Planområdet grenser til Ryggmyra i øst og nord.

Om lag 500 meter mot sørøst er det et cirka 50.000 m² stort næringsområde med kontorer, handel med plasskrevende varer, lager og industri, altså struktur og arealbruk som i stor grad sammenfaller med dagens bruk i planområdet, og foreslått planforslag med næringsutvidelse.

2.2 Gjeldende planer

Nasjonal transportplan

Hensikten med mobilitetsplanen er blant annet å foreslå tiltak som gjør at man klarer å ivareta nullvekstmålet. Nullvekstmålet er formulert i Nasjonal transportplan 2018-2029, og innebærer at all vekst i persontransport skal tas av kollektivtrafikk, gåing og sykling, slik at antall bilturer med personbil forblir konstant selv om befolkningen vokser. Dette innebærer at bilandelen (fører og passasjer) på Nord-Jæren som, i den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2021 (Opinion AS på vegne av Statens vegvesen), ble anslått å være ca. 54%, må reduseres.

Regionalplanen for Jæren og Søre Ryfylke, vedtatt 20.oktober 2020

Regionalplanen slår fast at ved etableringer med et bruksareal (BRA) større enn 1000 m² bør det settes krav til å utarbeide en mobilitetsplan som beskriver transporttilbud, angir forventet reisemiddelbruk blant ansatte og besøkende, og identifiserer tiltak for å stimulere til økt gåing, sykling og kollektivtransport.

Regionalplanen har bl.a. enklere hverdag og livskraftige nabolag som delmål, og fokuserer på areal- og transporteffektiv utvikling i tettsteder. I regionalplanen er Randaberg definert som et kommunesenter og prioriteringsområde, og bør utvikles med sikte på å bli senter for hele kommunen med publikumsrettede funksjoner. I tillegg er det et mål om prioriteringsområder skal utbygges «innenfra og ut».

I regionalplanen ligger planområdet innenfor parkeringszone 3, hvor det gis føringer om å legge til rette for maks. 0,5 bilparkeringsplasser og min. 2 sykkelparkeringsplasser pr. 100 m² næring.

Kommuneplan for Randaberg 2018 - 2030

I kommuneplanen for Randaberg er planområdet i hovedsak avsatt til næringsvirksomhet, og en mindre del avsatt til LNFR-formål. I kommuneplanen åpnes det for en utnyttelse innenfor planområdet på til sammen 16 800 m²BRA til plasskrevende varer.

I kommuneplanen betegnes planlagt næringsvirksomhet å være i næringskategori 2 (allsidig virksomhet). For næringskategori 2 tillates det maks. 2,0 bilparkeringsplass og 1,0 sykkelparkeringsplass pr. 100 m² næring, inkludert gjesteparkering.

Minimum 5% av sykkelparkeringsplassene skal være tilrettelagt for lastesykkel. Det skal være ladepunkt for elsykkel ved sykkelparkeringsplassene.

I kommuneplanen gis det retningslinjer om at adkomstveger ikke skal ha større ÅDT enn 200 kjt/døgn uten separering mellom gående/syklende og kjørende.

Iht. kommuneplanens temakart, ligger planområdet langs hovedruter for sykkel og grenser til rød og gul støysone.

2.3 Områdets tilgjengelighet

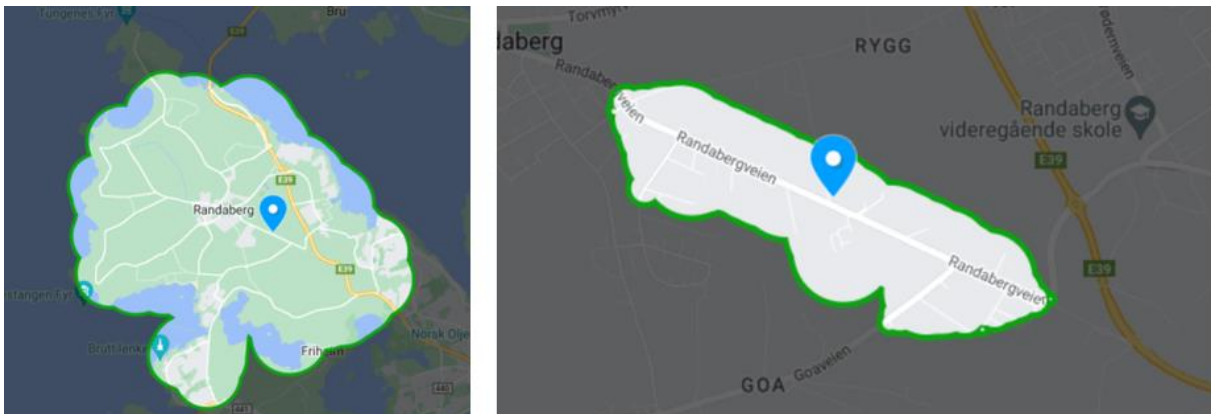
2.3.1 Sykkel og gange

Hovedveien i nærheten av planområdet er fv. 4590 (Randabergveien). Denne er opparbeidet med gang- og sykkelveg, og tilgjengeligheten for gående og syklende i området er ivaretatt. Det foregår en detaljregulering av gang- og sykkelveg for økt trafiksikkerhet for myke trafikanter langs fv. 4590, parallelt med denne planen. Iht. sykkelkart for Stavanger er dette en del av Tastaruta og sørger for god fremkommelighet for sykkel mot andre målepunkt i regionen. Randabergveien er også del av hovedruta for sykkel i kommuneplanen for Randaberg. Ved kryss mot Goaveien i sørøst og Ryggveien i nordvest er det trygge krysningspunkt i form av underganger.



Figur 2 Planlagt gang- og sykkelveg langs fv. 4590.

Iht. undersøkelser utført av transportøkonomisk institutt (TØI) og reisevaneundersøkelser er sykkel mest attraktivt på reiser under 5 km, og aller helst under 3 km. Undersøkelsene viser også at vi helst velger å gå på kortere turer, der vi kan nå målet innen 10 minutter. Figur 5 a) viser hvor langt man når på sykkel på 20 minutter – noe som utgjør 3-4 km. Figur 5 b) viser hvor langt en kommer ved 10 minutters gange fra planområdet.



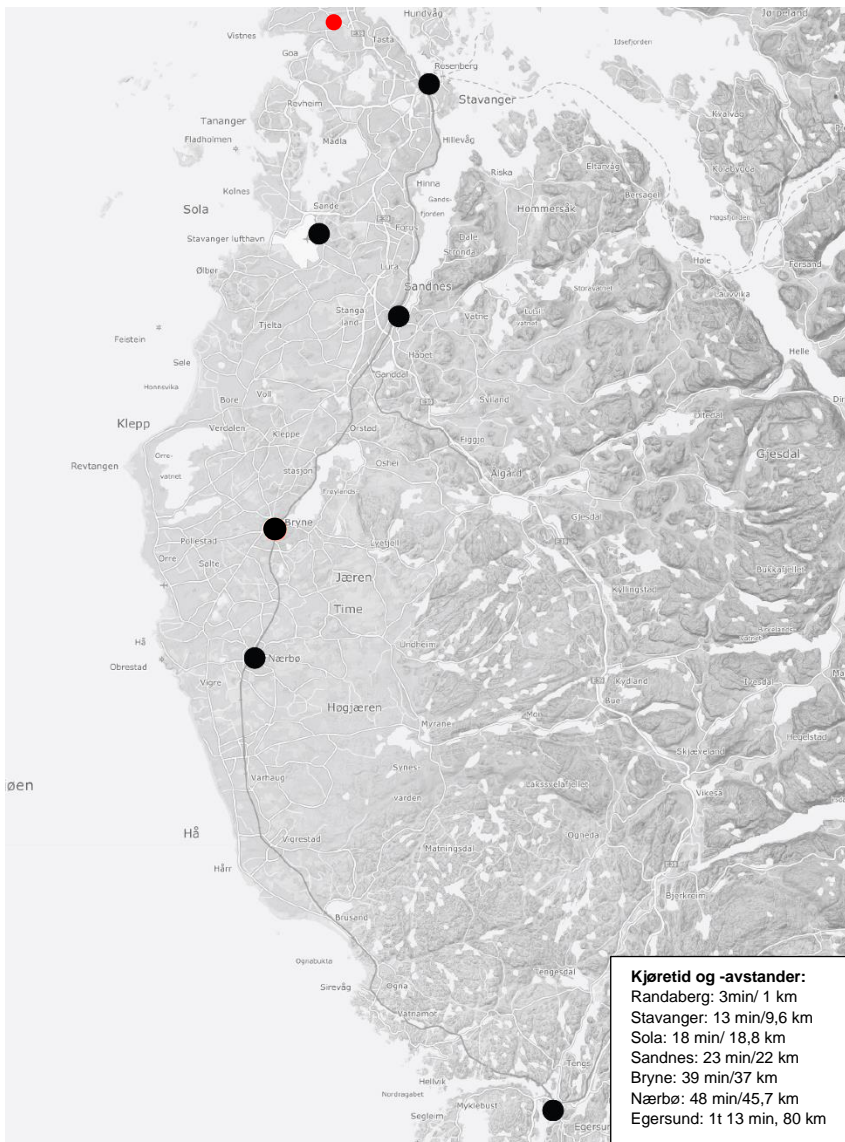
Figur 3 a) viser rekkevidde ved 20 min sykling b) viser rekkevidde ved 10 min gange fra planområdet (kilde: walkscore.com)

2.3.2 Kollektiv

Planområdet ligger ved et etablert busstopp, hvor det er avganger til Stavanger 1 gang i timen. Skal man ta buss til planområdet fra Randberg sentrum er det busstopp på sørsiden av Fv. 4590, med 1 avgang i timen. Det er i dag ikke tilrettelagt for kryssing av Fv. 4590. Dette er å regne for lav kollektivdekning. Busslommen som ligger i nordgående retning på Fv. 4590 er ikke i henhold til gjeldende normer, men fungerer som et stopp for de som skal til planområdet i dag.

2.3.3 Bil

Planområdet ligger ca. 1 km. sørøst for Randberg sentrum, og ca. 9 km nordvest for Stavanger sentrum. Det er sett på kjøreavstander planområdet til utvalg av andre relevante målpunkter i regionen. Nord for planområdet finner man Randberg sentrum, mens sør finner man Stavanger, Sola, Sandnes, Bryne, og Egersund.



Figur 4 Kjøretider- og avstander fra planområdet

2.4 Trafikkmengde og fartsgrenser

2.4.1 Generelt

Randabergveien har ifølge vegkart.no en ÅDT på 7600 med 9% andel tunge kjøretøy. Fartsgrensen forbi planområdet er 60 km/t. Det er i løpet av planprosessen også gjort ytterligere trafikktegninger som viser at ÅDT på Randabergvegen ligger på ca. 7300 kjt/døgn (2022). Dette stemmer godt overens med vegkart sine tall, og utregning for dette kan finnes i eget trafikknotat vedlagt plandokumentene.

Det er lite høydeforskjeller i og ved planområdet, og generell gode siktforhold med unntak av bygningenes fysiske hindring i planområdet.

Det er i dag 49 parkeringsplasser innenfor planområdet. Det er registrert til sammen 50 ansatte ved bedriftene som har adresse innenfor planområdet i dag.

2.4.2 ÅDT for dagens situasjon

Det er gjort et overslag for eksisterende trafikk på avkjørselen inn til planområdet i dag, basert på grunnlagsinformasjon i kapittel 3.1-3.2, samt tellinger som ble utført gjennom året i 2019.

Som sammenligningsgrunnlag er det i tillegg estimert turproduksjon ut fra Sintefs erfaringstall, og basert på eksisterende tilgjengelige parkeringsplasser, der følgende er lagt til grunn:

- Europris åpningstid er 09-20 på hverdager.
- Det antas at det hovedsakelig er Europris som benytter eksisterende parkeringsplasser.
- Det anslås at et gjennomsnittlig besøk i planområdet er på ca. 0,5 timer.
- Det anslås at dekning/bruk av parkeringsplasser ligger på ca. 80%

Tabell 1 Dagens ÅDT basert på tellinger fra 2019

	Besøkende	Ansatte	Varelevering/renovasjon	TOTAL
Antall besøkende	615	50	7	672
Total ÅDT	1230	100	14	1344

Tabell 2 Sintefs erfaringstall - turproduksjon

Funksjon	Antall	Reiser til/fra jobb	Antall reiser i arbeid pr. ansatt/besøkende pr dag	Mengde godstransport	Estimert turproduksjon pr. virkedag
Ansatte v/dagligservice	30	2	0,15	4 (erfaringstall fra oppdragsgiver)	68,5
Besøkende v/dagligservice	667		2 (til og fra)		1334

Ansatte v/annen kontorvirksomhet	20	2	0,45	0,5	49,5
Besøkende v/annen kontorvirksomhet	3,63		2 (til og fra)		7,26
Sum	720				1459

Sintefs erfaringstall omfatter alle reiser med alle transportmidler. ÅDT på avkjørsel vil omfatte bilførerandelen til området. Dette antyder at bilførerandel i dag ligger på rundt 90%, jf. kap. 4.2

Tabell 3 Estimert ÅDT basert på tilgjengelige parkeringsplasser

	Antall	Besøk pr. bil	Estimert bruk	Belegg	Antall biler	ÅDT
Kundeparkering	37	30 min = 2 biler pr. time	11 t pr. dag	80%	651	1302
Ansattparkering	12	1 skift	2 skift pr dag	100%	24	48
TOTALT	49				675	1350

Oppsummering

Det er små variasjoner mellom utførte tellinger, erfaringstall og beregning basert på tilgjengelige parkeringsplasser. Tellinger utgjør et godt grunnlag for dagens ÅDT. Estimaten antyder at det er en høy bilførerandel til planområdet.

3 FREMTIDIG SITUASJON

3.1 Planlagt tiltak

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for utvidelse av næringsvirksomheten til totalt 8200 m² BRA i planområdet i form av en trinnvis utbygging.

Innenfor trinn 1 legges det opp til at detaljhandel innenfor F/K/11 kan utvides med 700 m², til totalt 1700 m². I trinn 2 legges det opp til mulighet for utvidelse av resterende næringsvirksomhet, til plasskrevende varehandel, kontor og lager.

Bakgrunnen for at det legges opp til en trinnvis utvikling er at dagens butikk har et umiddelbart behov for en oppgradering med mer areal, samtidig som det er ønskelig å legge til rette for en videreutvikling av området med handel av plasskrevende varer på sikt.

Det legges opp til en parkeringsdekning på 0,9 p-plasser pr. 100 m² BRA næring, inkludert gjesteparkering, når området er ferdig utviklet.

Adkomst blir fra Randabergveien, fv. 4590. Deler fv. 4590 er tatt med i planområdet for å sikre ny utforming av avkjørsel/kryss som gir adkomst til planområdet, og som er planlagt realisert ved trinn 2.



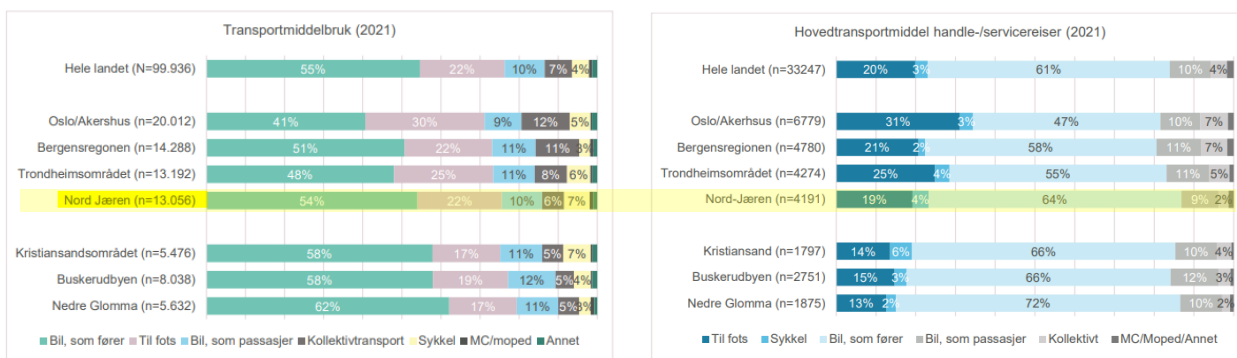
Figur 5 Planforslag

3.2 Grunnlag for beregnet transportomfang

3.2.1 Generelt

Grunnlagsinformasjonen er basert på nasjonal reisevaneundersøkelse fra 2021, og Statistisk sentralbyrå. Ved beregninger er det gjort forenklinger og antakelser, men de antas å likevel være representative for området og dets bruk. Alle tall er omtrentlige verdier.

Under vises reisemiddelfordeling på Nord-Jæren, hentet fra reisevaneundersøkelsen fra 2021. Reisevaneundersøkelsen viser at samlet for alle reisemidler, er bilførerandelen 54%, mens for handels- og servicereiser foretas 64% med bil.



Figur 6 Hentet fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2021 (Opinion AS på vegne av Statens vegvesen). Nord-Jæren er definert som Sandnes, Stavanger, Sola og Randberg.

For den planlagte utvidelsen av eksisterende næringsbebyggelse, og planlagt oppføring av ny bebyggelse, er det tatt utgangspunkt i tabell V-13 Viksomhetskategorier og turproduksjon i

Virksomhetskategori	Arbeids- placitetthet ¹	Antall reiser i arbeid pr ansatt pr dag	Besøks- frekvens ²	Mengde gods- transport ³
Jord, skog, fiske, utvinning og bergverk	80 ⁴	0,4 ⁴	560 ⁴	320 ⁴
Industri, kraft- og vannforsyning	80	0,4	560	320
Bygg- og anlegg	30	1,2	70	170
Bilforhandler	100	0,4	20	250
Engroshandel og transport	100	0,5	1030	100
Arealkrevende forretninger	100	0,15	10	250
Daglig service	50	0,15	1,5	100
Service og kultur ellers	60	0,15	6	190
Offentlig virksomhet - mindre geografisk rekkevidde	35	0,45	100	1500
- større geografisk rekkevidde				
Andre kontorvirksomheter (med middels til lav besøksfrekvens)	35	0,45	200	1500

¹Benevning: Antall golvkvadratmeter næringsareal per ansatt.

²Benevning: Antall golvkvadratmeter næringsareal per besøkende.

³Benevning: Antall golvkvadratmeter næringsareal per ankomst/leveranse med gods.

⁴For virksomhetskategoriene Jord, skog, fiske, utvinning og bergverk og Kraft- og vannforsyning har vi Figur 7 Tabell for virksomhetskategorier og turproduksjon (Kvaal og Gjære, 2005) hentet fra rapporten "Erfaringsstall for turproduksjon".

Sintes rapport «Erfaringstall for turproduksjon». Tabellen angir arbeidsplass tetthet, arbeidsreiser, besøksfrekvens og mengde godstransport ift. antall m² gulvareal.

I tillegg er det det gjort en oppdeling basert på den trinnvise utbyggingen som planforslaget legger opp til, ettersom de ulike byggetrinnene vil ha varierende innvirkning på turproduksjon.

3.2.2 Funksjoner

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for utvidelse av næringsvirksomheten på totalt 8200 m² BRA i planområdet i form av en trinnvis utbygging. Innenfor trinn 1 legges det opp til at detaljhandel innenfor F/K/I1 kan utvides med 700 m², til totalt 1700 m². I trinn 2 legges det opp til mulighet for etablering av handel for plasskrevende varer, lager og kontor, på til sammen 5300 m².

Adkomst til planområdet er i dag ikke utformet iht. gjeldende normer. Det er utført en trafikkvurdering i forbindelse med planforslaget, der det er sett på trafikkmengder og utforming av kryss/avkjørsel ved planområdet. Trafikkmengden i avkjørsel til planområdet overskrider i dag krav om venstresvingefelt på fylkesvegen. Kryss med venstre svingfelt i fv. 4590 sikres i plankartet.

Tabell 4 Planlagte funksjoner og utbyggingstrinn

Trinn 1	Formål	m ² BRA (omtrentlige verdier)
Detaljhandel/forretning	F/K/I1	1700
Kontor	F/K/I	1200
Totalt		2900
Trinn 2		m ² BRA (omtrentlige verdier)
Kontor/lager	F/K/I1	1000
Forretning/kontor/industri	F/K/I2	4300
Totalt		5300
Totalt i planforslaget		8200

3.2.3 Besøkende og ansattes turproduksjon

Planforslaget omfatter virksomhets kategorier innenfor *daglig service* og *arealkrevende forretninger*. Innenfor byggetrinn 1 i planforslaget legges det opp til en utvidelse av eksisterende forretning innenfor F/K/I1 på 700 m² som vil gi totalt 1700 m² handel. Resterende areal innenfor F/K/I1 vil ligge innenfor kategorien *kontorvirksomheter med lav besøksfrekvens*, på 1200 m².

Innenfor byggetrinn to legges det opp til mulighet for utvidelse av byggets andreetasje innenfor F/K/I1 på 1000 m² til kontor, samt utvidelse av bebyggelsen innenfor F/K/I2 til maks

4300 m² til plasskrevende handel, kontor og lager.

Iht. tabell 5 vil dette generere følgende:

Tabell 5 Virksomhetskategorier og forventet antall besøkende og ansatte pr. byggetrinn.

Funksjoner	m ² BRA	Antall ansatte	Antall reiser pr. ansatt pr. dag	Besøks-frekvens (antall m ² pr. besøkende)	Antall besøkende
Trinn 1					
Daglig service	1700	34	0,15	1,5	1133
Annen kontorvirksomhet	1200	20	0,45	200	6
Totalt	2900	54			1139
Trinn 2					
Annen kontorvirksomhet	1000	30	0,45	200	5
Arealkrevende forretning	4300	43	0,15	10	430
Totalt	5300	73			435
Totalt i planforslaget					1574

3.2.4 Varelevering og renovasjon

Iht. Håndbok V126 er det satt opp tabell for gjennomsnittlig antall leveranser for butikker i ulike bransjer basert på erfaringstall.

For varehandel detaljhandel for øvrig angis det 1-2 vareleveranser pr. dag., og 0,2-05 servicebesøk til bedrifter innen handel, pr. dag.

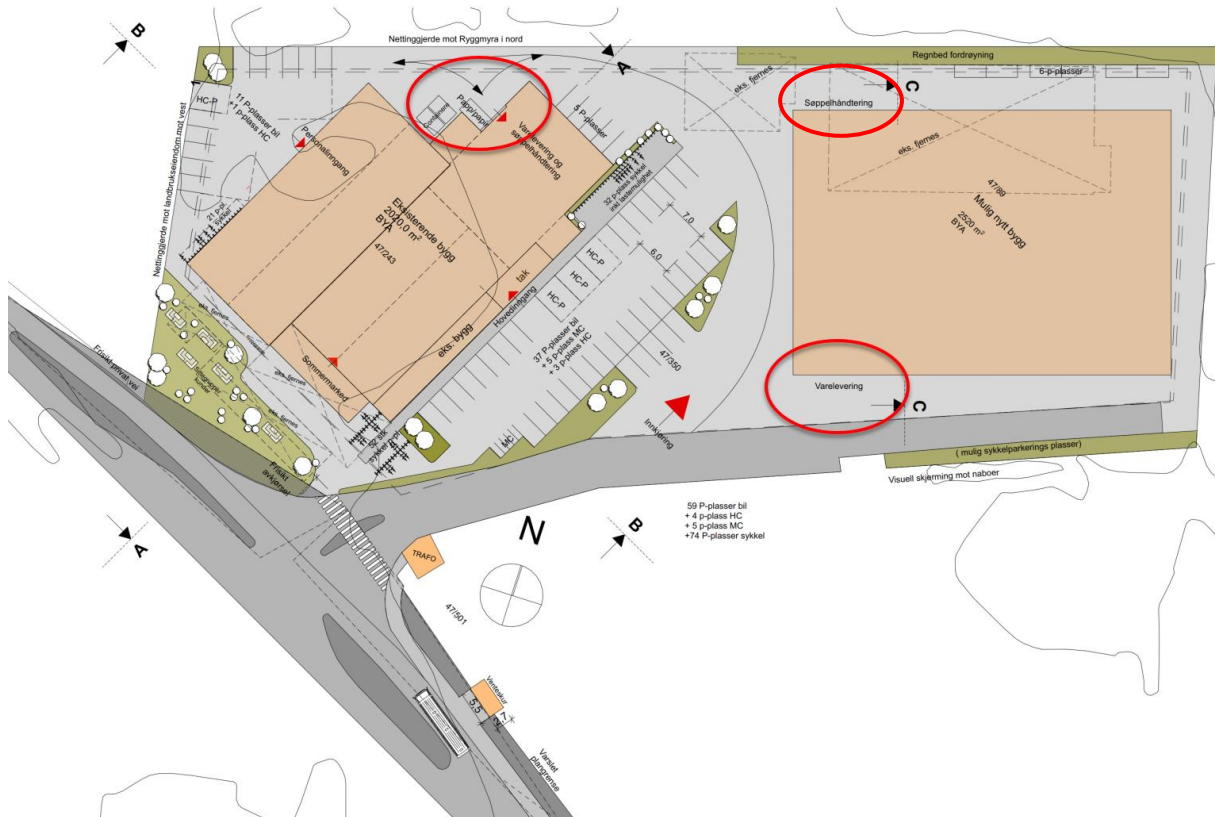
Håndboken oppgir også at renovasjon inngår i tall for servicebesøk, og at renovasjon generelt gir et beskjedent bidrag til trafikkgenereringen.

Håndboken gir noe lavere tall enn tall fra oppdragsgiver, som forventer en økning til 4 vareleveranser pr. dag ved utvidelse av butikken på 700 m². For østlig bygg innenfor F/K/12 er det ca. 4-6 vareleveranser pr. dag, i dag, med varebil samt 1,5 vareleveranser pr. dag med lastebil.

Handel av mer plasskrevende varer, krever større kjøretøy med en frekvens som vil avhenge av hva slags handel som etableres.

Næring / bransje	Antall leveranser	Kommentarer
Vareleveranser til bedrifter innen		
Dagligvarer	5 - 10 pr dag pr butikk i sentrum 5-15 pr dag pr butikk utenfor sentrum	
Klær, tekstiler, sko og sport	0,5 - 1 pr dag pr butikk	
Varehandel detaljhandel for øvrig	1-2 pr dag pr butikk (gjennomsnitt)	Mange bransjer, se under
Kjøpesenter	1,2 - 1,5 pr dag pr butikk for kjøpesenter i sentrum 1,2-2,0 pr butikk pr dag for kjøpesenter utenfor sentrum	
Servicebesøk til bedrifter innen		
Varehandel	0,2-0,5 pr butikk pr dag	Omfatter besøk fra håndverkere, samt et stort spekter av service- og tjenesteytende bedrifter
Vareleveranser og servicebesøk til		
Service og tjenesteytende bedrifter	1 - 5 pr dag pr virksomhet	
Varehus	2 - 5 pr dag pr 100 m ²	Bransjevarehus: møbelvarehus, elektrovarhus, byggvarehus kontorstyr, datavarehus mv "Alt mulig" varehus: Eksempel: OBS! Stormarked, Smart Club

Det legges opp til eget renovasjonsrom nordøst i bygget innen felt F/K/I1. Renovasjonsrom løses i tilknytning til varelevering. For F/K/I2 legges det opp til varelevering på sørsiden av bygget, og renovasjonsanlegg på nordsiden av bygget.



Figur 8 Plassering av renovasjons og varelevering

Tabell 2 turproduksjon for vareleveranse og renovasjon for BKB1

Funksjoner	Antall butikker	Antall vareleveranser pr. dag pr. butikk	Antall servicebesøk (renovasjon) pr. dag pr. butikk	Antall leveranser pr. funksjon
Detaljhandel innenfor F/K/I1	1	4	0,35	4.35
Plasskrevende varehandel/lett industri/forretning innenfor F/K/I2	1	7,5-17	0,35	7.5-17
Totalt antall leveranser og servicebesøk pr. dag innenfor planområdet.				12-22

3.2.5 Turfordeling gjennom døgnet

I RVU for Stavangerregionen har en sett på fordeling av turer gjennom døgnet, selv om fordelingen er generell vil den allikevel gi en indikasjon på hvordan transporten til og fra boliger og arbeidsplasser vil se ut.

Fordelingen i RVU viser to topper i de typiske rushtidperiodene kl. 07-09 og kl. 15-17. I ettermiddagsperioden er det flest reisende, hvor over 20 % av alle turer starter i perioden kl. 15-17. På lørdager er turene jevnere fordelt gjennom døgnet, med toppunkt i perioden kl. 11-15.

3.3 Fremtidige tiltak for økt tilgjengelighet

3.3.1 Myke trafikanter

Rogaland Fylkeskommune utarbeider for tiden ny reguleringsplan for Randabergveien der hensikten er å utbedre tilbudet for myke trafikanter med økt trafikksikkerhet og ny sykkelveg. Dette følges opp i planforslaget ved at det sikres tryggere utforming av avkjørsel til planområdet, og trygge krysningsfelt for gående og syklende. Forhold for kollektivreisende blir også forbedret da bussholdeplass får en gunstigere plassering mot avkjørselen slik at det oppnås bedre oversiktighet i området. I tillegg blir forbindelsen fra holdeplass til butikk i planområdet utbedret med nytt fortau og trygt krysningspunkt.

Planforslaget sikrer en betraktelig økning i sykkelparkeringsplasser i området.

3.3.2 Parkering

Planforslaget legger opp til å løse parkering på bakkeplan, som ved eksisterende situasjon. Det planlegges for en parkeringsdekning på maks. 0,9 p-plasser pr. 100 m² næring for bil og 1,5 p-plass for sykkel pr. 100 m² næring, når planområdet er ferdig utbygget. Da planområdet bygges ut i to trinn, og det i dag er 49 parkeringsplasser i området, vil det midlertidig være en høyere parkeringsdekning.

Totalt planlegges det for 123 parkeringsplasser for sykkel og 63 parkeringsplasser for bil i planområdet.

Parkeringsdekning for bil holdes under makskrav i kommuneplanen for Randaberg, mens for sykkel er andelen noe høyere enn kommuneplanens krav. Planlagt antall, sammen med gunstige plasseringer og utforming av sykkelparkeringer, vil kunne bidra til at flere besøkende og ansatte benytter sykkel til/fra området.

Tabell 6 Planforslagets parkeringsdekning sett opp mot overordnede krav

	Parkeringsplasser for bil	Parkeringsplasser for sykkel
Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke	Maks 41	Minst 164
Kommuneplan for Randaberg	Maks 164	Minst 82
Planforslaget	63-74	123

3.3.3 Adkomstløsning

Trafikkmengden på Randabergveien overskrider krav om venstresvingfelt på fylkesvegen til planområdet ved dagens situasjon.

For å bedre trafikksikkerheten i planområdet, legger planen opp til at adkomst løses ved at det etableres venstresvingfelt på Randabergveien (Fv. 4590). Det er lagt inn dråpeøy i avkjørselen, for å skille trafikken inn og ut av næringsområdet.

Planforslaget legger også opp til at det skal 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.



Figur 9 a) Eksisterende situasjon for adkomst b) Ny situasjon for adkomst

Ny adkomstløsning, sammen med planlagt utbedring av gang- og sykkelvegen langs Randabergveien, vil øke tilgjengeligheten til planområdet og bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Det har vært diskutert sammen med Randaberg kommune, om å stenge avkjørsel fra privat gårdsveg fra Ryggveien i nordvest, med tanke på trafikksikkerhet og å redusere antalla avkjørsler. For å sikre en hensiktsmessig driftsmulighet for tilgrensede landbrukseiendom, foreslås avkjørselen videreført og tilpasset bruk av landbrukskjøretøy. Ettersom avkjørselen i all hovedsak er benyttet i forbindelse med landbruk, forventes trafikkmengden knyttet til avkjørselen å bli vesentlig lav.

4 Beregninger

4.1 Estimert turproduksjon

Turproduksjon omfatter alle turer inn og ut av området med alle typer fremkomstmidler og gange. En tur er en forflytning fra ett sted til et annet utenfor hjemmet. For eksempel vil besøkende som kommer til området vil generere to turer: tur/retur.

Eksisterende ÅDT på avkjørselen til området som omtalt i kapittel 2.5.2, utgjør bilførerandel av dagens turproduksjon til området, jf. kap. 4.2.

Tabell under viser forventet turproduksjon knyttet til de planlagte byggetrinnene i planforslaget. Antall ansatte og vareleveranser vil ikke påvirkes av trinn 1 sett opp mot dagens situasjon, da trinn 1 kun innebærer utvidelse av salgsareal på ca. 700 m² i eksisterende butikk.

Iht. grunnlagsinformasjon i kap. 3 vil planområdet generere følgende turproduksjon:

Tabell 7 Estimert turproduksjon

Trinn 1					
Funksjon	Antall	Reiser til/fra jobb	Antall reiser i arbeid pr. ansatt/besøkende pr dag	Mengde godstransport	Estimert turproduksjon pr. virkedag
Ansatte v/dagligservice	30	2	0,15	8 turer (erfaringstall fra oppdragsgiver)	73
Besøkende v/dagligservice	1133		2 (til og fra)		2266
Ansatte v/annen kontorvirksomhet	20	2	0,45	0,5	50
Besøkende v/annen kontorvirksomhet	6		2 (til og fra)		12
Sum	1191				2401
Trinn 2					
Ansatte	63	2	0,15	18	153,45
Besøkende	435		2 (til og fra)		870
Sum					1023
Sum etter ferdig utbygget område					3424

Forhold til kommuneplan

I kommuneplanen åpnes det for en utnyttelse innenfor planområdet på til sammen 16 800 m²BRA til plasskrevende varer. Iht. erfaringstall fra Sintef, tilsvarer dette en turproduksjon på 3855. Dette tilsvarer en økning på 164% i forhold til dagens situasjon.

Tabell 8 Estimert turproduksjon basert på kommuneplanens rammer for utnyttelse i området

Funksjon	Antall	Reiser til/fra	Antall reiser i arbeid pr. ansatt/besøkende pr dag	Estimert turproduksjon pr. virkedag
Ansatte v/arealkrevende forretning	168	2	0,15	361
Besøkende v/arealkrevende forretning	1680	2		3360
Mengde godstransport	67	2		134
Sum				3855

4.2 Reisemiddelfordeling

Innenfor planområdet finnes handel, kontor og industri. Området ligger ikke tilknyttet sentrum eller andre funksjoner. Reisemiddelfordeling for handels- og servicereiser vurderes som mest aktuell for området. Bilførerandel justeres i tillegg noe opp, da stedlige forhold og utførte tellinger, jf. kapittel 2.5.2, tilsier at bilførerandel i området vil ligge over snittet for handelsreiser på Nord-Jæren. Tellingene utført i 2019 antydte en bilførerandel på rundt 90%. Det vurderes at andel bilpassasjerer har økt noe siden da, og bilførerandel settes til 80%, som sannsynlig for dagens nivå. Antall turer tatt til fots er satt ned i forhold til RVU, da det er forholdsvis lange avstander til andre funksjoner fra planområdet.

Tabell 9 Estimert reisemiddelfordeling

Reisemiddel	RVU	Turer		
		Byggetrinn 1 (2401)	Byggetrinn 2 (1023)	Totalt (3424)
Til fots	5 %	120	51	171
Sykkel	4 %	96	41	137
Bil (fører)	80 %	1921	818	2739
Bil (passasjer)	8 %	192	82	274
Kollektiv	2 %	48	21	69
Annet/MC	1 %	24	10	34

4.3 Ønsket reisemiddelfordeling

Ved realisert plan og før ev. tiltak vil bilførerandelen ligge på ca. 80% for den samlede turproduksjonen i planområdet.

Basert på planrådets beliggenhet og Nasjonal transportplans målsetting om nullvekst i persontrafikken, er det satt opp ønsket reisemiddelfordeling. Formålet med planen er å legge til rette for utvidelse næringsvirksomhet.

Tabell 10 Beregning for bilførerandel iht nullvekstmålet

Nullvekstberegning	2023	2040
Befolkning	11 602	12 899
Bilførerandel i %	80%	72%
Bilførerandel av befolkning	9 282	9 282

Antall kollektivreisende har gått noe ned etter nedstengingen i forbindelse med covid-pandemien fra 10% (2019) til 6% (2021), men det forventes at andel kollektivreisende vil komme tilbake til 2019-nivå etterhvert. Dette, sett i sammenheng med at det er bussholdeplass i umiddelbar nærhet til planområdet, gjør at kollektivandel er justert opp. Det samme er andel myke trafikanter, med bakgrunn i at det planlegges ny og utbedret sykkelveg langs Randabergveien, samt tiltak sikret i planforslaget. Dette gjelder økt trafiksikkerhet gjennom styrkede forbindelser, trygge krysningspunkt og oppstrammet veggeometri, samt omfang og utforming av sykkelparkeringsplasser.

Planen legger opp til en parkeringsdekning som er lavere enn kommuneplanens føringer etter at planforslaget er realisert. Det vurderes at bilandel fremdeles vil være høy, men at det er sannsynlig at andel bilpassasjerer vil gå noe opp.

Tabell 11 Ønsket reisemiddelfordeling

Reisemiddel	RVU	Turer		
		Byggetrinn 1 (2401)	Byggetrinn 2 (1023)	Totalt (3424)
Til fots	6 %	144	61	205
Sykkel	6 %	144	61	205
Bil (fører)	69 %	1657	707	2364
Bil (passasjer)	10 %	240	102	342
Kollektiv	8 %	192	82	274
Annet/MC	1 %	24	10	34

Basert på tabell over ser en at planforslaget vil kunne medføre følgende økning i ÅDT i avkjørselen til området:

Tabell 12 Økning i ÅDT på avkjørsel som følge av planforslaget

	Planforslaget	Eksisterende situasjon	Økning	Prosentvis økning
Byggetrinn 1	1657	1344	313	23%
Byggetrinn 2/	707			
Totalt	2364		1020	76%
Gjeldende kommuneplan	3084		1740	129%

Oppsummering

Byggetrinn 1 vil kunne føre til en økning i trafikken i avkjørselen på 23%. Når hele planforslaget er realisert vil trafikken kunne øke med 76%, etter tiltak som må sikres i plan.

Planforslaget legger opp til en lavere utnyttelse og vil få mindre påvirkning på ÅDT i avkjørselen, enn det gjeldende kommuneplan åpner for.

5 SAMLET VURDERING OG KONKLUSJON

5.1 Vurdering av tiltakene i planen

Mobilitetsplanen skal analysere muligheter for minst bilavhengighet og gi føringer for utforming og valg av planløsninger som sikrer mål for ønsket reisemiddelfordeling. Målet er å stimulere til en mest mulig miljøvennlig reisemåte til og fra planområdet, dvs. ha en lav andel bilreiser.

Planforslaget har implementert flere tiltak for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling:

- Noe restriktiv parkeringsdekning
- Middels-høy parkeringsdekning for sykkel.
- Tydeligere skille mellom trafikantgrupper.
- Trygge forbindelser for gående og syklende

5.2 Anbefaling

Planforslaget har flere positive tiltak som vil bidra til mindre bilavhengighet. Det kan allikevel implementeres flere tiltak for å minske bilavhengigheten enda mer:

- Sikre opparbeidelse av garderobefasiliteter for ansatte i bestemmelser.

I tillegg kan kampanjer for bruk av sykkel, samkjøring og kollektivtransport bidra til lavere andel bilførere.

5.3 Konklusjon

Planforslaget legger opp til en noe lavere parkeringsdekning enn makskravet i kommuneplanen tilsier. Planområdet ligger med noe avstand til de fleste nødvendige funksjoner, som gjør området mindre attraktivt for gående og syklende. Foreslåtte parkeringsdekning vurderes passende for området, som reelt vil ha en forholdsvis høy bilførerandel. Mobilitetsplanen har likevel vist at planforslaget vil kunne bygge opp under nullvekstmålet.

Det er positivt at det legges opp til flere parkeringsplasser for sykkel enn minimumskrav i kommuneplan for Randaberg.

Planforslaget legger opp til en lavere utnyttelse enn det kommuneplanen åpner for, men vil føre til noe økning i turer til og fra planområdet som følge av økt utnyttelse.

Samlet vurderes innarbeidede tiltak å gi positive kvaliteter til et bildominert område. Tiltakene i planen vil kunne gi noe økning i andel syklende, gående og kollektivreisende iht. dagens situasjon.