

# Rapport

## OPPDRAKSGIVER

Bremnes Seashore Sjø AS

## EMNE

Mobilitetsanalyse

DATO / REVISJON: 11.desember 2025 / 01

DOKUMENTKODE: 10251741-01-RIT-RAP-DOK-001



Multiconsult



Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt i den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult med mindre annet følger av norsk lov. Multiconsult påtar seg intet ansvar for bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn det som er godkjent skriftlig av Multiconsult. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter med mindre annet følger av norsk lov.



## Rapport

|                |                         |                 |                             |
|----------------|-------------------------|-----------------|-----------------------------|
| OPPDRAAG       | 10251741                | DOKUMENTKODE    | 10251741-01-RIT-RAP-DOK-001 |
| EMNE           | Mobilitetsanalyse       | TILGJENGELIGHET | Åpen                        |
| OPPDRAAGSGIVER | Bremnes Seashore sjø AS | OPPDRAAGSLEDER  | Linda D. Sønstabø           |
| KONTAKTPERSON  | Sindre A. Habbestad     | UTARBEIDET AV   | Janet K. Sund               |
| KOORDINATER    | Sone: / Øst: / Nord:    | ANSVARLIG ENHET | Energi og industri Vest     |
| GNR./BNR./SNR. | / /                     |                 |                             |

### SAMMENDRAG

Mobilitetsplanen er utarbeidet som vedlegg til planID 202303 Detaljregulering for Kvednanesvegen 58, Tau og omfatter et areal på ca. 14,3 daa. Planen skal legge til rette for ny landbase for Bremnes Seashore Sjø AS med kontor-, lager- og havnefunksjoner knyttet til fiskeoppdrett. Hovedmålet er å følge opp kommunens strategi for grønn mobilitet og nullvekst i personbiltrafikken, med søkelys på hverdagstransport.

Planområdet har god beliggenhet i utkanten av Tau sentrum, med nærhet til kollektivtilbud, hurtigbåtkai og gang- og sykkelforbindelser. Det er registrert 4 trafikkulykker i nærområdet siden 2015, men ingen i selve planområdet.

Planforslaget medfører ingen endringer på hovedveinettet, men innebærer oppstramming av kryss og forbedret atkomst. Det etableres nytt fortau og bedre separering mellom trafikktyper, noe som styrker trafiksikkerheten. Kryssutformingen er strammet opp og vinklet rett på fylkesveg. Personbiler har kjøremåte A og tungtransport kjøremåte C gjennom krysset. Snumulighet for tungtransport er lagt til næringsarealet.

Det oppstrammede krysset tar opp areal fra eksisterende offentlig parkeringsplass. Dagens 42 plasser reduseres til 20 inkl. 1 HC-plass. 8 av de sørligste parkeringsplassene skal etter avtale med kommunen disponeres av tiltakshaver. De vil også kunne ha ca. 5 parkeringsplasser på egen tomt. Turproduksjonen blir tilnærmet lik dagens situasjon grunnet reduksjon av parkeringsplasser.

For myke trafikanter etableres nytt fortau, samt sykkelparkering ved personalinngang og i nordre del av området. Planen legger ikke opp til ny delingsmobilitet, men det er gangavstand til planlagt bysykkelbase.

Planområdet har god kollektivdekning med buss og hurtigbåt, og det forventes ca. 40 anløp per uke med arbeidsbåter og 70 med småbåter.

Tiltakene vurderes å ha positive trafikale konsekvenser og støtter opp under mål om bærekraftig transport og effektiv arealbruk.

|      |            |                                          |               |                |             |
|------|------------|------------------------------------------|---------------|----------------|-------------|
|      |            |                                          |               |                |             |
|      |            |                                          |               |                |             |
|      |            |                                          |               |                |             |
| 01   | 11.12.2025 | Revidert plankart                        | JKS           | BAN            |             |
| 00   | 28.10.2025 | Mobilitetsplan til førstegangsbehandling | JKS           | BAN            |             |
| REV. | DATO       | BESKRIVELSE                              | UTARBEIDET AV | KONTROLLERT AV | GODKJENT AV |



## INNHOLDSFORTEGNELSE

|          |                                                     |           |
|----------|-----------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Innledning og bakgrunn .....</b>                 | <b>5</b>  |
| <b>2</b> | <b>Situasjonsbeskrivelse .....</b>                  | <b>6</b>  |
| 2.1      | Veinett, atkomst, parkering .....                   | 6         |
| 2.2      | Målpunkt .....                                      | 7         |
| 2.3      | Gående og syklende .....                            | 7         |
| 2.4      | Sykkelparkering .....                               | 11        |
| 2.5      | Delingsmobilitet .....                              | 12        |
| 2.6      | Kollektivtrafikk .....                              | 13        |
| 2.7      | Båttrafikk .....                                    | 13        |
| 2.8      | Trafikkulykker .....                                | 14        |
| <b>3</b> | <b>Planstatus og rammebetingelser .....</b>         | <b>15</b> |
| 3.1      | Statlige retningslinjer og overordnede planer ..... | 15        |
| 3.2      | Kommuneplan .....                                   | 15        |
| 3.3      | Gjeldende reguleringsplaner .....                   | 15        |
| <b>4</b> | <b>Reisevaner .....</b>                             | <b>16</b> |
| <b>5</b> | <b>Fremtidig situasjon .....</b>                    | <b>17</b> |
| 5.1      | Veinett, atkomst, parkering .....                   | 18        |
| 5.2      | Turproduksjon .....                                 | 20        |
| 5.3      | Gående og syklende .....                            | 21        |
| 5.4      | Sykkelparkering .....                               | 21        |
| 5.5      | Delingsmobilitet .....                              | 21        |
| 5.6      | Kollektivtrafikk .....                              | 21        |
| 5.7      | Båttrafikk .....                                    | 21        |
| 5.8      | Trafikale konsekvenser .....                        | 22        |
| <b>6</b> | <b>Tiltak .....</b>                                 | <b>23</b> |
| <b>7</b> | <b>Referanser .....</b>                             | <b>25</b> |

## 1 Innledning og bakgrunn

Mobilitetsplanen er vedlegg til Plan 202303, Detaljregulering for Kvednanesvegen 58, Tau

Bremnes Seashore Sjø AS har behov for en ny landbase for aktiviteter knyttet til fiskeoppdrett. Landbasen skal samle kontorfasiliteter, garderobe- og lagringsfasiliteter for utstyr brukt på oppdrettsanleggene, havneområde med båtplasser og parkering.



Figur 1.1 Oversiktsbilde (Kilde: 1881.no/kart)

Planområdet er 14,3 daa, det ligger i- og langs sjøen, sør for Tau ferjekai, ca. 800m i luftlinje vest for Tau sentrum via fylkesveg 4656 Ryfylkevegen.

Selve planområdet fremstår i dag som et nedlagt industrianlegg. Området har vært i bruk som parkeringsplass. Sørøst for planområdet, på andre siden av Tauvågen, er det etablert en småbåthavn. I nord ligger en Espira Tau barnehage og i nord-vest ligger

Kvednaneset med et boligområde på ca. 70 boliger.

### Formålet med mobilitetsplanen

Mobilitetsplanen skal vise hvordan reguleringsplanen bidrar til å følge opp kommunens arealstrategi, og oppnå målet om aktiv transport og nullvekst i personbiltrafikken. Den beskriver tilbudet for gående, syklende, kollektivtransport og biltransport, inkludert løsninger for parkering med antall plasser og organiseringen av parkeringen.

Nullvisjon og universell utforming lagt til grunn. Topografien i Strand kommune er en utfordring, det må derfor tilpasses lokale forhold og begrensinger.

Planen rettes først og fremst mot hverdagstransport. Det vil si transport for å nå daglige gjøremål eller som rekreasjon i nærområdet. Det inkluderer transport til skole, jobb, fritidsaktiviteter, sentrum og handel. Det legges også vekt på gåing og sykling i forbindelse med kollektivtransport.

I hovedsak vil fysiske tiltak for å bedre trafiksikkerheten være rettet mot allerede etablerte veier og traseer, og ikke mot å etablere nye hovedatkomster inn og ut av sentrum. Hovedmotivasjonen skal være å bedre forholdene for gående og syklende og ikke trafikkhåndtering/flyt.

## 2 Situasjonsbeskrivelse

### 2.1 Veinett, atkomst, parkering

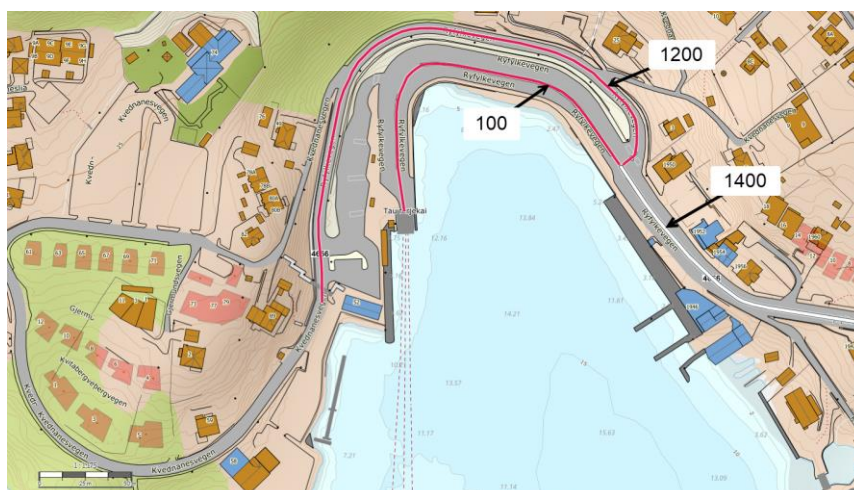
Området befinner seg på vestsiden av Tauvågen, sør for tidligere Tau ferjekai og i direkte tilknytning til dagens hurtigbåtterminal. Planområdet har en strategisk og sentral plassering i tettstedet Tau, med nærhet til viktige transportårer som Ryfylkevegen (Fv. 4656), sjøtransport og tilgrensende sentrumsfunksjoner.

Ved starten av Tau fergekai går fylkesveg 4656 Ryfylkevegen til høyre i krysset og vestover mot planområdet. Veggen stiger og ligger på et høyere nivå enn fergekaien og bussholdeplassene. Det er fortau på nordsiden av vegen som går over til g/s-veg som leder opp til Espira Tau barnehage og en stor parkeringsplass. Herfra er det en gangbro/trappeforbindelse ned til fergekaien. I enden av

gangbro slutter fylkesveg 4656 Ryfylkevegen og går over til å være kommunal veg Kvednanesvegen som har et smalt fortau på sørsiden. Innkjørsel til planområdet er utflytende og går via kommunal parkeringsplass. Det er en stor parkeringsplass ved Espira Tau barnehage som har gode koplinger for myke trafikanter via gangbro/trapp ned til hurtigbåtkaia.



Figur 2.1 Oversiktsbilde (Kilde: 1881.no/kart)



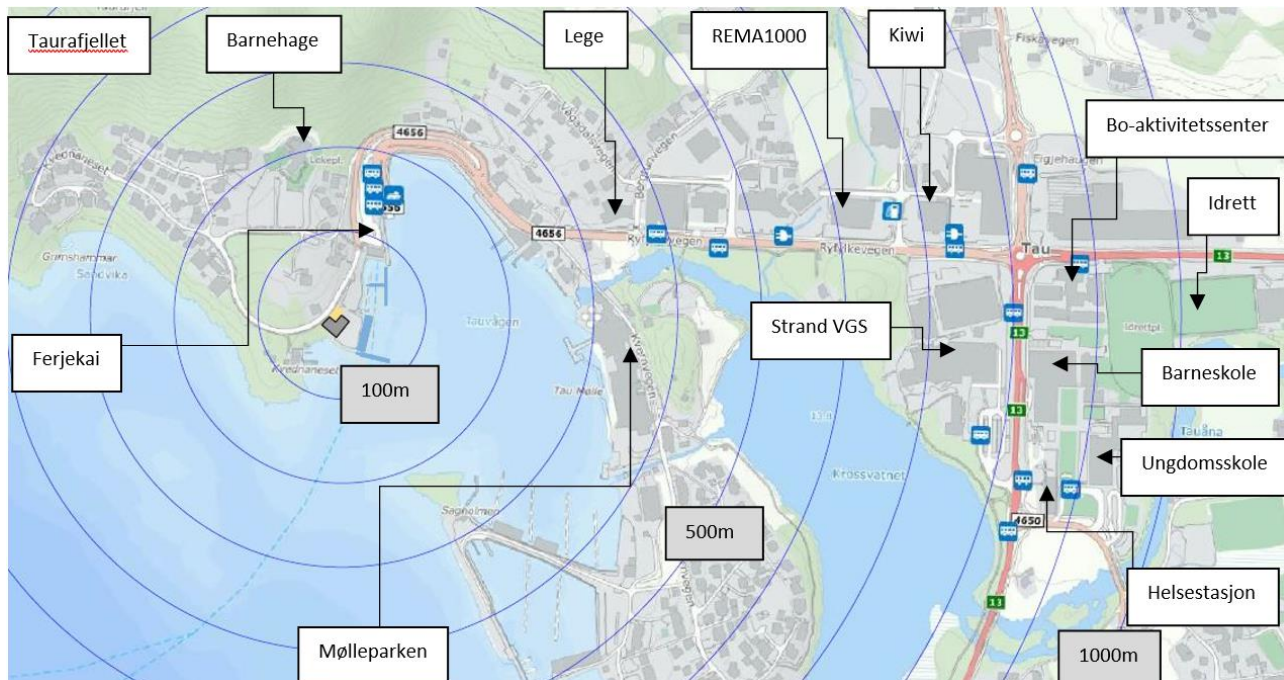
Figur 2.2 Trafikkmengder (Kilde: vegkart.no)

I følge vegkart.no er ÅDT, total, på 1200/1400, hvorav 15% andel lange kjøretøy. Måling er fra 2024 og et erfaringsbasert estimat.

Boligområde vest for planområde/sør for barnehagen bygges ut pr. d.d. Det forventes noe økning på Kvednanesvegen.

## 2.2 Målpunkt

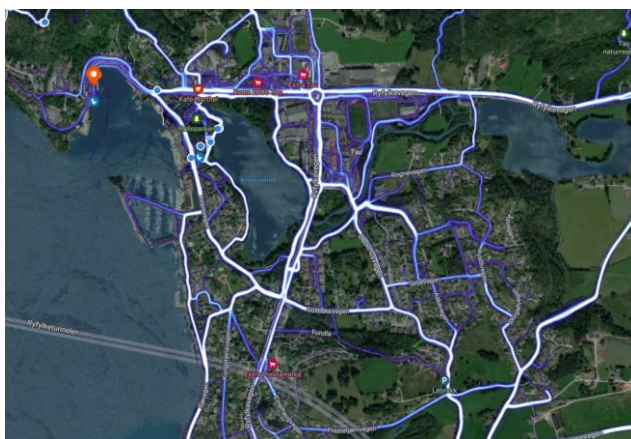
Planområdet ligger ca. 800m i luftlinje fra Tau sentrum hvor vi finner Tau barne- og ungdomsskole, Strand videregående skole, Tau helsestasjon, Tautunet Bo- og aktivitetssenter, idrettsanlegg, legesenter, bensinstasjon, forretninger og dagligvarehandel.



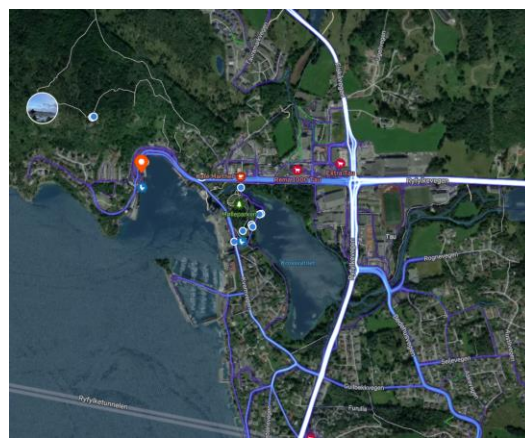
Figur 2.3 Målpunkt (Kilde: 1881.no/kart, tekstbokser Multiconsult)

## 2.3 Gående og syklende

Fra Strava.com sine heatmaps kan vi se tendensene til hvilke av vegene som er mest brukt av gående og syklende. Det ser ut til at både Ryfylkevegen og Kvernvegen via Mølleparken/båtforeningen er mye brukt av gående. Det ser videre ut til å være flere syklende i Ryfylkevegen i nord, sør og øst for rundkjøringen i sentrum. Det er færre syklende vestover mot planområdet.



Figur 2.4 Heatmap gående (Kilde: Strava.com)



Figur 2.5 Heatmap syklende (Kilde: Strava.com)



Ifølge Google maps tar det 17 minutter å gå fra planområdet til rundkjøringen mellom E13 og Fylkesvei 4656, midt i sentrum. Dette er en strekning på ca. 800m i luftlinje. De første 400m langs sjøen er flat. Deretter stiger veien oppover før den flater ut og har en slakere stigning inn mot rundkjøringen.

Figur 2.6 Høydekart mellom planområdet og rundkjøring i sentrum (Kilde: hoydekart.no)

Gående og syklende er ikke separert i dagens vegsystem. Fra rundkjøringen i sentrum veksler tilbudet for de myke trafikantene fra G/S-veg hvor det delvis er grønttrabatt til fortau.



Figur 2.7 Oversiktsbilder fra rundkjøring i sentrum retning vest mot planområdet (Kilde: Google maps)

Når man kommer ned til ferjekaien er det tosidig fortau og gangfelt på kaiområdet og rundt bussholdeplassene. Kryssinger av vegbanen er markert med overgangsfelt. Langs fylkesveg 4656 er det fortau på nordsiden som går over til G/S-veg som snarvei til parkeringsområdet ved Espira Tau barnehage hvor det også er en gangbro/trappeforbindelse ned til kaiområdet. Trappen er ikke universelt utformet.

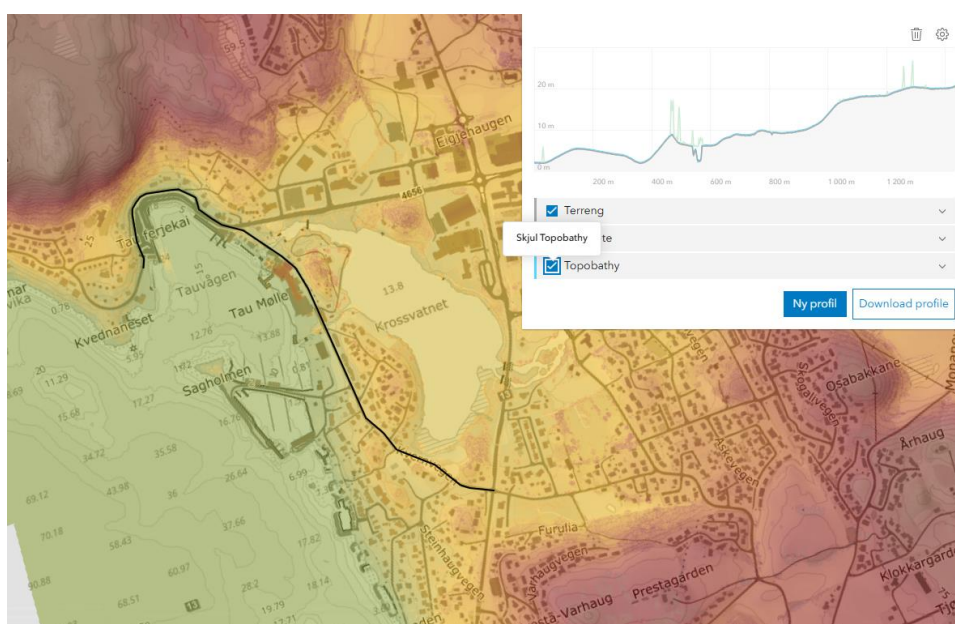


Figur 2.8 Oversiktsbilder fra fergekai (Kilde: Google maps)

Det er et opphold i tilbudet til de myke trafikantene i det utflytende kryssområdet inn til planområdet der gående må passere parkerte biler langs kaikanten. I bakkant av planområdet er det fortau på sørsiden av Kvednanesvegen opp til boligområdet. Ved servicebygg på kaien er det etablert tosidig sykkelparkering med takoverbygg med plass til ca. 60 sykler.



Figur 2.9 Oversiktsbilder kommunal parkeringsplass og sykkelparkering (Kilde: Google maps)



Ifølge Google maps tar det 19 min å gå fra planområdet via Mølleparken til Ryfylkevegen. Dette er en strekning på 1,3km hvor det er jevnere og slakere stigning enn Ryfylkevegen. Standarden er ikke like bra. Veggen er smal og har ingen separering av kjørende og myke trafikanter.

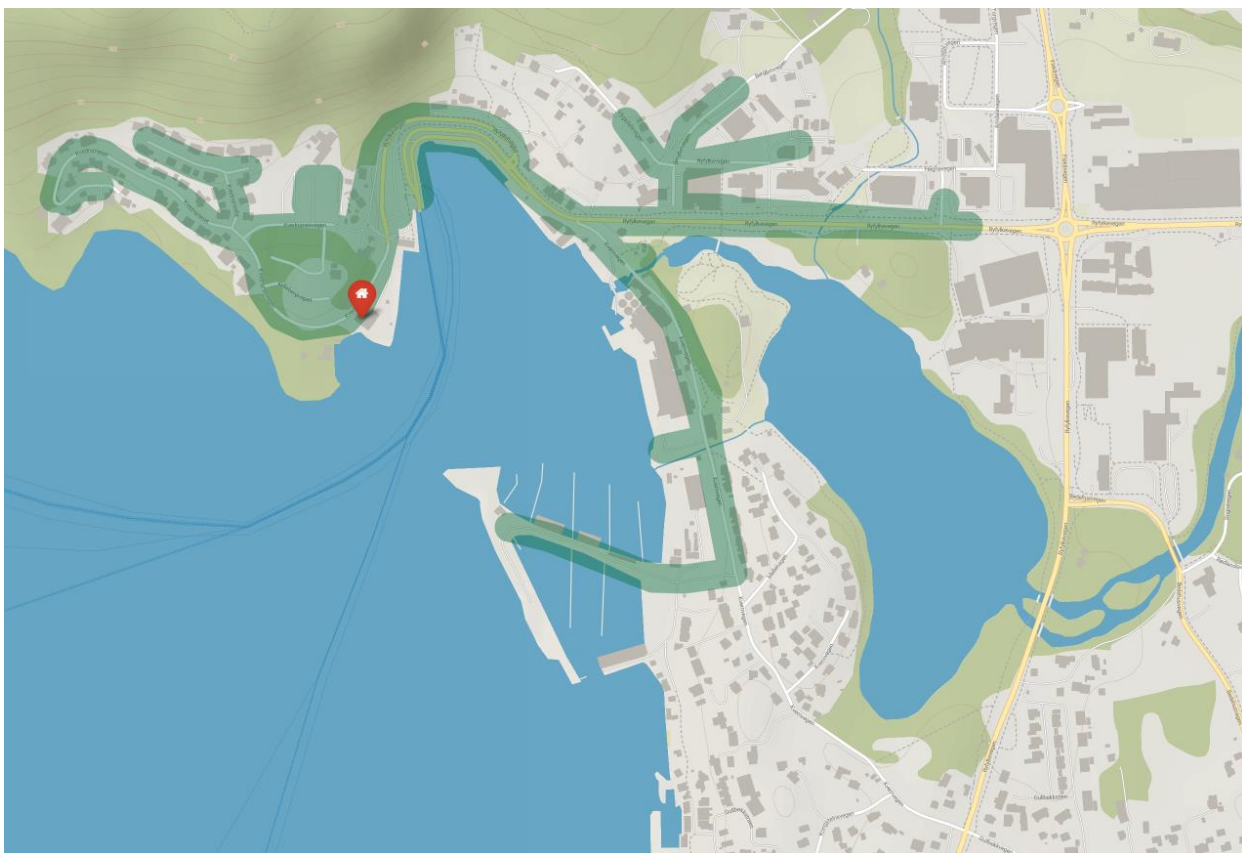
Figur 2.10 Høydekart mellom planområdet via Mølleparken til Ryfylkevegen (Kilde: hoydekart.no)



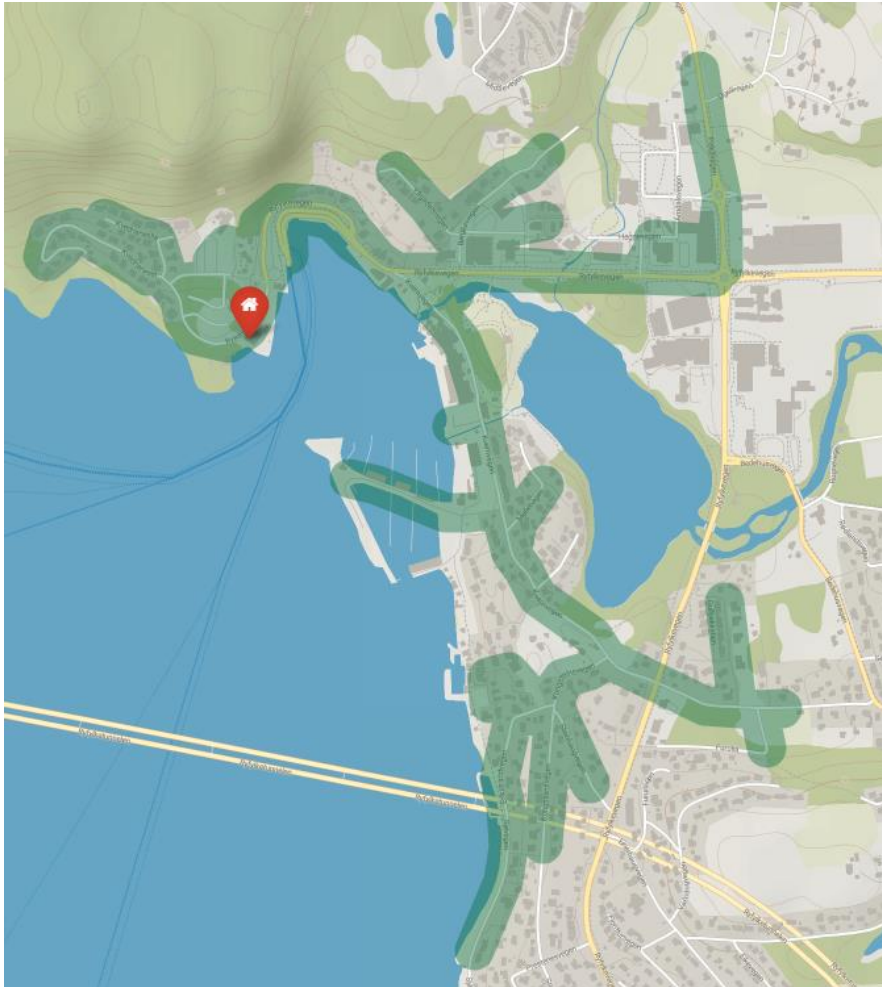
Figur 2. 11 Oversiktsbilder Kvednanesvegen via Mølleparken til Ryfylkevegen (Kilde: Google maps)

I Strand kommune er rundt 50% av reisene under 3 km, men bil er fortsatt det mest brukte fremkomstmiddelet. Bare 30% av reisene under 1 km skjer til fots eller med sykkel i Strand kommune, mot 50% i Sauda og Suldal. (Se kap. 4 Reisevaner) Dette viser et klart forbedringspotensiale.

I følge sykledit.no sin rekkeviddeanalyse kan vi se et estimat på hvor langt man når fra planområdet som startpunkt. I figur 2.12 ser vi hvor langt gående rekker på 10 minutter med en fart på 4 km/t. Til fots når man dagligvarebutikkene og Mølleparken. I figur 2.13 ser vi at man med en fart på 17 km/t på sykkel når de fleste målpunktene vist i kap. 2.2.



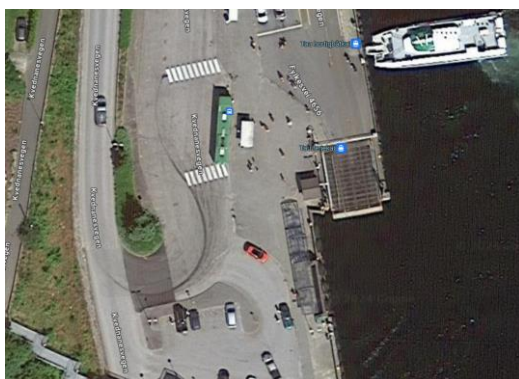
Figur 2.12 Rekkeviddeanalyse gående, fart 4 km/t (Kilde: sykledit.no)



Figur 2.13 Rekkeviddeanalyse syklende, fart 17 km/t (Kilde: sykledit.no)

## 2.4 Sykkelparkering

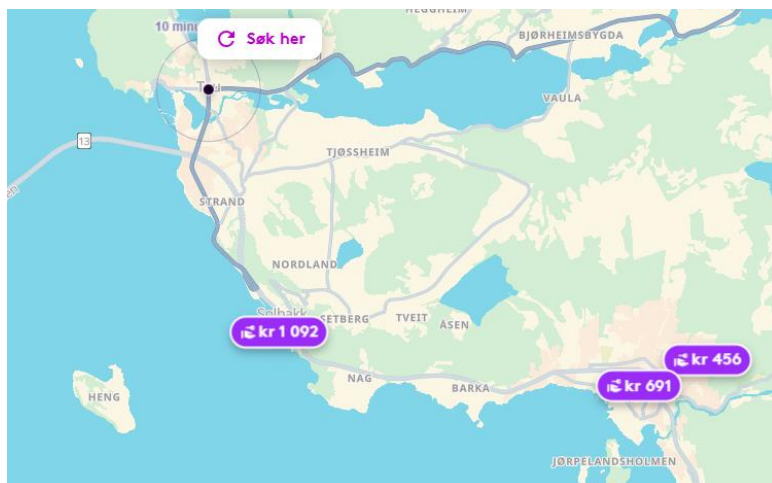
Ved servicebygg på kaien er det etablert tosidig sykkelparkering med takoverbygg hvor det er plass til ca. 60 sykler.



Figur 2.14 Sykkelparkering kai (Kilde: Google maps)



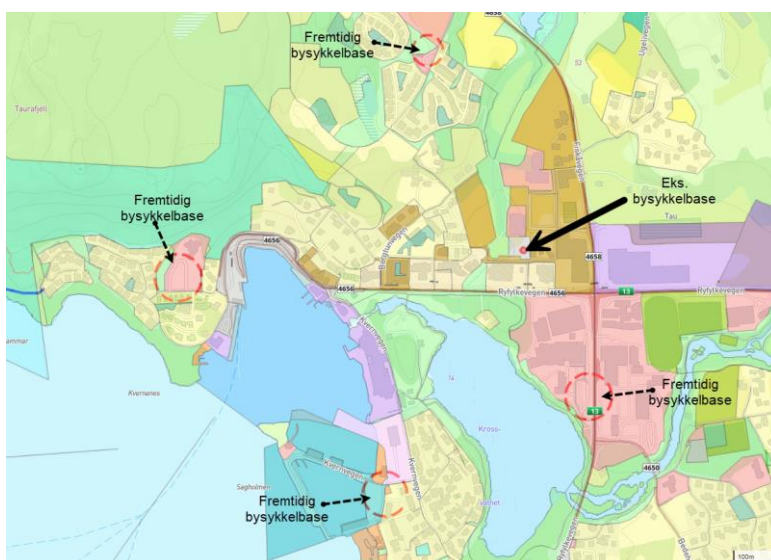
## 2.5 Delingsmobilitet



Getaround, tidligere Nabobil, har noen biler til leie i Solbakk og Jørpeland. Det ser ikke ut til å være andre aktører i Tau pr. i dag.

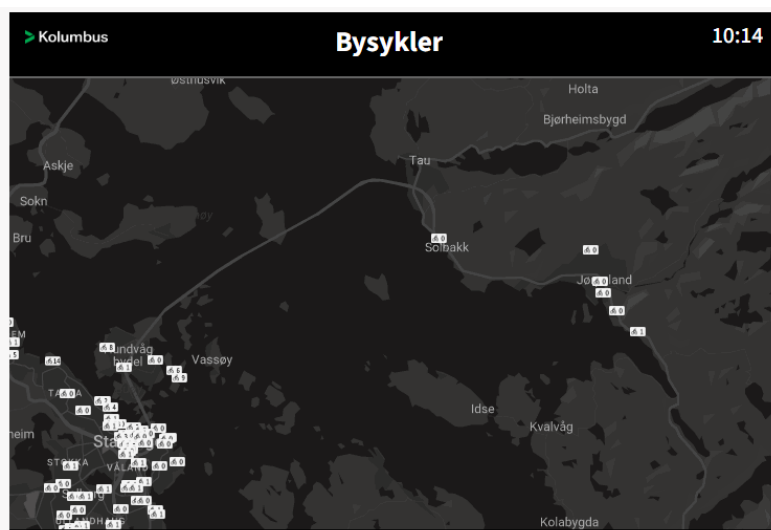
Det er et bredere tilbud i Stavanger.

Figur 2.15 Delingsmobilitet (Kilde: Getaround.com)



Eksisterende og fremtidig sone for bysykkelbase er markert på kommunekart.com. Eksisterende bysykkelbase er plassert rett nord for Kiwi og Rema1000.

Figur 2.16 Eksisterende og fremtidige soner for bysykkelbase. (Kilde: kommunekart.com)



Kolumbus tilbyr tilgang til bysykler i billettapp'en sin. Det er registrert sykler i Solbakk og Jørpeland, ingen i Tau foreløpig. Strand kommune har søkt om å få være med på HjemJobbHjem prosjektet, men har foreløpig ikke kommet med.

Figur 2.17 Bysykkel (Kilde: Kolumbus)

## 2.6 Kollektivtrafikk



Figur 2.18 Båt- og busstilbud i Ryfylke (Kilde: Bilde fra Regionalplan for samordna arealbruk og transport i Ryfylke 2017-2030)

Fra Tau ferjekai, 100m fra planområdet går buss 101 til Solbakk terminal/Forus øst. Noen av avgangene går forbi UiS. Ruten har avgang ca. hvert 15 min på morgen og ettermiddag, og hvert 30 min midt på dagen. Ruten har reisetid på 10min til Solbakk og 45-50 min til Forus øst. Fra Tau ferjekai går det i tillegg skolebuss til Strand videregående skole.

Om man bytter buss på Solbakk terminal, er det korresponderende ruter til buss 100 mellom Jørpelandsvågen og Stavanger bussterminal. Buss 130 går mellom Solbakk terminal og Fiskå (Døvik). Buss 140 går mellom Solbakk terminal og (Fister) Hjelmeland. Langs E13 går rute 140 mot Hjelmeland, rute 141 går videre fra Hjelmeland til Vormedalen.

Fra Tau ferjekai går det hurtigbåter og ferje. Det er 6 ruter for hurtigbåt (504-506-510-518-520-522) som går mot Stavanger med reisetid mellom 15-45min, mot Hjelmeland og Sauda via Ryfylkeøyene. Det er en ferjerute (580) som går mellom Stavanger og Foldøy/Jelsa, via blant annet Tau ferjekai.

## 2.7 Båttrafikk

Kystverket har sporinger for båttrafikk i området, for kommersielle fartøy (AIS klasse A), og lystbåt (klasse B). Sporingssystemet er påbudt for alle passasjerskip, samt for lasteskip med lengde 12 meter eller mer.

Sporingene viser at det er nærmere 750 fritidsbåtpasseringer ved Tau Fergekai, og 2500 passeringer med kommersielle fartøy.

Det er sannsynlig at flere kommersielle fartøy og fritidsbåter ikke har AIS, og at båttrafikken er større i området enn sporingene tilsier.



2.8 Trafikkulykker

Det er registrert 4 trafikkulykker langs strekningen i tidsperioden fra 2015 til i dag. Ulykkene som er nærmest planområdet er lokalisert i starten av fergekaia.



| OBJ.VEGOBJEKT-ID | DATO       | KLOKKELETT | UKEDAG  | ULYKSESKODE                                               | STEDSFORHOLD                         | ULYKKESTYPE            | ULYKKESTYPE UNDERKATEGORI                                           |
|------------------|------------|------------|---------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 857072848        | 16.04.2018 | 15:12      | Mandag  | Enslig kjøretøy veltet i kjørebanelen                     | Rundkjøring                          | Andre ulykker          | Andre ulykker (parkering o.l)                                       |
| 738328166        | 06.08.2016 | 14:47      | Lørdag  | Venstresving foran kjørende i motsatt retning             | 3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)     | Kryssende kjøreretning | Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvingning |
| 1019211805       | 15.06.2023 | 17:00      | Torsdag | Påkjøring bakfra ved høyresving                           | 3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)     | Kryssende kjøreretning | Ulykke ved avsvingning fra samme kjøreretning                       |
| 1024495035       | 02.09.2024 | 12:10      | Mandag  | Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i høyrekurve | Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel | Utforkjøring           | Enslig kjøretøy kjørte utfor veien                                  |

Figur 2.19 Registrerte trafikkulykker (Kilde: vegkart.no)

### 3 Planstatus og rammebetingelser

#### 3.1 Statlige retningslinjer og overordnede planer

Følgende nasjonale og regionale styringsdokumenter er relevante for vurdering av planforslaget, se planbeskrivelse for utfyllende informasjon;

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP, Kgl. res. 26.09.2014)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene (Kgl. res. 04.09.2009)
- Regionalplan for Jæren 2013–2040
- Strategisk næringsplan for Strand kommune 2015–2025
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023–2027)

#### 3.2 Kommuneplan

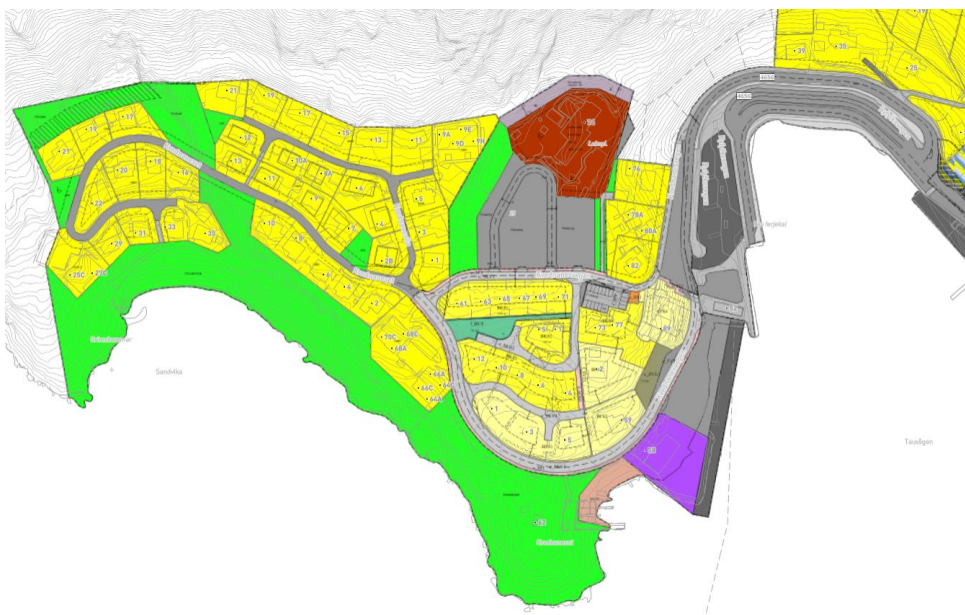


I kommuneplanen for Strand kommune (vedtatt 2012) er planområdet avsatt til næring, kai og parkering. Området er også vist som havn (lyseblå), ferdsel (blå), samt næring og vei (lilla og grå) i arealdelen. Dette samsvarer med intensjonen om å videreutvikle området rundt Tau fergekai til transportrelaterte og næringsrettede formål.

Figur 3.1 Gjeldende kommuneplan  
(Kilde: kommunekart.com)

#### 3.3 Gjeldende reguleringsplaner

Se planbeskrivelse for utfyllende informasjon om tilgrensende reguleringsplaner.



Gjeldende reguleringsplan i planområdet er «Parkeringsplass ved Tau fergekai» (PlanID 1130\_88-1), vedtatt i 1988. Denne regulerer området til næring/industri, parkering og kai, og danner det formelle plangrunnlaget for videre utvikling.

Figur 3.2 Gjeldende reguleringsplaner  
(Kilde: kommunekart.com)

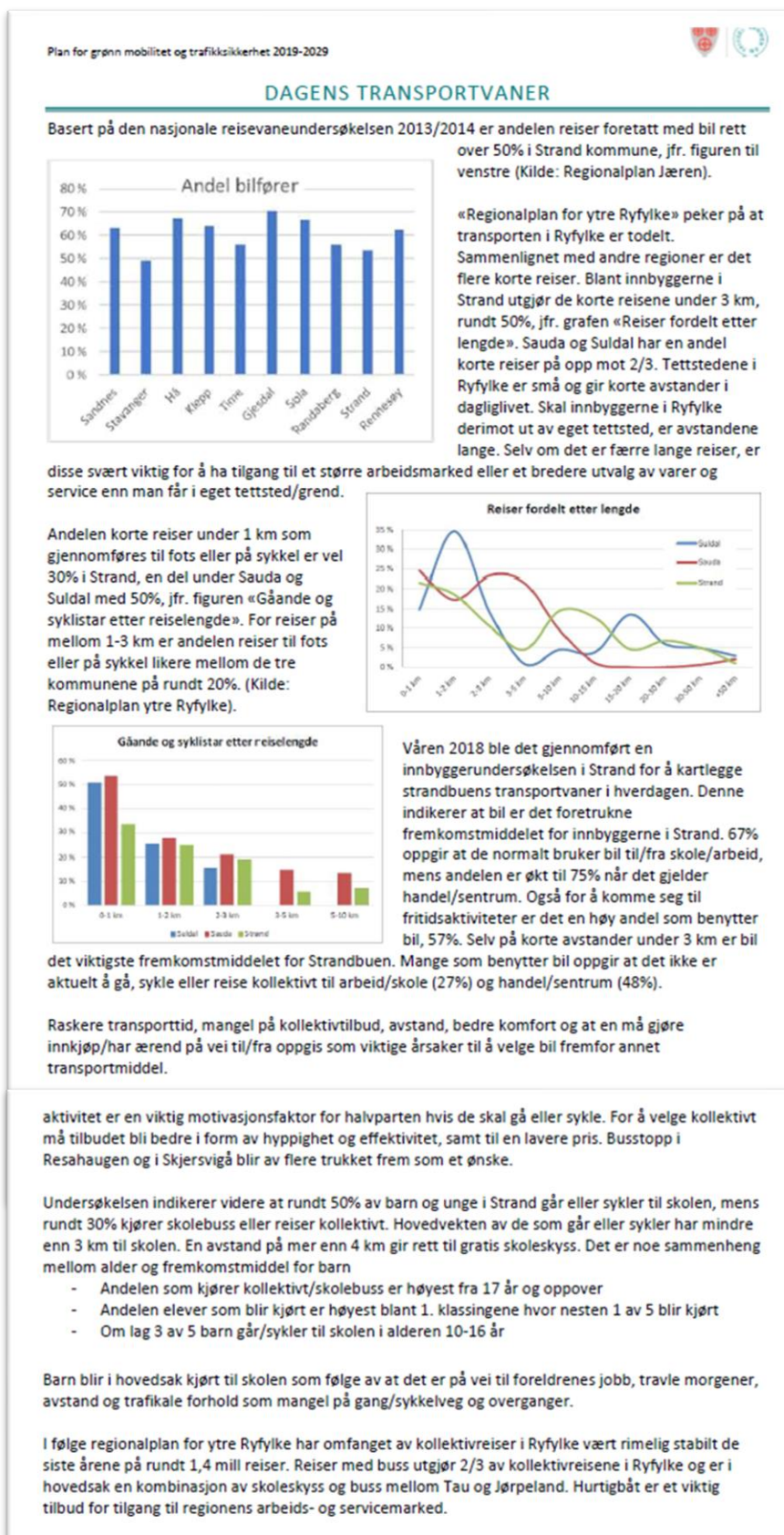
## 4 Reisevaner

Det er et stort potensial i å legge bedre til rett for myke trafikanter og kollektiv ettersom 75% av transportarbeidet i Norge er reiser på under 5km.

I Strand kommune er det søkelys på hverdagstransport og daglige gjøremål som skoleveg, reise til jobb, handel, holdeplasser og sentrum.

Plan for grønn mobilitet og trafiksikkerhet, 2019 – 2029 oppsummerer dagens reisevaner.

Figur 4.1 Dagens transportvaner  
(Kilde: «Plan for grønn mobilitet og trafiksikkerhet 2019-2029, Strand kommune)







## 5.1 Veinett, atkomst, parkering

Planforslaget medfører Ingen endringer på hovedveinettet, verken fylkesveg eller kommunal veg.

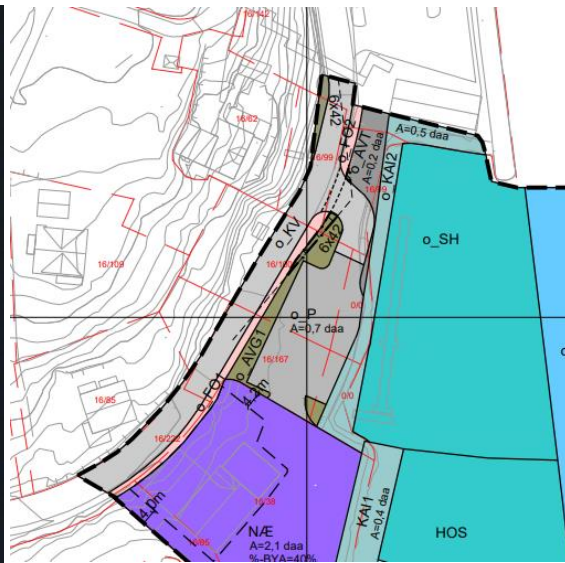
Atkomst til planområdet er strammet opp og vinklet rett på fylkesveg. Det er planlagt nytt fortau nord for krysset som kobler eksisterende fortau i sør med kaiområde i nord. Dette bidrar til lavere fart, bedre sikt og bedre trafikksikkerhet både for kjørende og myke trafikanter.

Personbiler har kjøremåte A i alle svingebevegelser gjennom krysset. Bredder og kurvatur i krysset er tilpasset sporing til vogntog og semi-trailer med kjøremåte C. Atkomst til planområdet går fortsatt over kommunal parkeringsplass.

Det er 7,25 meter bredde på kjøreareal mellom parkeringsplassene. Bredde på parkeringsplassene er satt til 2,6 meter i tråd med anbefalinger i Byggforsk-serien og den nyere anbefalingen fra SINTEF. Det er en HC-parkering som ligger langs med kjøreretning. Den er 3 x 6 meter.

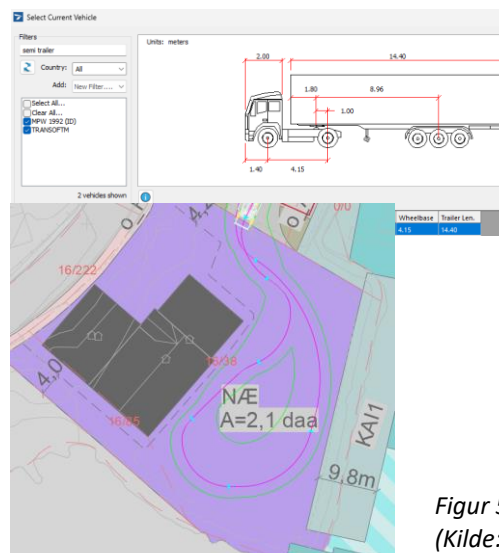
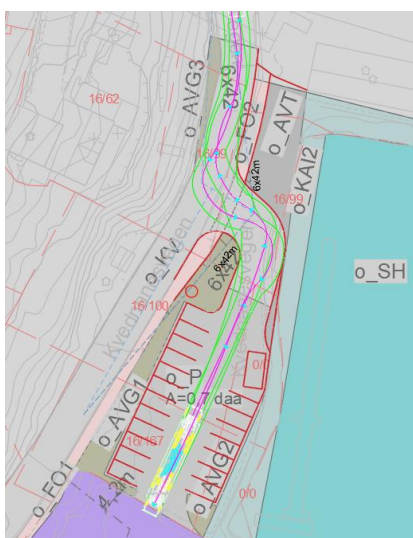


Figur 5.2 Oversiktsbilde atkomst eks. situasjon  
(Kilde: 1881.no/kart)

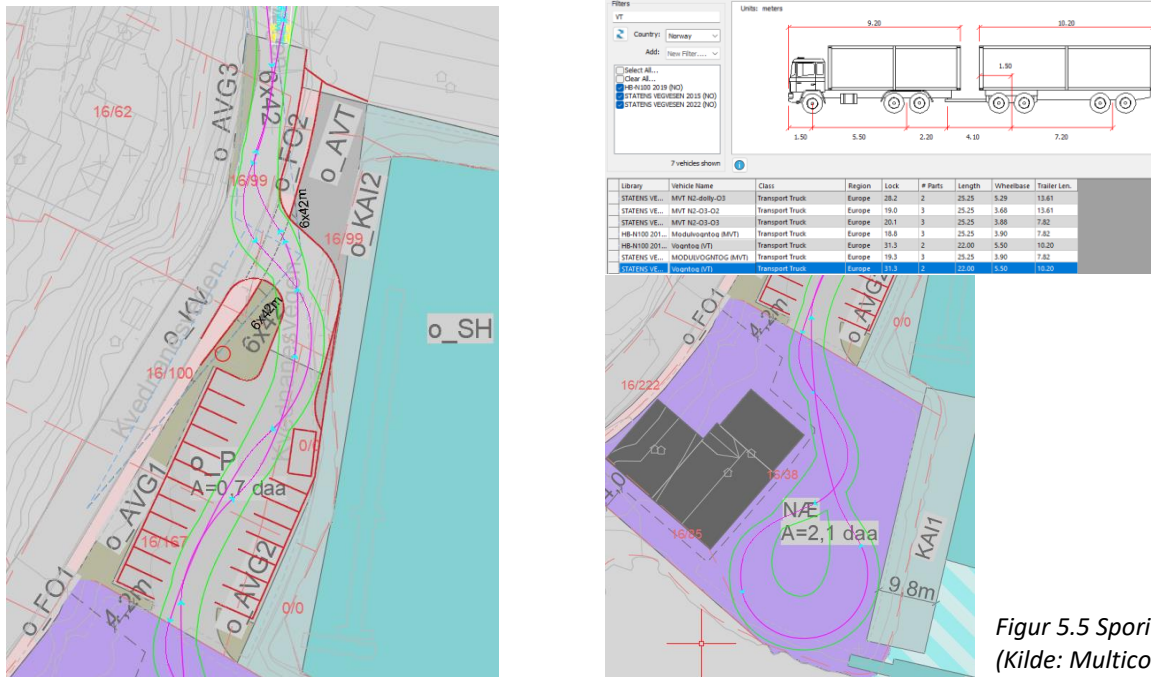


Figur 5.3 Utsnitt plankart (Kilde: Multiconsult)

Tungtransporten snur på næringsareal, og er dermed ikke i konflikt med parkerende biler og myke trafikanter. Under vises sporing for semi-trailer og vogntog.



Figur 5.4 Sporing semitrailer  
(Kilde: Multiconsult)



Figur 5.5 Sporing vogntog  
(Kilde: Multiconsult)

Planforslaget legger til rette for etablering av parkeringsplasser i tilknytning til næringsbebyggelsen. Parkeringen skal primært skje utenfor bygget, innenfor formålet næringsbebyggelse, og organiseres slik at den er funksjonell for daglig drift, ansatte og eventuelle besøkende. Det er ikke oppgitt hvor mange parkeringsplasser det blir. Det antas at det vil være plass til 5 parkeringsplasser som ikke er i konflikt med snumuligheten til de store kjøretøyene som skal snu på egen tomt.

Parkeringsplassene innenfor næringsarealet skal etableres med fast dekke, og utformes med hensyn til funksjonalitet, tilgjengelighet og drift. Utformingen skal sikre god manøvrerbarhet og ikke være til hinder for varetransport eller annen logistikk i området.

I tillegg skal tiltakshaver benytte 8 av de 20 parkeringsplasser på offentlig parkeringsareal (o\_P). Bruken av offentlig parkering skjer etter inngått avtale med kommunen, og inngår som en del av virksomhetens samlede parkeringsdekning. En av parkeringsplassene bør reserveres til gjester.

Parkeringsplass langs med kjøreretning er beregnet for HC. Plassen er 3x6 meter.

Ingen av parkeringsplassene er beskrevet tilpasset el-lading.

I «Utfyllende bestemmelser og retningslinjer til kommuneplanens arealdel», § 2.5 Retningslinjer for avkjørsel og parkering av biler, motorsykler og sykler for bebyggelsens behov, står det; «Industri- og lagerbebyggelse skal ha oppstillingsplass for 1 bil pr. 100m<sup>2</sup> gulvflate i bebyggelsen.

Næringsarealet har BRA= 1110 m<sup>2</sup>.



## 5.2 Turproduksjon

### Nøkkelinformasjon fra tiltakshaver:

Hovedtyngden av trafikk blir på morgen mellom ca. kl. 07-08.

Ansatte pendler til og fra. Det vil i gjennomsnitt være ca. 20 ansatte til stede i løpet av en dag.

Det vil kunne øke noe i gjennomsnitt på morgen og ettermiddag avhengig av antall båter som skal inn og ut av base. Det vil maksimum være 40 ansatte til stede på evt. samlinger.

I tillegg vil det være kundebesøk og varelevering.

I dagens situasjon er det ikke drift på næringseiendommen, mens den kommunale parkeringsplassen er i bruk med 42 parkeringsplasser. Vi legger til grunn at disse brukes 1-2 ganger pr. døgn gjennom et år.

I ny situasjon er følgende lagt til grunn:

- Kommunal parkeringsplass er redusert til 20 plasser, hvorav 8 av disse er reservert Bremnes Seashore AS
- Det legges inn høyere bruk av kommunale parkeringsplasser ettersom antallet parkeringsplasser er redusert
- Det vil være 20 reiser til og 20 reiser fra næringseiendommen pr. dag med bil
- Det er areal til ca. 5 parkeringsplasser på egen tomt, totalt 13 parkeringsplasser inkl. de som er reservert på kommunal parkeringsplass
- Det vil være ca. 2 besøkende til næringseiendommen pr. dag
- Det vil være 2-4 vareleveringer til næringseiendommen pr. dag

### Dagens trafikkmengde:

42 kommunale parkeringsplasser x 1,5 pr. døgn x 2 (inn og ut) = **126 ÅDT**

### Ny trafikkmengde:

12 kommunale parkeringsplasser x 3 pr. døgn x 2 (inn og ut) = 72

20 arbeidsreiser til og 20 fra pr. døgn = 20 x 2 = 40

2 besøkende pr. døgn = 2 x 2 = 4

2 – 4 vareleveringer pr. døgn = 4 x 2 = 8

2 besøkende til båthavn pr. døgn = 2 x 2 = 4

**Totalt** **128 ÅDT**

Turproduksjonen vil være tilnærmet lik dagens situasjon.



### 5.3 Gående og syklende



Figur 5.6 Utsnitt plankart  
(Kilde: Multiconsult)

I kap. 2.3 er det beskrevet hvordan gående og syklende ledes til og fra planområdet i eksisterende situasjon fra det øvrige vegnettet. Planforslaget endrer ikke på dette.

Som beskrevet i kap. 2.3 er det et opphold i tilbudet til myke trafikantene i det utflytende kryssområdet inn til planområdet, der myke trafikanter må ferdes på kjøreareal og passere parkerte biler langs kaikanten.

Dette er forbedret ettersom atkomst til planområdet er strammet opp. Det er regulert nytt fortau i nord som leder myke trafikanter mellom eksisterende fortau i sør, via nytt fortau til kaiområdene i nord.

Området for AVT nord i planområdet skal brukes til sykkelparkering og annet opphold.

Det etableres også en ny kaifront som er skilt fra kjøreareal og offentlig parkeringsplass hvor gående kan ferdes.

### 5.4 Sykkelparkering

Det er lagt opp plass til plassering av nye sykkelstativ i formål o\_AVT nord for krysset. Det skal tilrettelegges for minimum to sykkelparkeringsplasser i tilknytning til personalinngang, som skal være lett tilgjengelig og beskyttet mot vær. I tillegg er det også god dekning ved eksisterende sykkelparkering på kaia i nord, ref. kap. 2.4.

### 5.5 Delingsmobilitet

Planforslaget legger ikke opp til ny delingsmobilitet. Det vil være gangavstand til planlagt sone for bysykkel på parkeringsplass ved Espira Tau barnehage, ref. kap. 2.5.

### 5.6 Kollektivtrafikk

Planforslaget påvirker ikke kollektivtrafikken.

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til både buss og hurtigbåt. Ansatte og besøkende har dermed gode forutsetninger for å reise med kollektivtransport.

### 5.7 Båtttrafikk

Det forventes ca. 40 anløp pr. uke med arbeidsbåter (ca. 15 meter) langs ny kai og tilsvarende ca. 70 anløp med småbåter.



## 5.8 Trafikale konsekvenser

Planforslaget medfører ingen endringer på hovedveinettet, men innebærer oppstramming av kryss og forbedret atkomst til planområdet. Krysset er vinklet rett på fylkesvegen, noe som gir bedre sikt, lavere fart og økt trafiksikkerhet for både kjørende og myke trafikanter. Kryssutformingen er tilpasset både personbiler og tungtransport. Tungtransporten snur på næringsareal, og er dermed ikke i konflikt med parkerende biler og myke trafikanter.

Offentlig parkering reduseres fra 42 til 20 plasser på offentlig areal, hvorav en er HC-parkering. Det er anslått at det er plass til 5 parkeringsplasser på egen tomt. Dette er i tråd med mål om redusert bilavhengighet og nullvekst i personbiltrafikken.

For myke trafikanter etableres nytt fortau som kobler eksisterende gangarealer med kaiområdet. Det legges til rette for sykkelparkering både ved personalinngang og i nordre del av planområdet.

Det er ikke registrerte trafikkulykker i planområdet. Trafiksikkerheten styrkes gjennom bedre kryssutforming, separering av trafikktyper og tilrettelegging for gående og syklende. Tiltakene vurderes å ha positiv effekt på sikkerheten.

Turproduksjonen blir tilnærmet lik som i dag, 128 ÅDT mot 126 ÅDT i dagens situasjon. Kapasitetsmessig er området godt tilrettelagt for både personbiltrafikk og tungtransport, og planforslaget vurderes å ha positive trafikale konsekvenser.



## 6 Tiltak



Figur 6.1 Utsnitt utomhusplan (Kilde: Multiconsult)

Deler av det oppstrammede krysset/kjørevegen vil ligge i dagens sjø, hvor ny offentlig kai, o\_KAI2 er regulert. Det er ikke sagt noe angående rekkefølgekrav i reguleringsbestemmelsene knyttet til kai og småbåthavn. Krysset kan ikke strammes opp før kaien er bygget. Det må videre sikres at kaien har tilstrekkelig bæreevne til å tåle vekten av tungtrafikken som skal frem til planområdet.

Tiltakshaver har fremkommelighet for alle kjøretøy i eksisterende situasjon og er dermed ikke avhengig av at krysset legges om.

I plankartet er det regulert nytt fortau, o\_FO2 mellom eksisterende kjøreveg og o\_AVT. Fortauet er avsluttet hvor det møter dagens fortauskant ved trapp som kommer ned fra gangbro. Området under gangbroen fremstår ikke som et naturlig ferdselsområde og leder ikke til gangarealer videre nordover. Den naturlige gangaksen er mot trappens start og nordsiden av eksisterende bygg, som leder videre til sykkelparkering, bussholdeplasser og kaiområdet.



Figur 6.2 Utsnitt plankart (Kilde: Multiconsult)



Figur 6.3 Eks situasjon (Kilde: Google maps)

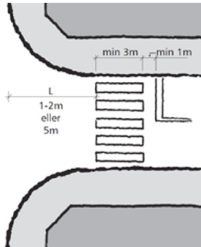


### 3.1.2 Kryssing ved kryss

Gangfelt plasseres enten så tett opp mot et kryssområde som mulig, eller så langt unna at kjørende rekker å observere gangfeltet uavhengig av krysset.

Gangfeltet bør enten ligge 1 - 2 m (L) fra kantstein til den gata som går parallelt med gangfeltet, eller 5 m (L) fra denne (...). Kort avstand gir liten omveg for gående langs gata, 5 m avstand gir mulighet for en bil til å stoppe for gående uten å hindre kryssende motorisert trafikk. (Håndbok N100 Veg- og gateutforming)

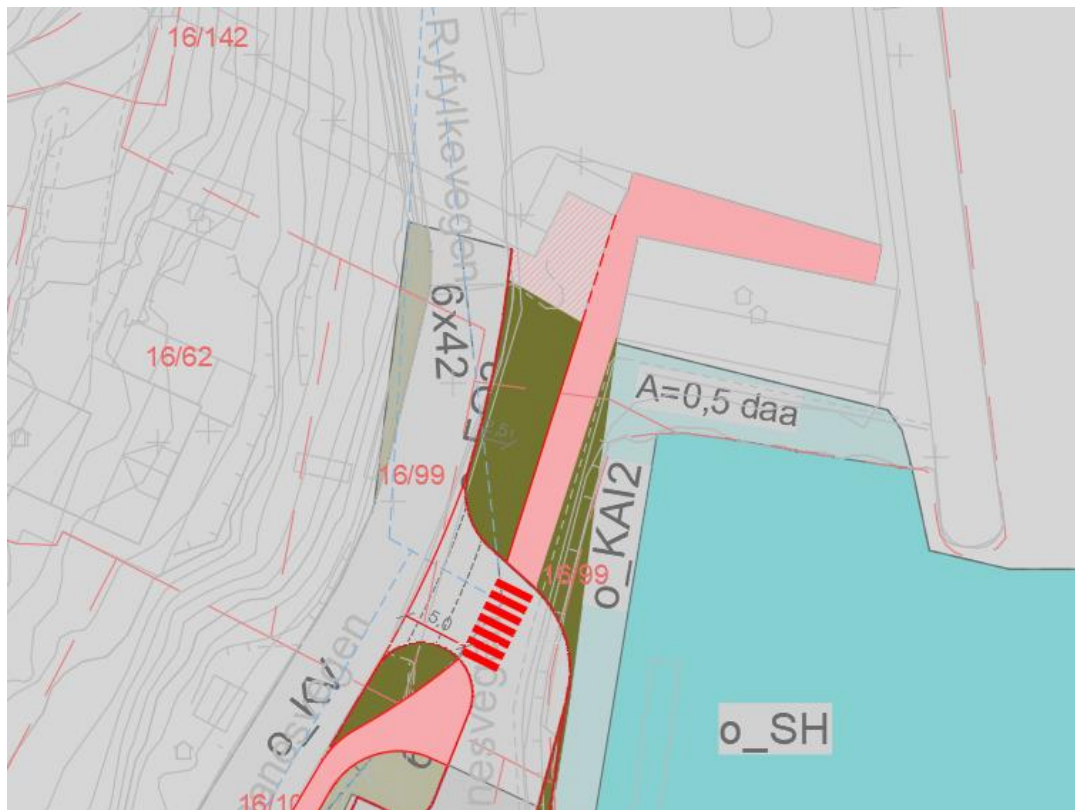
For bestemmelser om plassering av gangfelt i forhold til vikelinje henvises det til håndbok N302.



Figur 3.2 Plassering av gangfelt ved kryss jf. N100 Veg- og gateutforming

I håndbok V127 Kryssingsteder for gående er det beskrevet hvor gangfelt skal plasseres i kryss. I dette tilfellet er det med tanke på trafiksikkerhet og naturlige ganglinjer for gående en bedre løsning å trekke gangkryssingen 5 meter inn i krysset. Da vil kjøretøy ha mulighet til å stå oppstilt på sekundærveg uten å blokkere gangtrafikken. Det vil kunne løses som vist under.

Figur 6.4 Utklipp V 127 Kryssingsteder for gående (Kilde: Statens vegvesen)



Figur 6.5 Skisse alternativ løsning (Kilde: Multiconsult)



## 7 Referanser

Planbestemmelser planID 202303 Detaljreguleringsplan Kvednanesvegen 85, Tau  
Planbeskrivelse planID 202303 Detaljreguleringsplan Kvednanesvegen 85, Tau  
Utomhusplan planID 202303 Detaljreguleringsplan Kvednanesvegen 85, Tau  
V127 Kryssingssteder for gående  
V713 Trafikkberegninger  
Kystverket.no  
Google maps  
1881.no/kart  
Vegkart.no  
Strava.com  
Sykledit.no  
Getaround.com  
Kommunekart.com  
Kolumbus.no  
Regionalplan for samordna arealbruk og transport i Ryfylke 2017-2030  
Plan for grønn mobilitet og trafiksikkerhet 2019-2029», Strand kommune