

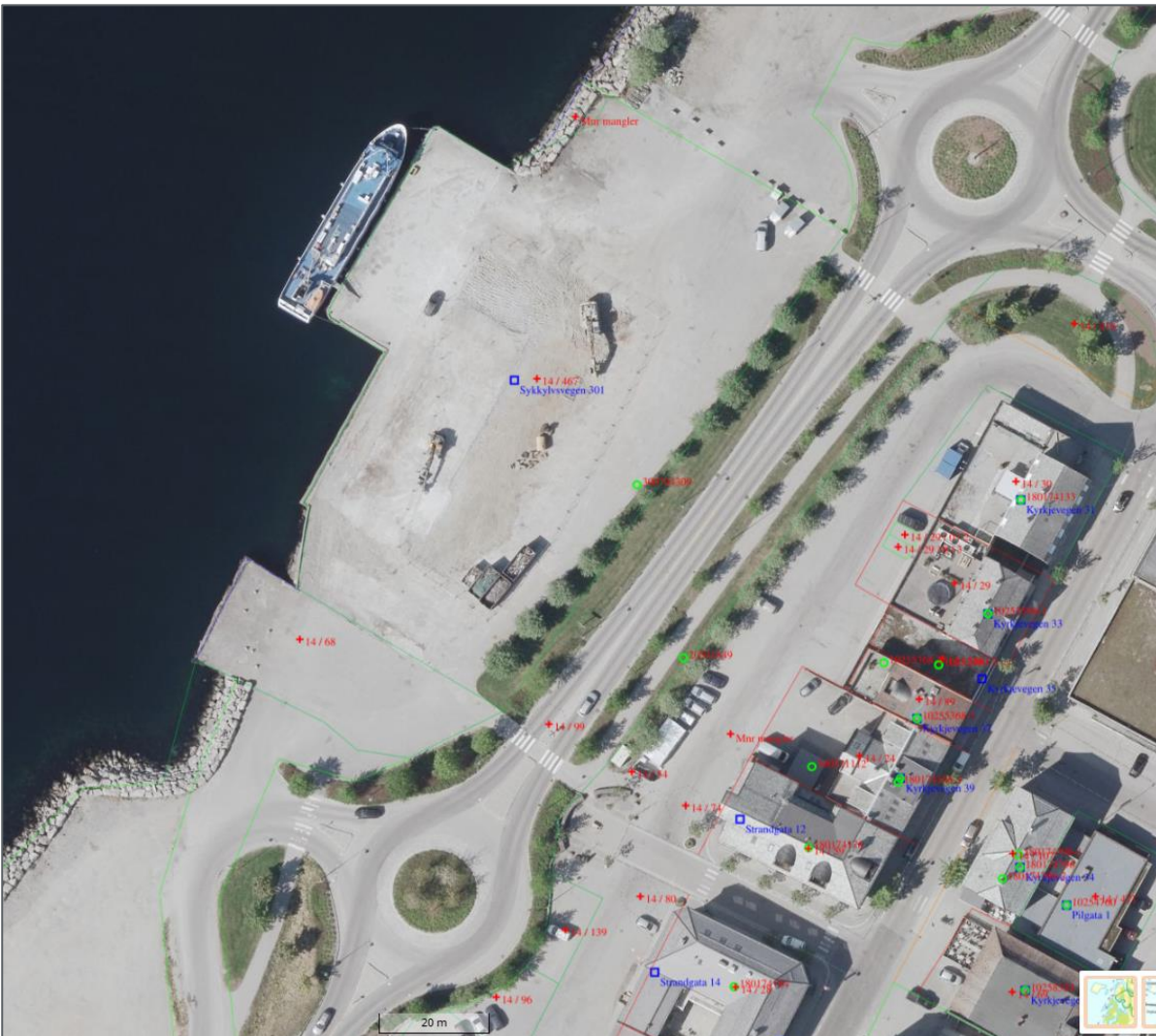
Oppdragsgiver: **REN SYKKYLVEN AS**
Oppdragsnr.: **52203394** Dokumentnr.: **01**

Til: Kibsgaard-Petersen arkitekter AS for REN Sykkylven
Fra: Håvard Parr Dimmen
Dato: 2022-10-04

► Trafikkvurdering - dagligvarebutikk Sykkylven

I forbindelse med detaljplanlegging av ny Rema 1000-butikk i Sykkylven, har Norconsult gjort en trafikkvurdering i forbindelse med det planlagte tiltaket.

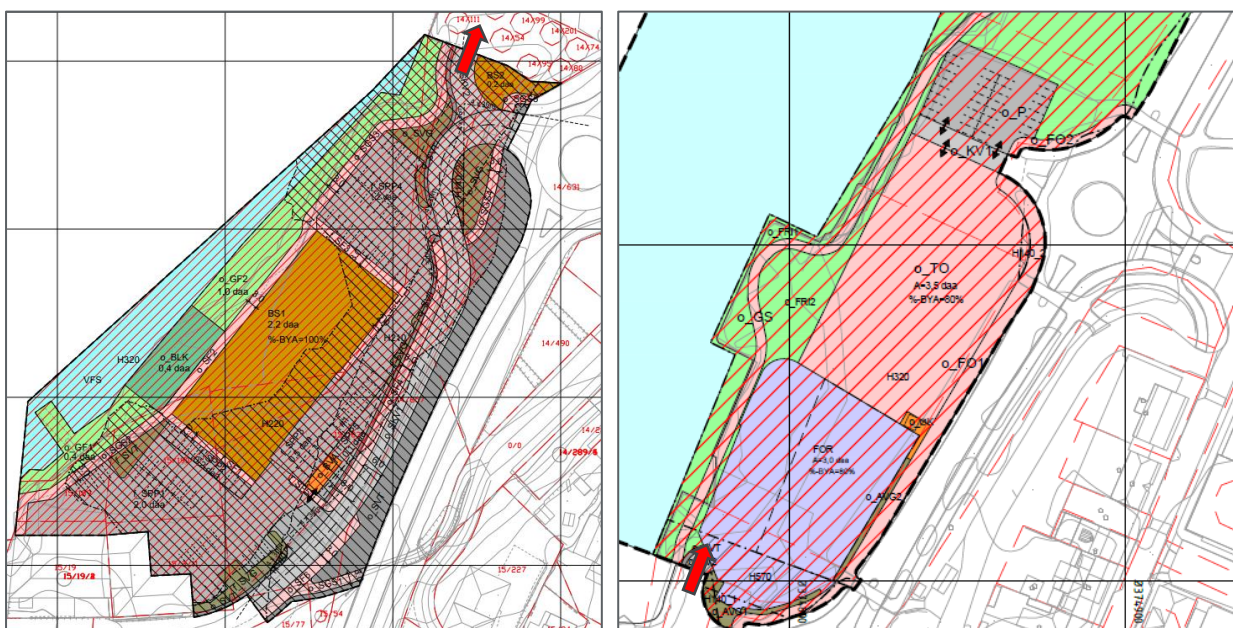
Planområdet er lokalisert til tomt med adresse Sykkylvsvegen 201, og omfatter deler av gnr/bnr 14/467 og 14/68. Adkomst til butikken er planlagt via trearmet rundkjøring på fv. 60. På det aktuelle området var det tidligere godsterminal.



Figur 1 Utsnitt av planområde (ortofoto: norgeskart.com)

1. Arealbruk og dagens trafikkmønster

Sjøsidan av fv. 60 gjennom Aure sentrum er planlagt som utbyggingsområde med sentrumsformål, og en kan forvente en vesentlig transformasjon fra åpent havneområde til sentrumsrelatert handel/kontor og boliger i denne delen av Aure. Nabotomten (gnr/bnr 15/233) har godkjent plan for et nybygg med forretning/kontor og boliger, planID 15282019002. Eksisterende vedtatt plan og planutkast for det nye tiltaket er vist nedenfor.



Figur 2 Utsnitt av planID 15282019002 til venstre. Utsnitt av planforslag med forretningsområde (lilla) og torg/gs-veger (rosa) til høyre. Adkomsten til planområdet er vist med rød pil.

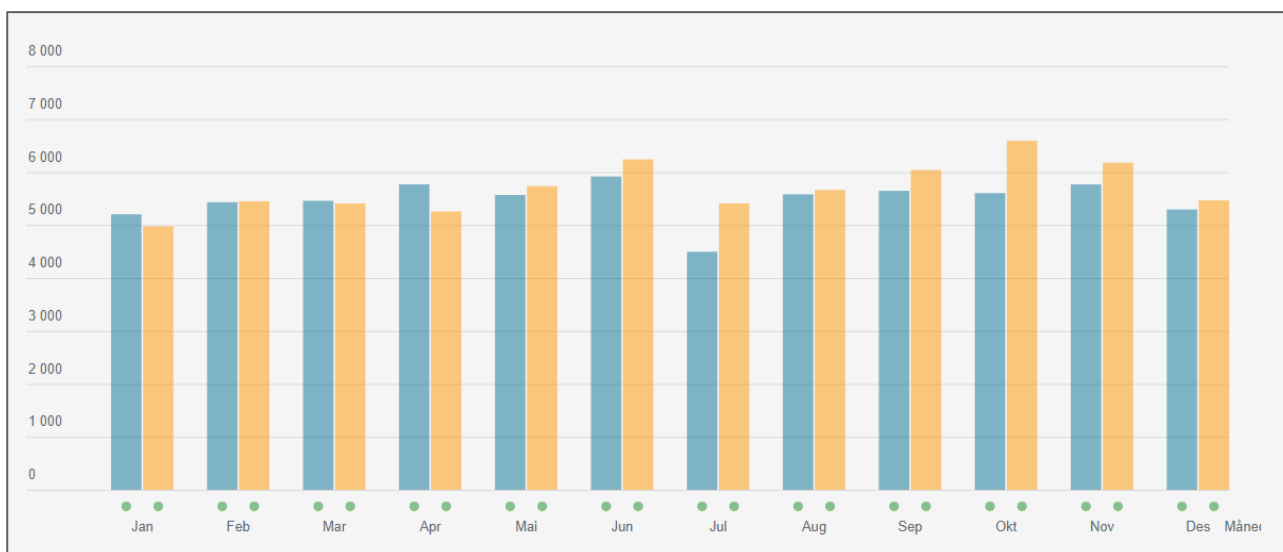
Dagens to rundkjøringer har relativt moderat belastning, og fungerer som effektive fartsdempende tiltak på gjennomgående trafikk. Fv. 60 har fartsgrense 60 km/t. Et særtrekk med trafikken på fv. 60 er nærheten til ferjekaia på Ørsneset, noe som innebærer puljevis trafikk i retning Stranda.

Som en ser av flyfoto (jf. figur 1), er det tre gangfelt ved den nordre rundkjøringa, og to gangfelt ved den søndre. Dette er forutsatt uendret i forhold til reguleringsplan. Det er i tillegg en undergang på fv. 60 ca. 100 meter sør for søndre rundkjøring.

Langs dette tiltakets planavgrensning er det i dag ikke opparbeidet gs-veg.

2. Trafikkmengder i rundkjøringa og fv. 60

I trafikkregistreringspunkt mellom de to rundkjøringene er det registrert gjennomsnittlig døgnetrafikk (ÅDT) på 5700 kjt/dag i 2021. Av disse er 5% kategorisert som lange (over 5,5 meter). Dette er et kontinuerlig registreringspunkt, noe som innebærer relativt nøyaktige trafikkdata. Neste figur viser månedstrafikken 2019 og 2021, og det indikerer en viss effekt av pandemien med mye bruk hjemmekontor med mer: Fra og med juni 2021 var det mer trafikk i dette punktet enn tilsvarende måned i 2019.



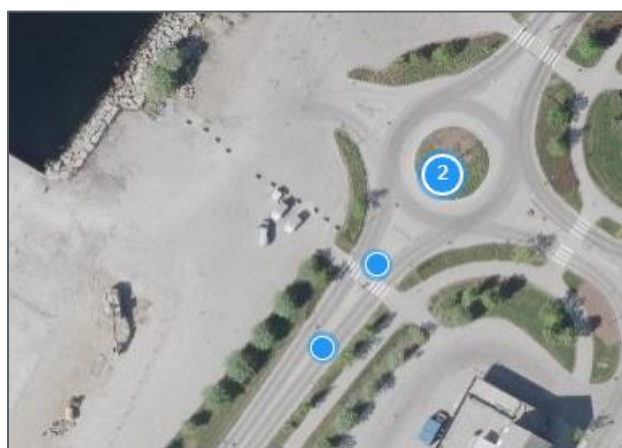
Figur 3 Trafikk i registreringspunkt i 2019 (blå) og 2021 (oransje). (vegvesen.no/trafikdata)

Nord for nordre rundkjøring er ÅDT 2021 angitt til 6800 kjt/dag. Sør for den søndre rundkjøringa er ÅDT 2021 angitt til 6900 kjt/dag. Disse tallene er imidlertid basert på faglig skjønn og trafikkfordeling basert på tidligere registreringer, og har dermed noe større usikkerhet. En korttidstelling i nærmeste kryss sør for søndre rundkjøring i 2020 indikerer en noe lavere ÅDT enn 6900.

Kv. Haugneset (tredje arm i søndre rundkjøring) har en del trafikk, og det er trafikk på denne vegen som utgjør ÅDT-forskjellen sør og nord for rundkjøringa. I forbindelse med tidligere planarbeid er det også gjort korttidstelling i den nordre rundkjøringa: Kapasitetsberegning med beregningsverktøyet SIDRA (standard beregningsverktøy for ulike kryssalternativ), viste god reservekapasitet i denne firearmede rundkjøringa.

Rundkjøringer er en krysstype som prioriterer alle tilfarter/vegarter likt. Etter etablering av disse to rundkjøringene i Aure, har nok vestre arm (mot sjøen) i disse to rundkjøringene hatt svært liten trafikk i forhold til trafikk på fv. 60. Selv med rush- og ferjetrafikk vil sum trafikk ikke utgjøre noen kapasitetsutfordring. I vedtatt detaljregulering for Haugbukta (2021), er det også vist til trafikkanalyse fra Asplan Viak 2014, der en konkluderer med god restkapasitet i rundkjøringa.

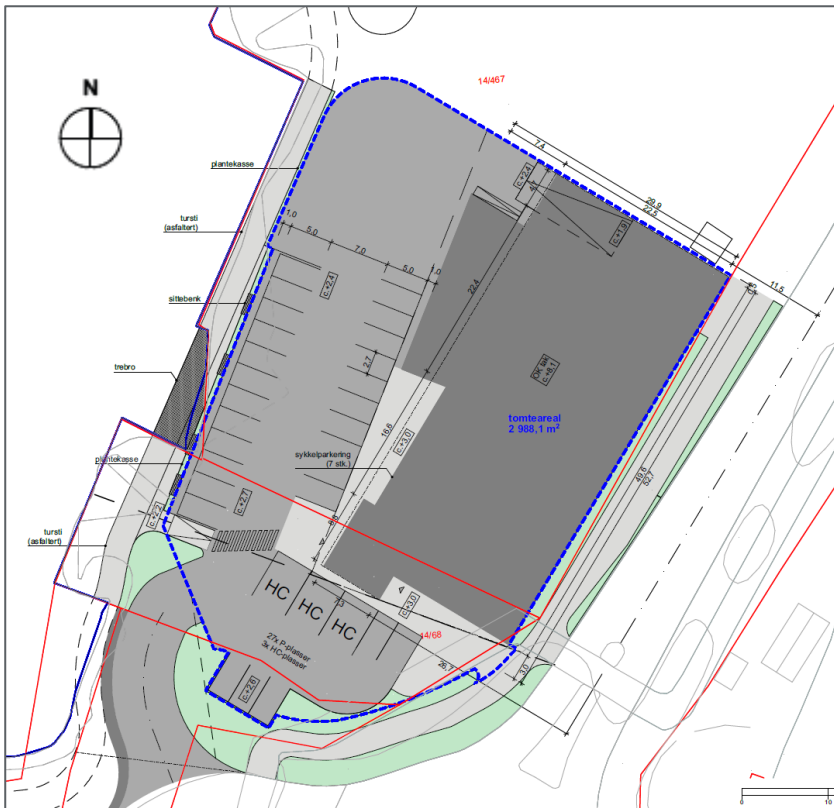
Det er over 10 år siden siste politirapporterte trafikkulykke ble registrert i dette området. Går en 20 år tilbake, er det 4 ulykker i nærheten av og i den nordre rundkjøringa. Gående eller syklende har ikke vært involvert i noen av ulykkene. De to ulykkene sør for rundkjøringa er singelulykker.



Figur 4 Politirapporterte trafikkulykker 2002-2021 (NVDB/vegkart.no)

3. Planlagt tiltak

Tiltaket innebærer et forretningsbygg for dagligvarer med BYA 1330 m², mens tomtearealet er 2988 m². Det planlegges et bygg i én etasje.



Figur 5 Utkast - situasjonsplan (K-P arkitekter oktober 2022)

I arbeidet med planen er det avklart med kommunen at det ikke skal være kjørbart forbindelse på sjøside mellom de to rundkjøringene. Torgområdet nord for dette planområdet har da tilkomst fra den nordre rundkjøringa.

Planområdet omfatter også innregulert gs-veg langs fv. 60 på "sjøside". Gangaksen via gangfeltet på fv. 60 blir forlenga vestover til strandpromenaden. Situasjonsplanen illustrerer kryssingspunkt (gangfelt) mellom butikkområdet og strandpromenaden.

Kundeparkering og trafikk

Det er planlagt 30 p-plasser for bil, der 3 plasser ved inngangen er reservert HC-plasser. Sykkelparkeringen er under tak nær inngang i sørvest.

Salgsarealet er oppgitt til ca. 762 m².

Beregningsgrunnlaget for handelsbasert biltrafikk er basert på delvis eldre undersøkelser. Rapporten *Erfarings tall for turproduksjon (SINTEF/Asplan Viak 2013)* inneholder tabeller som gir grunnlag for beregning, og da med tabellverdier for typisk matvarehandel. Et utdrag av rapporten er vist i tekstboksen nedenfor, og da med turproduksjon på *virkedager*.

4.5.2 Beregning av nøkkeltall for turproduksjon - Underkategori 9.1 Mat og drikke

Nøkkeltall beregnet både for *virkedager* (Tabell 21) og *lørdager* (Tabell 22), for *personturer*, *personbilturer* og *varetransportturer*, knyttet til antall *årsverk*, *parkeringsplasser*, *totalareal* og *salgsareal*.

Tabell 21: Beregnede nøkkeltall for turproduksjon, virkedag; Underkategori 9.1 Mat og drikke

	Årsverk	per årsverk			P-plasser	per parkeringsplass			Totalareal (100 m ²)	per 100 m ² totalareal			Salgsareal (100 m ²)	per 100 m ² salgsareal		
		Personturer	Personbilturer	Varetransportturer		Personturer	Personbilturer	Varetransportturer		Personturer	Personbilturer	Varetransportturer		Personturer	Personbilturer	Varetransportturer
Samlet snitt	19	105,6	66,8	0,8	63	33,1	21,3	0,2	15	138,9	87,8	0,9	9	232,1	146,7	1,6
Min	6	51,9	33,5	0,5	13	17,4	11,4	0,1	4	62,5	41,2	0,3	3	99,8	64,4	0,5
Max	50	247,3	159,2	2,0	130	133,1	84,5	0,8	45	364,5	254,7	2,9	26	516,8	318,4	4,2
Std.dev.	18	71,3	48,6	0,5	46	38,3	22,3	0,2	13	111,2	68,3	0,7	7	129,7	81,2	1,0
N	8	8	8	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9

Lørdager er vanligvis også en viktig og stor handelsdag, men totaltrafikken på vegnettet er mindre denne dagen. Rushtidsproblematikk og kø er da ikke en aktuell problemstilling.

Resultatmessig vil det være en del usikkerhet for slike beregninger. Verdier er basert på eldre undersøkelser. Lokale handelsvaner varierer, og øvrig arealbruk/aktivitet i nærområdet vil spille inn. Trafikkmengde og endring på øvrig vegnett vil også bli påvirket av andel kombinerte reiser med for eksempel til/fra arbeid. En kan også ta i betraktning om pandemisituasjonen og utvidede åpningstider har gitt permanent andre handelsvaner enn det tabellverdiene gjenspeiler.

Planlagt tiltak med 30 parkeringsplasser og 762 m² salgsareal gir grunnlag for å beregne trafikk ut fra samlet snitt pr. parkeringsplass og samlet snitt per 100 m² salgsareal.

Tabell 1 Beregnet biltrafikk i forhold til parkeringsplasser og salgsareal

Type trafikk	Per parkeringsplass	Per 100 m ² salgsareal
Personbilturer	21,3 x 30 = 639	146,7 x 7,62 = 1118
Varetransportturer	0,2 x 30 = 6	1,6 x 7,62 = 12
SUM trafikk	645	1130

Tabellen gir ganske ulik trafikk i forhold til hva en legger til grunn. En gjennomsnittsverdi tilsier en ÅDT på ca. 900 kjt/dag i avkjørselen på en vanlig hverdag.

Timen mellom 16-17 er vanligvis angitt som den mest intensive for detaljhandel. Det antas der ca. 15% av dagsbesøket i løpet av denne timen. Det utgjør da i overkant av ca. 120-150 kjøretøy som kjører inn eller ut i

maksimaltiden. Det indikerer igjen et gjennomsnitt på i overkant av 2 biler i minuttet som kjører til eller fra butikken.

Vikepliktsituasjon mellom Rema1000/kv. Haugneset

I reguleringsplanen var det angitt gjennomkjøring langs sjøsida mellom nordre og søndre rundkjøring på fv. 60. I detaljreguleringsprosessen er det nå avklart med kommunen at det kun skal være adkomst til butikken og ikke gjennomkjøring, jf. Figur 5

Langs kv. Haugneset er det adkomst til kontor, boliger, og bo- og aktivitetssenter. I reguleringsplanen *Haugbukta* er det plan for nybygg med handel og boliger.

Trafikk fra Rema kommer fra parkeringsplass. Etter trafikkreglernes bestemmelser skal trafikken da ha vikeplikt for trafikk på ordinær (gjennomgående) veg. I avkjørselen kan en også likevel velge å skilte avkjørselen med skilt 2020 "Vikeplikt" for å synliggjøre og markere vikepliktsforholdene tydeligere. Haugneset, som er hovedvegen, har uansett forkjøringsrett. Dette er også i samsvar med forutsetningene i reguleringsplanen *Haugbukta* (plan-ID 15282019002), der kv. Haugneset (SKV1) er forutsatt å ha forkjøringsrett i kryss med adkomsten til dagligvarebutikken (SKV2). Eventuell skilting avklares med vegeier og skiltmyndighet.

Oppsummering:

- Rundkjøringa har i utgangspunktet tilstrekkelig kapasitet.
- Et grovt anslag tilsier ca. 900 bilturer til og fra butikken i løpet av en hverdag.
- Planlagt og forutsatt vikeplikt ved utkjøring fra Rema 1000 tilsier ikke at det kan forventes kø og tilbakeblokkering i rundkjøringa.

D01	2022-10-04	For godkjenning	HAADIM	BHJ	HAADIM
B01	2022-08-25	For informasjon og kommentar	HAADIM	BHJ	
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.