AVERØYA INDUSTRIPARK AS (AIP)

REGULERINGSPLAN FOR LANDBASERT FISKEOPPDRETTSANLEGG AVERØY

TRAFIKKNOTAT

ADRESSE COWI AS
Otto Nielsens veg 12
Postboks 4220 Torgarden
7436 Trondheim
TLF +47 02694
WWW cowi.no

INNHOLD

1	Innledning	2
1.1	Mål for prosjektet og planarbeidet	2
1.2	Aktører	2
1.3	Forhold til omkringliggende planer	2
1.4	Metodikk, forutsetninger og usikkerhet	2
1.5	Relevante lover og forskrifter	3
2	Dagens situasjon	3
2.1	Lokalisering og dagens virksomhet	3
2.2	Eksisterende veg- og trafikkforhold	4
2.3	Eksisterende trafikksituasjon	6
2.4	Parkering	9
2.5	Kollektivtransport	9
2.6	Gående og syklende	9
2.7	Trafikksikkerhet	10
3	Fremtidig situasjon	11
3.1	Planforslaget/planlagt utbygging	11
3.2	Veinett og trafikkmengder	12
3.3	Adkomstløsning	14
3.4	Parkering	19
3.5	Gående og syklende	19
3.6	Varelevering, renovasjon, utrykningskjøretøy	19
4	Konklusjon	19

OPPDRAGSNR.	DOKUMENTNR.
A226147	

VERSJON	UTGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET	KONTROLLERT	GODKJENT
01	30.06.2023	KU Trafikk	MEFD	NBPT	JLSK
02	01.12.2023	KU Trafikk	MEFD	NBPT	JLSK

1 Innledning

1.1 Mål for prosjektet og planarbeidet

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av anlegg for landbasert Fiskeoppdrett i tilknytning til Averøy Industri AS' eiendom i Smedvågen i Averøy Kommune.

Analysen belyser de forventede konsekvensene av planen for veg og trafikk.

1.2 Aktører

Averøy Industripark AS (AIP) er tiltakshaver for planarbeidet. AIP ble etablert i 2013 og eies 100% av Averøy Industripark Holding AS, som igjen eies av Walberg Industrier AS, Stavanger (1005). I 2013 kjøpte bedriften industriområdet som tidligere har huset bedriftene *"Sterkoder", "Umoe" og "Biowood".*

1.3 Forhold til omkringliggende planer

Det er ikke avdekket planer i nærområdet med direkte virkning på det trafikale bildet omkring planområdet. Gjeldende reguleringsplan for området er fra 1985 og heter *"Bremsnes 2"*[1].

Det henvises til planbeskrivelse med konsekvensutredning for ytterligere redegjørelse for gjeldende planer i området[2].

1.4 Metodikk, forutsetninger og usikkerhet

Det er innhentet informasjon fra daglige leder Geir P. Bør ved Averøya Industripark knyttet til trafikkmengder og bruk av området i dagens situasjon og forventninger til trafikale endringer som følge av planen. Det er ikke gjennomført trafikktellinger i forbindelse med utredningen. Dette skyldes hovedsakelig at det er vanskelig å gjennomføre tellinger som kan gi et representativt bilde av trafikk i dagens situasjon da den har store variasjoner som følge av ulik bruk av området.

Fremtidig bruk av planområdet er ikke detaljert tilstrekkelig til at trafikkmengder kan anslås med sikkerhet. Fremtidige trafikkmengder er i hovedsakelig estimert ut fra info mottatt av tiltakshaver. Bruk av erfaringstall for turproduksjon ved tilsvarende virksomheter er benyttet som sammenligningsgrunnlag.

Det tas forbehold om at bruken av området vil endres i forhold til det som er beskrevet, og at dette kan gi utslag i forventede trafikkmengder i fremtiden.

---

[1] PlanID: 1985007 "Bremsnes 2", 18.okt 1985, hentet fra Averøy Kommune sin nettside.

[2] Planbeskrivelse med konsekvensutredning, Landbasert fiskeoppdrettsanlegg, Averøy. COWI AS, 30.06.2023

Trafikkgrunnlaget som presenteres i denne rapporten er som følge av nevnte forhold usikre.

1.5 Relevante lover og forskrifter

Etter plan- og bygningslovens §4-2[3] stilles det krav til at planer som medfører *vesentlige* virkninger for miljø- og samfunn, skal ha en særskilt vurdering og beskrivelse av planens virkninger på miljø og samfunn.

I forskrift om konsekvensutredninger[4] angis det krav til hvilke tiltak og planer som krever en konsekvensutredning, og til hva som skal være belyst i for de planene det er aktuelt for.

På reguleringsplannivå vil en rekke tiltak automatisk kreve konsekvensutredning. For aktuell plan er dette tilfellet, da tiltaket inngår under punkt 24 i Vedlegg 1: *"Næringsbygg med bruksareal på over 15 000 m², og derfor omfattes av "planer og tiltak som alltid skal konsekvens utredes og ha planprogram eller melding"*.

For fagtemaene veg- og trafikk er konsekvensutredningen utført etter metode og føringer fra Statens Vegvesen sin håndbok V712[5].

2 Dagens situasjon

2.1 Lokalisering og dagens virksomhet

Planområdet er lokalisert i Smedvågen ved Bremnes i Averøy Kommune, 3 km sør-vest for Kristiansund sentrum. Området har avkjøring fra fv. 64 Averøyveien, og kort avstand til skipsleia langs norskekysten og innseilingen inn/ut av Norskehavet. Industriparken inngår som en del av olje- og gassklyngen i Midt-Norge, og er under utvikling med et bredt spekter av tjenester for havrommet, herunder marin næring, maritim- og annen industri; *som rigg, skip og offshore.*

[3] Plan og- bygningsloven (LOV-2008-06-27-71). Hentet fra: Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) - Lovdata (06.09.2022)

[4] Forskrift om konsekvensutredning (FOR-2021-10-08-2958). Hentet fra: Forskrift om konsekvensutredninger - Lovdata (06.09.2022)

[5] Håndbok V712 Konsekvensanalyse, Statens Vegvesen (2018)

Figur 2-1 Lokalisering av planområdet markert med rødt omriss. Bakgrunnskart fra finnkart.no (06.09.2022).

Industriområdet som omfattes av planen har en størrelse på omtrent 260 daa, og eies av Averøya Industripark (AIP). Eiendommen 52/55 består i dag av tre kaier og ulike bygninger (lager, verksted, kontor etc.). Deler av både eiendom og kaianlegg leies i dag ut til gjennomføring av prosjekter, typisk større offshore prosjekter. Kai 2 og 3 med tilhørende 60 mål uteareal er sikret i henhold til internasjonale krav.

2.2 Eksisterende veg- og trafikkforhold

Der annet ikke er spesifisert er informasjon om vegnettet hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB)[6].

Klubbveien er kommunal veg sør for, og delvis inn i planområdet og har fartsgrense 50 km/t.

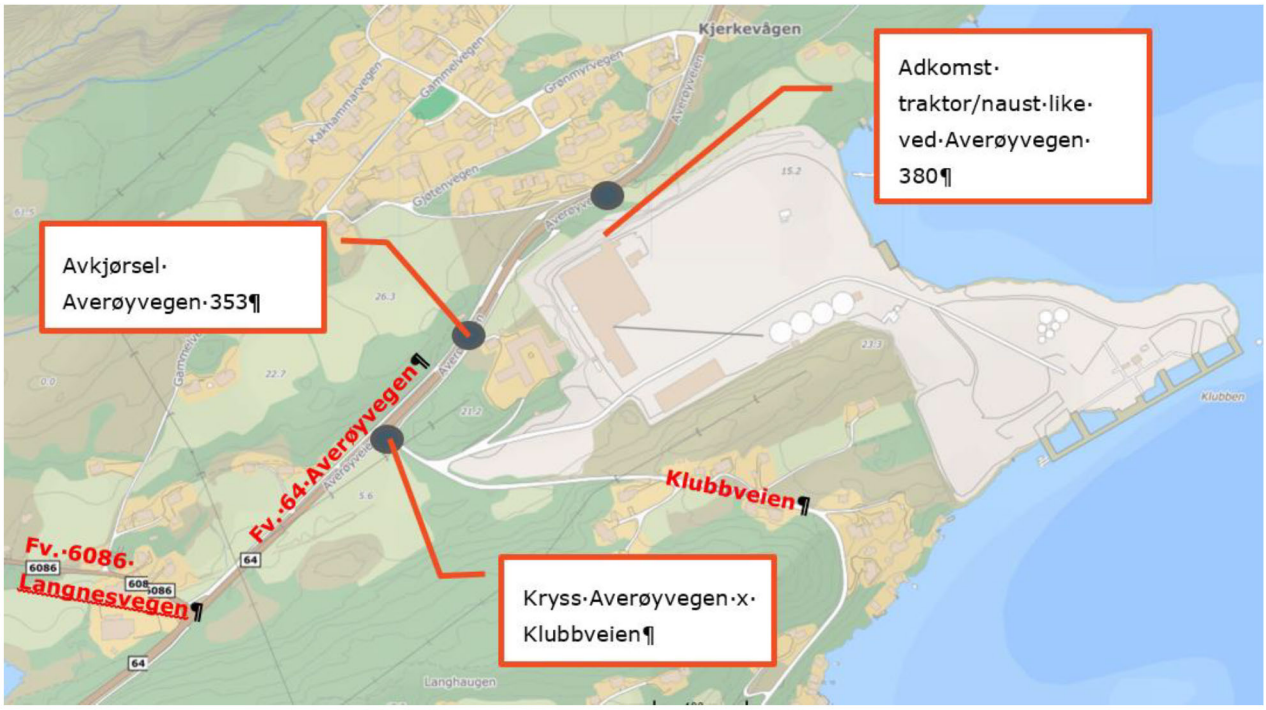
Planområdet ligger øst for fv. 64 Averøyvegen som er hovedvegen gjennom Kristiansund kommune. Forbi planområdet er Averøyvegen opparbeidet med to felt (vegbredde 7,4 m og kjørebanebredde 6,7 m). Vegstandarden er i henhold til krav for kjørebanebredde for Hø2-veg håndbok N100[7] (6,0m). Fartsgrensen langs Averøyvegen er 60km/t.

Både fv.64 Averøyvegen og Klubbveien har i dag belysning.

[6] NVDB = Nasjonal vegdatabank. Statens vegvesen, info hentet 06.09.2022.

[7] Håndbok N100 Veg og gateutforming, Statens vegvesen (2021).

Sør for planområdet går fv. 6086 Langnesvegen vestover mot Ekkilsøya.



Figur 2-2 Omkringliggende vegnett for planområdet. Bakgrunnskart er hentet fra finnkart.no (06.09.2022)

Industriparken har i dag tre tilkomster av ulike standard:

- Hovedadkomst i kryss mellom Averøyvegen og Klubbveien
- Avkjørsel til Averøyvegen 353
- Traktorveg veg ved Averøyvegen 380

Figur 2-3 Kryss Fv.64 Averøyvegen x Klubbveien. Sett fra nord mot sør. Kilde: Google Maps

Figur 2-4 Avkjørsel Averøyvegen 353. Sett fra nord-øst til sør-vest. Kilde: Google Maps.

Figur 2-5 Adkomst traktorveg til naust ved Averøyvegen 380. Sett fra nord mot sør. Kilde: Google Maps.

2.3 Eksisterende trafikksituasjon

2.3.1 Eksisterende trafikkmengder

Eksisterende trafikkmengder er hentet fra NVDB og vist i tabell 2-1. Tallene er satt ut fra metoden *"skjønn"*, og er derfor usikre da de ikke har bakgrunn i faktiske registreringer.

Tabell 2-1 Eksisterende trafikkmengder. Kilde NVDB

	ÅDT (kjt/døgn)	Andel tunge
Fv. 64 Averøyvegen	3900	9 %

Dagens bruk er prosjektfokusert i form av blant annet håndtering av større offshoreinstallasjoner. Disse har ligget til kai, eller vært inne til årlig, toårlig eller femårlig klassing. I tillegg drives det lagerutleie rettet mot fiskefor.

Under lavtrafikksituasjon er det i hovedsak lagerutleie ved anlegget. Tiltakshaver beskriver trafikkgrunnlaget på følgende måte:

- 15 personbiler og 2-3 lastebiler inn til området daglig (i snitt over uken)
- Ca. 2 båtanløp i uken. Ankommer kveld, natt eller tidlig morgen.
- Ca. 3 trucker i drift i 8-9 timer hver dag, disse operer både opp og ned til kaia og inne i hallene.

Dersom det antas at hvert kjøretøy har en tur til/fra industriparken daglig, estimeres trafikken i lavtrafikksituasjon til ca. 35 kjt i døgnet i snitt over uken. Tungtrafikken utgjør ca. 20% av trafikkgrunnlaget.

Med jevne mellomrom holdes det større prosjekter ved industriparken. Tiltakshaver oppgir at det da kan være et stort antall mennesker i arbeid både dag og natt, lasthåndtering om bord og på land, samt mange trailere inn/ut av området. Slike prosjekter kan vare i alt fra ti dager til flere måneder, og kan innebære at 300-350 jobber samtidig på verftene/fartøyene. Hovedandel på dag, men også noe arbeid på natt (gjerne arbeid som ikke støyer). En andel av de ansatte vil ankomme med båt.

Tiltakshaver beskriver trafikkgrunnlaget under de større prosjektene på følgende måte:

- Ca. 100 personbiler og 25 tunge biler inn til området i døgnet (i snitt over uken).
- Stor aktivitet internt på området, i form av truck-kjøring og lasthåndtering både om bord og på land, samt trailere internt på industriområdet.

Med tilsvarende antagelser for trafikken som under lavtrafikk situasjon, estimeres trafikken under større prosjekter til 250 kjt i døgnet i snitt over uken, hvorav tungtrafikken utgjør ca. 20 % av trafikkgrunnlaget.

Tabell 2-2 gir en oversikt over estimerte trafikkmengder i dagens situasjon. De estimerte trafikkmengdene er gitt som et snitt over uken, det må tas høyde for at den kan ha variasjoner mellom ukedager (og mellom ulike perioder på året).

Tabell 2-2 Estimerte trafikkmengder (i snitt over uken) ved dagens bruk av industriparken

	Scenario	Gjennomsnittlig trafikkmengde (kjt/døgn)	Andel tunge	Kommentar
Dagens situasjon	Lav-trafikk	35	20 %	> 3 trucker i drift 8-9 timer i uka. > 2 båtanløp i uken (ankommer kveld, natt, tidlig morgen)
	Store prosjekt	250	20 %	> 300-350 jobber samtidig på verft/fartøyene. > Hovedandel av arbeid på dag, men også kveld/natt (gjerne arbeid som ikke støyer). > En andel av de ansatte vil ankomme med båt > Båttrafikk og lossing/lasting når som helst på døgnet. > Truckkjøring både ute for industriområdet og inne i haller. > Trailere kjører internt ute på industriområdet.

2.3.2 Trafikkfordeling over døgnet

Fordi trafikkmengdene er minimale i lavtrafikkperioder er det ikke vurdert hvordan trafikken i disse periodene fordeler seg over døgnet. Trafikkmengden er større under gjennomføring av store prosjekter, og det er under vurdert hvordan den kan forventes fordelt over døgnet.

Tiltakshaver antar følgende om trafikkmengder under store prosjekter:

- Ca. 70 % av personbiltrafikken kl. 06-08 og kl. 18-20
- Ca. 70 % av tungtrafikken kl. 07-10 og kl. 14-16

Ut fra antagelser om trafikkens fordeling over døgnet, er et mulig omfang av trafikk i makstimer skissert i tabell 2-3. Det gitt et overordnet tidsrom hvor det antas at makstimen befinner seg i.

Tabell 2-3 Estimering av makstimer for trafikk i forbindelse med stor prosjekter.

Scenario	Kjøretøytype	Trafikkmengde i makstime (kjt/t)	Tidsrom for makstime morgen/formiddag	Tidsrom for makstime ettermiddag/kveld
Store prosjekter	Lette	70	Kl. 06-08	Kl.18-20
	Tunge	15-20	Kl. 07-10	Kl.14-16

2.3.3 Sammenligning mot erfaringstall

Trafikktall til/fra en virksomhet kan estimeres ut fra bruk av erfaringstall. Statens vegvesen sin håndbok for trafikkberegninger[8] angir et erfaringstall på 2,5 personbilturer pr. ansatt for arealbruk knyttet til industri (fabrikk. lager, verksted, engros). Variasjonsområdet for erfaringstallet er 1,5 – 5.

Håndboken er fra 1987 og har derfor en svakhet i tallgrunnlaget er gammelt og basert på en reiseadferd som ikke reflekterer dagens. Tallene er i tillegg generelle og samler mange ulike typer virksomheter under ett. Likevel kan slik estimering av trafikktall ut fra erfaringstall benyttes som et sammenligningsgrunnlag til trafikkmengdene beregnet ut fra tiltakshavers opplysninger.

Basert på erfaringstall estimeres trafikkmengdene (ÅDT) til:

- Lavtrafikk: 38 bilturer pr døgn
- Store prosjekter: 875 bilturer i døgnet (basert på 350 ansatte).

Estimerte trafikkmengder i lavtrafikksituasjon er omtrent likt som det tiltakshaver skisserer, mens trafikkmengder estimert under de store prosjektene vesentlig større ved bruk av erfaringstall.

Dette illustrerer at trafikkmengder under de store prosjektene er vanskeligere å anslå med sikkerhet. Trafikkmengdene vil da variere ut fra ansattes valg av

[8] HB V713 Trafikkberegninger, Statens Vegvesen (1987).

reisemiddel og antall reiser til/fra industriparken, samt omfanget av tungtransport.

Som nevnt ankommer en del av de ansatte med båt, hvilket reduserer bilturproduksjon litt. Det er også mulig at det er mere samkjøring enn ved vanlige industriområder - f.eks. i en situasjon hvor en del av prosjektmedarbeiderne bor på hotell i Kristiansund og kjører sammen til plassen. Dette kan også medvirke til en redusert trafikkgenerering ift. erfaringstallene.

2.4 Parkering

Tiltakshaver opplyser at dagens anlegg muliggjør parkering på egen eiendom for 20 vogntog utenfor porten og over 200 vogntog innenfor porten. Personbiler har anledning til å parkere ved store deler av anlegget selv om arealene ikke er avsatt til parkering.

2.5 Kollektivtransport

De nærmeste bussholdeplassene til planområdet er Smedvåg og Kjerkjevågen langsetter fv. 64 Averøyvegen. Begge har holdeplasser i begge retninger. I tillegg er det holdeplass i Klubbveien, kalt Klubben. Tabell 2-4 viser bussrutene som betjenes av holdeplassene.

Tabell 2-4 Nærliggende bussholdeplasser og tilhørende betjening. Kilde: FRAM, Møre og Romsdal fylkeskommune[9]

Holdeplass	Betjener rute
Kjerkevågen	501 Karvåg via Hoset / Kristiansund 505 Ekkisøy 506 Bruhagen / Sveggen via Utsikten
Smedvåg	501 Karvåg via Hoset/ Kristiansund 505 Ekkisøy 506 Bruhagen/ Sveggen via Utsikten
Klubben	505 Ekkisøy/ Averøy u.skole 506 Averøy u.skole via Røsand/ Sveggen via Sandbukta

2.6 Gående og syklende

Fv. 64 har GS-veg lang vestsiden av vegen, fra kryss med fv. 6068 i sør til kryss med Grønmyrvegen i nord. GS-veg og kjørebane er skilt med grønn trafikkdeler på ca. 2 m bredde, som tilfredsstiller avstandskravet på 1,5 m for veger med fartsgrense inntil 60 km/t[10]. Fv. 64 kan krysses i plan via gangfelt sør for kryss med fv. 6068.

[9] FRAM Reiseplanlegger, Møre og Romsdal fylkeskommune (06.09.2022)

[10] Håndbok N100 Veg og gateutforming, Statens vegvesen (2022)

Det er også GS-veg på østsiden av fv. 64, fra kryss med Klubbveien frem til Averøyvegen 376. Her kan myke trafikanter krysse fv. 64 i kulvert under vegen.

Det er også etablert tilrettelagt kryssing i kryss med Klubbveien der gang- og sykkelveg på begge sider av fv. 64. Et tilrettelagt kryssingssted er punkt der det legges til rette for at myke trafikanter kan krysse vegen, der de med stor sannsynlighet vil krysse. Dette er et tiltak som skal bedre fremkommeligheten for myke trafikanter uten at ulykkesrisikoen forverres.[11]

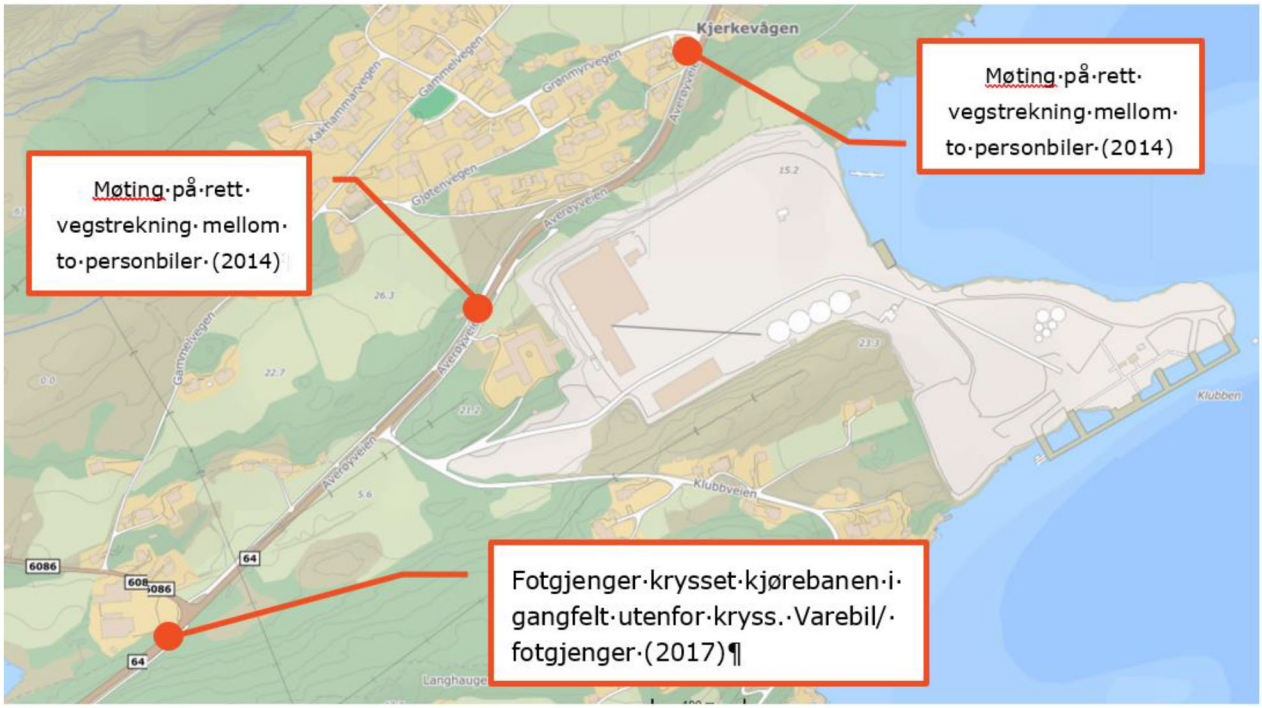
Klubbveien har blandet trafikk.

Figur 2-6 Infrastruktur for gående og syklende i dagens situasjon. Bakgrunnskart hentet (13.09.2022)

2.7 Trafikksikkerhet

Det er de siste ti årene registrert tre trafikkulykker langs fv. 64 i nærheten av planområdet, samtlige registrert i nærheten avkryss/avkjørsler. To av ulykkene var møteulykker mellom personbiler i hver sin kjøreretning, den siste påkjøring av fotgjenger i gangfelt av varebil. Alvorlighetsgraden for disse tre ulykkene var lettere skadd (LS). Strekningen er følgelig ikke definert som ulykkesstrekning[12] og har heller ingen definerte ulykkespunkter.

[11] V127 Kryssingssteder for gående (2017)
[12] HB V723 Analyse av ulykkessteder (2007)

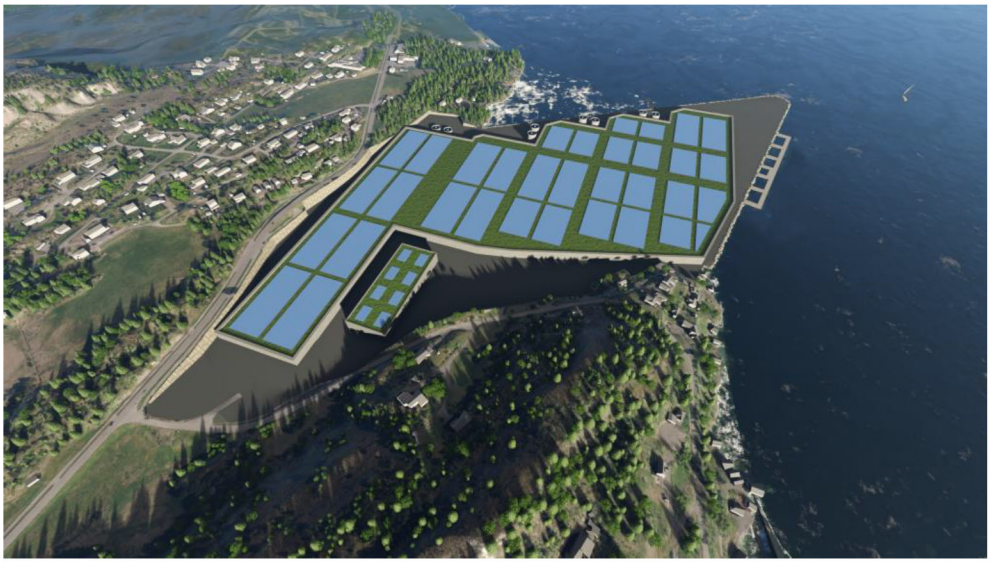


Figur 2-7 Registrerte ulykker i NVDB i omkringliggende vegnett til planområdet. Bakgrunnskart hentet fra finnkart.no (13.09.2022)

3 Fremtidig situasjon

3.1 Planforslaget/planlagt utbygging

Averøya Industripark foreslås regulert for akvakultur i en ferdig utbygd situasjon. Dette innebærer oppdrettsanlegg, kaier, veier både i form av adkomstveg og interne arealer, verksted og mulig slakteri. Reguleringsplanen legger til rette for en trinnvis utbygging av landbasert oppdrett for maksimal produksjon av 40.000 tonn fisk pr. år. Det er søkt og gitt konsesjon for 20.000 tonn fisk pr. år. Det legges opp til at reguleringsplanen skal være robust og fleksibel slik at det er mulig å optimalisere plassering av bygg, anlegg og andre funksjoner underveis i prosessen.



Figur 3-1 Skisse av mulig utforming av anlegget

3.2 Veinett og trafikkmengder

3.2.1 Fremtidige trafikkmengder

I fremtidig situasjon knytter trafikk til/fra anlegget i hovedsak seg til de ansattes reiser til/fra jobb og biler som henter fisk. Det forventes en jevnere trafikkbelastning enn dagens.

Det planlegges for ca. 30 ansatte til stede pr. døgn ved anlegget. De ansatte vil jobbe i 3-delt skiftordning, hvorav hovedandelen på dagtid. Dersom det legges til rette for slakteri i en tidlig fase må flere ansatte regnes med. Tiltakshaver antar det maksimalt kan bli opp mot 60 ansatte, hvorav 40 ansatte fordelt på skiftordning og 20 ansatte på slakteri med antatt arbeidstid kl.7-15.

Det forventes ca. 8 lastebiler pr. døgn i snitt over uken inn/ut av anlegget.

Ut fra de nevnte opplysningene er det gjort et grovt overslag over hvilke trafikkmengder dette kan medføre inn/ut av industriparken. Det er valgt å fremme to ulike scenarioer for fremtidige trafikkmengder:

- *Scenario 1: 30 ansatte per dag i tredelt skiftordning.*
- *Scenario 2: 60 ansatte, hvorav 40 ansatte i tredelt skiftordning og 20 ansatte ved mulig slakteri.*

Det forutsettes at hver ansatt og hver lastebil har en tur inn til og en ut fra anlegget daglig. Videre antas det at antall lastebiler pr. døgn for scenario 2 er dobbelt så stor som for scenario 1, tilsvarende 16 kjt/døgn.

Estimerte trafikkmengder for nyskapt trafikk er vist i tabell 3-1. De estimerte trafikkmengdene er gitt som et snitt over uken, det må tas høyde for at den kan ha variere.

Tabell 3-1 Estimerte nyskapt trafikk (ÅDT) for industriparken

	Scenario	Trafikkmengde (kjt/døgn)	Andel tunge	Kommentar
Fremtidig situasjon	Scenario 1 minimum ant. ansatte	76	21 %	› 30 ansatte i tredelt skift › 8 tyngre kjt daglig
	Scenario 2 maksimalt ant. ansatte	152	21 %	› 60 ansatte, 40 i tredelt skift og 20 tilknyttet mulig slakteri med antatt arbeidstid kl. 7-15 › 16 tyngre kjt daglig

3.2.2 Sammenligning mot erfaringsgrunnlag

Som sammenligningsgrunnlag er erfaringstall for turproduksjon fra HB V713 knyttet til industri benyttet for estimering av trafikkmengder. Med et erfaringstall på 2,5 personbilturer pr. ansatt resulterer dette i et trafikkgrunnlag som i størrelsesorden er omtrentlig sammenfallende med de beskrevet ut fra tiltakshavers opplysninger.

- *Scenario 1: 75 bilturer pr. døgn*
- *Scenario 2: 150 bilturer pr. døgn*

3.2.3 Trafikkendring som følge av tiltaket

Endringen i bruk av industriområdet medfører en forventning til at trafikkmengdene reduseres i fremtidig situasjon. Det er særlig avviklingen av de større prosjektarbeidene ved anlegget som er bidragsytende til at trafikken til/fra anlegget er forventet lavere enn i dag.

Grove overslag over forventede trafikkmengder i dagens og fremtidig situasjon er presentert i tabell 3-2. Det må tas høyde for at dette er usikre anslag, og at trafikkmengder under særlig de større prosjektene i dagens situasjon kan være større enn beskrevet.

I forhold til trafikkmengdene knyttet til de større prosjektene reduseres trafikken inn/ut fra industriparkene til et sted mellom det halve til en fjerdedel avhengig av antall ansatte i fremtidig situasjon.

Sett i forhold til dagens lavtrafikk perioder forventes trafikkmengdene å øke med 200 - 400 %, avhengig av antall ansatte ved anlegget.

Tabell 3-2 Estimerte trafikkmengder inn/ut av industriparken dagens og fremtidig situasjon (i snitt over uken)

	Scenario	Trafikkmengde i snitt over uken (kjt/døgn)	Andel tunge / antall tunge
Dagens situasjon	Lavtrafikk	35	20 % / 3 kjt
	Store prosjekter	250	20 % / 25 kjt
Fremtidig situasjon	Min. utnyttelse	76	21 % / 5 kjt
	Maks. utnyttelse	152	21 % / 10 kjt

3.2.4 Fremtidige trafikkmengder i overordnet vegnett

For det overordnet vegnettet er dagens trafikkmengder framskrevet etter forventede prognoser for vekst med en planhorisont på 12 år, til år 2034. Det er benyttet fylkesvise prognoser for Møre- og Romsdal fylkeskommune hentet fra EFFEKT 6.82[13], vist i tabell 3-3.

Tabell 3-3 Fylkesvise prognoser for trafikkvekst i Møre- og Romsdal fylke (kilde: EFFEKT 6.82)

Tom. år.	Lette	Tunge
2030	0,8	1,6
2133	0,4	0,9

Forventede fremtidige trafikkmengder for fv.64 er beregnet til 4250 kjt/døgn i år 2034.

3.2.5 Tiltak i fremtidig veinett

Det planlegges ikke for tiltak i omkringliggende fylkesvegnett for planområdet. Gjeldende reguleringsplan fra 1985 viser flytting av krysset mellom Klubbveien og fv.64 Averøyveien omtrent 80 m sørover i forhold til dagens plassering. Det er antatt at årsaken til dette er bedring av siktforhold.

3.3 Adkomstløsning

3.3.1 Hovedadkomst

Det planlegges for hovedadkomst til overordnet vegsystem via dagens kryssløsning mellom Klubbveien og fv. 64 Averøyvegen, tidligere vist i figur 2-3. Klubbveien vil fungere som tilkomst inn mot planområdet, i tillegg til å være tilkomstvei for eksisterende bebyggelse sør for planområdet langs Klubbveien.

[13] De fylkesvise prognosene for trafikkutvikling i EFFEKT er utarbeidet av Vegdirektoratet i samarbeid med TØI, og nyeste versjon av EFFEKT inneholder oppdaterte prognoser

Sporing

Det er ikke utført kontroll for sporing i vegkryss.

Tidligere er det angitt at fylkesveg 64 tilsvarer vegstandard for en Hø2-veg. For denne vegstandarden er det vogntog (VT) og/eller/modulvogntog (MVT) som er dimensjonerende kjøretøy. Dimensjonerende kjøremåte er ikke angitt (N100. Kapittel 5.2). Det er ikke angitt hvilken type transport som skal gå til/fra anlegget (lastebil/vogntog/modulvogntog). Vegkryss skal dimensjoneres for VT, der MVT eventuelt sikres fremkommelighet på overkjørbart areal. (N100, skal-krav 3.3.5).

Det er ikke opplysninger om at det vil kjøre modulvogntog til/fra planområdet i fremtidig situasjon. Det er heller ikke framkommet informasjon om at det i dagens situasjon har oppstått konflikter ved inn- og utkjøring som følge av kjøremåtevalg i krysset. Det vurderes derfor at det ikke behov for tiltak i krysset.

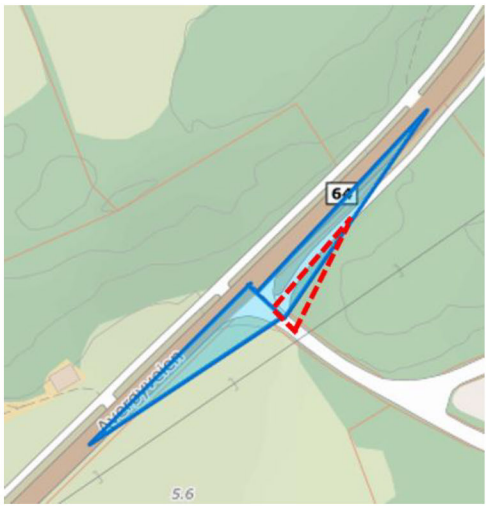
Sikt

Vegkrysset FV 64 Averøyveien/Klubbveien (KV) er et forskjørsregulert T-kryss.

Siktforhold i henhold til vegstandard og for forkjørsregulert T-kryss er innenfor gitte krav.

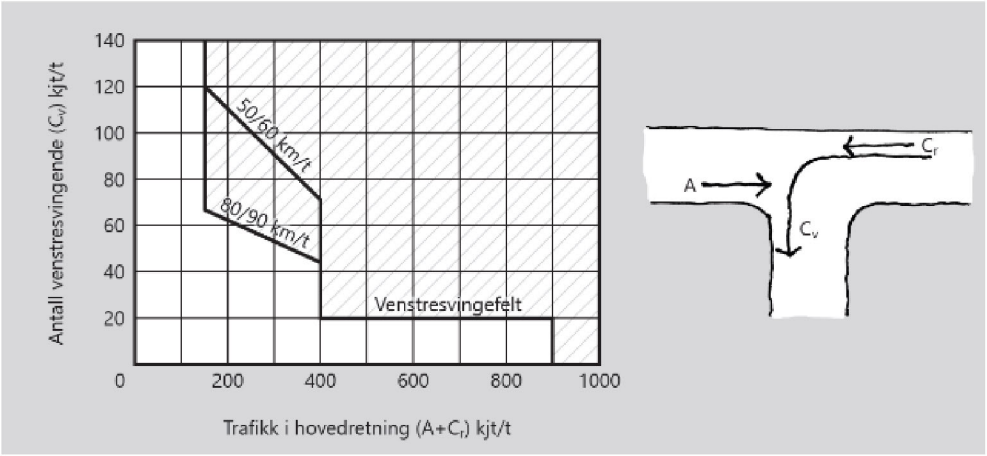
Når det gjelder sikt til gang- og sykkelveg øst for FV 64, kan det ved angivelse av sikttrekant se ut til at vegetasjon og skråning medfører at siktkrav ikke er oppfylt. Gang- og sykkelvegen krysser ikke i vegkrysset, men sett i sammenheng med tilrettelagt kryssing til sykkelveg på den andre siden av fylkesvegen samt helning av sykkelveg inn mot vegkrysset, må siktkrav oppfylles. Det anbefales at vegetasjon ved krysset fjernes, slik at kravene til frisikt overholdes.

Figur viser angivelse av sikt for vegkrysset. Blå for sikt mot veg, rød for sikt mot sykkelveg.



Behov for venstresvingefelt

Figur 3-2 er hentet fra HB N100 og viser krav til venstresvingefelt i kryssområdet. Er man innenfor det skraverte feltet i diagrammet er det krav om etablering av venstresvingefelt. Fv. 64 Averøyvegen har fartsgrense 60 km/t og Klubbveien 50 km/t. Estimerte trafikkmengder langs fv. 64 Averøyvegen er ÅDT 4150 kjt/døgnet. Grunnet at det ikke er foretatt tellinger i kryssområdet vet man ikke noe om retningsfordelingen av denne trafikken, eller hvor stor andel av den som går i makstime, kan man kun grovt si noe om behovet for venstresvingefelt i kryssområdet.



Figur 3-2 Krav til venstresvingefelt i HB N100

På overordnet nivå kan man forvente at dimensjonerende time for fv. 64 har en trafikkmengde et sted mellom 10 – 15 % av ÅDT. Dette utgjør grovt regnet et sted mellom 400-650 kjt/t.

Antall venstresvingende i fremtidig situasjon er usikker. For å vurdere et evt. behov for venstresvingefelt oppstilles en worst-case-situasjon for full utbygging.

I scenario 2 forutsettes at det vil være 60 ansatte i planområdet, herav 40 ansatte i tredelt skiftordning og 20 ansatte ved mulig slakteri.

I en situasjon hvor 15 ansatte i skiftordningen og alle 20 slakteri-ansatte møter på jobb samtidig, vil det være 35 personer, som skal inn til planområdet innenfor samme time. Planområdet ligger i et bilbasert område, men det er mulighet for å bruke buss, og medarbeidere fra tettstedene nær planområdet kan også sykle.

Det forutsettes derfor at 90% av medarbeiderne kjører bil til planområdet. Daglig leder Geir P. Bør ved Averøya Industripark har opplyst at fordelingen av trafikken til/fra planområdet er ca. 50% retning fra/til Kristiansund og 50% retning fra/til Molde.

I en slik situasjon vil det være ca. 16 venstresvingende biler inn til planområdet. Dvs. at det ifølge N100 ikke vil være krav om venstresvingefelt i krysset Fv.64 / Klubbveien.

Det er sannsynlig at det reelle antallet av venstresvingende til planområdet vil være lavere enn dette, idet ovennevnte scenario både forutsetter en stor utbygging av planområdet og at en stor del av medarbeiderne ankommer til jobb på samme tid.

I scenario 2 er vurdert en dagtrafikk til/fra planområdet på i alt ca. 152 kjøretøy. I dagens situasjon vurderes at det i forbindelse med store prosjekter genereres ca. 250 turer i døgnet. Dvs. at det i dagens situasjon er perioder, hvor trafikkmengden til og fra planområdet er vesentlig større enn i situasjonen med full utbygging. Det er ikke meldt om problemer med trafikkavvikling eller registrert ulykker med disse trafikkmengdene.

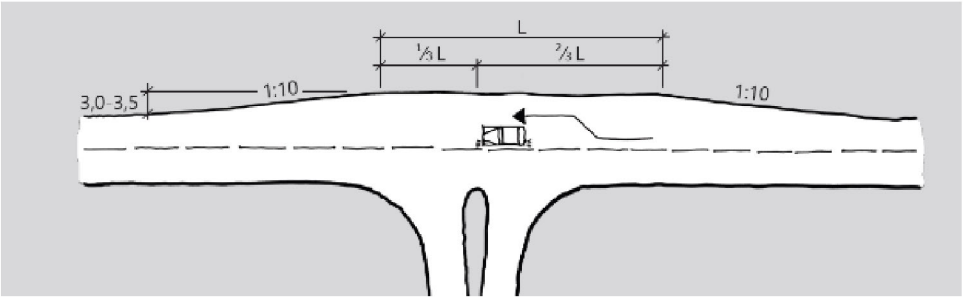
Det er også god veibelysning på strekningen gjennom krysset. Dermed er krysset og eventuelle venstresvingende trafikanter tydelige for bakfra kommende, også i mørke perioder.

Samlet vurderes derfor at det ikke er behov for venstresvingefelt i krysset. Dels er trafikken mindre enn det som utløser krav til venstresvingefelt jf. håndbok N100, dels reduseres trafikkmengden i forhold til dagens situasjon med store prosjekter.

Dersom det ønskes å gjøre tiltak i krysset, kan etablering av forbud mot forbikjøring etableres ved krysset, slik det også er gjort i krysset Fv.64 / Langnesveien få hundrede meter mot sør. Dermed reduseres risikoen for ulykker mellom svingende trafikanter og trafikanter, som forbikjører andre trafikanter.

Det kan også etableres tabellveiviser på Fv.64 i begge tilfarter til krysset med skilt 711. Dette vil medvirke til å tydeliggjøre krysset for trafikantene og dermed tydeliggjøre for trafikantene, at det kan være venstresvingende foran.

<u>Behov for passeringslomme</u>
En passeringslomme gjør det mulig at trafikk som skal rett frem i et T-kryss kan passere kjøretøy som venter på mulighet til en venstresving ved kryssing av hovedvegen. Dette kan være aktuelt for å sikre god fremkommelighet og trafikksikkerhet der hvor det ikke stilles krav til venstresvingefelt.

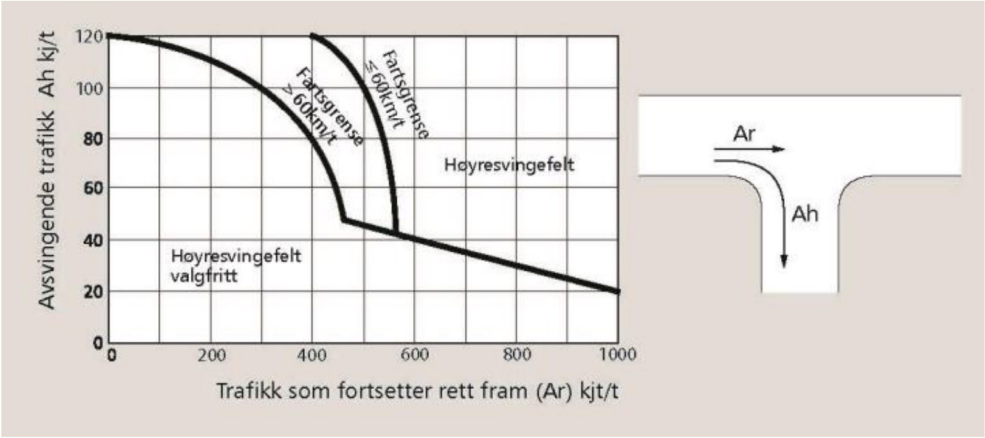


Figur 3-3 Krav til passeringslomme i N100

En passeringslomme vurderes ikke å være aktuell i dette tilfellet på grunn av et lavt antall venstresvingende og en forholdsvis begrenset trafikkmengde på gjennomgående vei.

Behov for høyresvingefelt

Krav til høyresvingfelt følger av HB N100 og er videre beskrevet i HB V121. Det skal ved fartsgrenser 50 og 60 km/tetableres dersom det er kapasitetsproblemer i krysset. Krav til etablering av høyresvingefelt er vist i figur 3-4. Det er lite trolig at trafikkmengdene i krysset blir store nok til at det stilles krav om høyresvingefelt. Jf. vurdering av trafikken som beskrevet i avsnittet om venstresvingefelt vil det maksimalt forventes ca. 15 høyresvingende og 200-325 trafikanter, som skal rett frem. Dermed vurderes trafikkavviklingen ikke vesentlig påvirket av høyresvingende trafikk, og det vurderes ikke nødvendig å etablere høyresvingefelt.



Figur 3-4 Krav til høyresvingefelt angitt i SVV HB V121[14]

3.3.2 Sekundæradkomst

Tiltakshaver ønsker at planen skal legge til rette for en eller flere mulige sekundære adkomstløsninger. Dette er ønskelig for å kunne ivareta situasjoner der beredskapssituasjoner slik som blålystrafikk, spesielle situasjoner med tanke på drift, smitteepisoder mm. Det er ikke tiltenkt at disse adkomstene skal øke trafikken til/fra anlegget, men de ønskes ut fra et "føre-var" prinsipp der hvor det ikke er mulig eller ønskelig å benytte hovedadkomsten til anlegget. Dersom det skal etableres sekundæradkomst i tilknytning til fylkesvegen, anbefales det at dette reguleres med bom eller lignende for å sikre at det ikke oppstår normal bruk eller lekkasjetrafikk. Sekundæradkomst må også tilfredsstille krav om sikt.

Muligheter for en slik adkomst er:

- Avkjørsel til gammel gård ved Averøyvegen 353. Gården er planlagt revet og dagens avkjørsel skal i utgangspunktet saneres.
- Etablere en forlengelse av adkomst til hus ved Klubbveien 44.

[14] HB V12 Geometrisk utforming av veg og gatenett, Statens vegvesen (2014)

3.4 Parkering

Tiltakshaver opplyser at det for det fremtidige anlegget planlegges med mulighet for parkering langs alle bygg. Videre skisseres det et omfang på ca. 100 parkeringsplasser samt parkering/venting for omtrent 10 trailere for det fremtidige anlegget. Dette antallet vurderes tilstrekkelig i forhold til forventet, fremtidig trafikk.

3.5 Gående og syklende

Infrastruktur for gående- og syklende i planområdets nærområde er vurdert tilstrekkelig slik den er pr. i dag og planen legger derfor ikke opp til ytterligere tiltak for disse trafikantgruppene. Internt på planområdet legges det ikke opp til egen infrastruktur for gående og syklende.

Ivaretakelse av sikkerhet for personell og maskiner i drift inne på industriområdet må ivaretas gjennom internt regelverk for bruk av anlegget.

3.6 Varelevering, renovasjon, utrykningskjøretøy

Ivaretakelse av varelevering, renovasjon og utrykningskjøretøy forutsettes løst i detalj i senere planfase av prosjektet. Det henvises til Statens vegvesen sin håndbok V126[15] og "bransjestandard for varelevering (BVL)[16]" for nærmere krav og retningslinjer knyttet til ivaretakelse av disse forholdene.

Adkomst for disse trafikantgruppene er i hovedsak tiltenkt løst via hovedadkomsten, men dersom det etableres egne adkomster for beredskapssituasjoner kan disse tillates benyttes av utrykningskjøretøy.

4 Konklusjon

Reguleringen av Averøya Industripark, fra dagens situasjon med tidvis stor belastning i forbindelse med gjennomføringen av store prosjekter, til jevnere og redusert trafikkstrøm til og fra området, vil helt overordnet være positivt både trafikalt og trafikksikkerhetsmessig.

Ut fra estimerte trafikktall er krysset i en worst-case-situasjon tett på en situasjon hvor det kan argumenteres for behov for venstresvingefelt eller passeringslomme. Trafikkmengdene er dog under mengdene, hvor det stilles krav om venstresvingefelt. Samtidig er estimatene for trafikktall både på fylkesveien og til/fra planområdet usikre, men vurderes ikke å bli av en størrelse som medfører krav til venstresvingefelt.

---

[15] HB V126 Byen- og varetransporten, Statens Vegvesen (2014)

[16] Bransjestandard for varelevering (BVL), utarbeidet av LUKS (Leverandørenes Utviklings- og kompetansesenter), NLF (Norges Lastebileier-Forbund) og NHO-LT (NHO Logistikk og Transport).

Når det i dagens situasjon gjennomføres store prosjekter på planområdet, er trafikkmengdene generert av planområdet vesentlig større enn med fremtidig, full utbygging av planområdet. Det er ikke meldt om problemer med trafikkavvikling, og det er ikke registrert ulykker i krysset.

Krysset er også belyst, hvilket forbedrer synligheten av krysset og eventuelle svingende trafikanter.

Dermed vurderes det samlet, at det ikke er krav venstresvingefelt, og at det trafikalt ikke er nødvendig i krysset.

Dersom det ønskes tiltak i krysset, kan det f.eks. etableres forbud mot forbikjøring gjennom krysset eller tabellvisningstavler ved krysset. Begge disse tiltakene er anvendt ved krysset Fv.64 / Langnesveien.

Det er ikke krav om høyresvingefelt i krysset i fremtidig situasjon jf. N100, og det vurderes, at trafikken kan avvikles uten problemer i krysset også uten høyresvingefelt. Derfor vurderes at det ikke er behov for høyresvingefelt i krysset.

Det anbefales at sikt mot sykkelveg inn mot vegkrysset Klubbveien/FV 64 Averøyveien utbedres, f.eks. ved fjerning av vegetasjon.