

Oppdragsgiver: **Kibsgaard Petersen AS**
Oppdragsnr.: **5202461** Dokumentnr.: **T01**

Til: Kibsgaard-Petersen v/Eidsvik
Fra: Håvard Parr Dimmen
Dato: 2020-03-31

► Trafikkvurdering kryss fv 60 ved Ljøen

Innledning

I forbindelse med reguleringsplan for hotell på Ljøen i Stranda kommune har Norconsult fått i oppdrag å foreta en trafikkvurdering av krysset på fylkesveg 60. Utgangspunktet for vurderingen er om krysset og tilliggende trafikkområder er dimensjonert for økt trafikk samtidig som trafikksikkerheten skal være ivarettatt.



Figur 1 Ortofoto av kryssområdet (norgebilder.no)

Dagens situasjon

Krysset gir i dag atkomst til eksisterende bebyggelse og utsiktspunkt/parkeringsplass på Ljøen. Det er et relativt nytt veganlegg med nye tunneler. Akkurat ved Ljøen fikk eksisterende veg en vesentlig utbedring (2016). Selve krysset ligger ca. 115 meter fra Streketunnelen. Ved bygging av anlegget ble det gjort en del avbøtende tiltak for å få tilfredsstillende trafikksikkerhet og trafikkavvikling: De fysiske forholdene gjorde det umulig å bygge etter de ordinære kravene i Vegnormalens bestemmelser. Fravikene fra normalkravene ble godkjent av Vegdirektoratet i notat datert 03.06.2008.

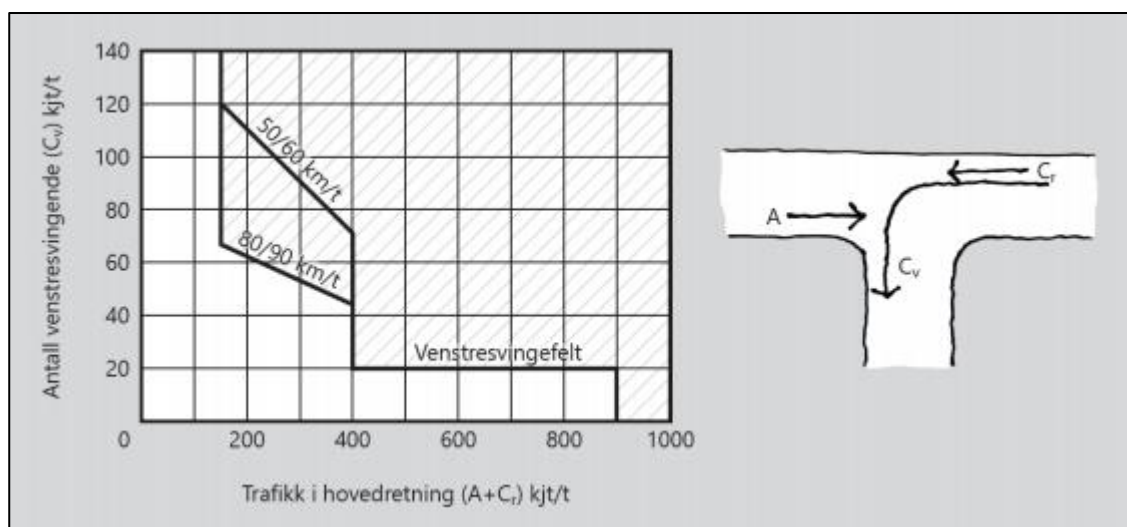
Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk 2019 på fv60 er oppgitt til 950 kjt/døgn, herav 16% lange (kilde: vegkart.no). Trafikken har en betydelig sesongvariasjon med juli som trafikktopp. I juli 2018 ble det registrert over 1600 kjt/døgn på denne delen av fv60 (kilde: vegvesen.no)..

I tillegg til planskilt kryssing under fv60 for gående, egne gangareal og envegsregulerte inn- og utkjøringspunkt er selve krysset etablert med eget høyresvingefelt og passeringslomme. I forhold til trafikkmengden på vegen har krysset svært god kapasitet. Kanaliseringen av krysset var blant annet ett av de avbøtende tiltakene som kompenserte for at avstanden mellom Streketunnelen og krysset var mindre enn det ordinære kravet på 2 x stoppsikt.

I Ljøenområdet er det sommerfartsgrense 60 km/t i perioden 15.05-15.09. Ellers i året er det generell fartsgrense 80 km/t. Det er ikke registrert trafikkulykker her etter at anlegget ble ferdig i 2016. Fv60 har ca. 5% stigning/fall i dette området.

Behov for høyresvingefelt bestemmes ut fra kapasitet og avviklingsstandard, jf. SvV hb N100. Trafikkmengden på fv60 alene utgjør ingen risiko, men på grunn av den korte avstanden til krysset fra Streketunnelen er dette et effektivt avbøtende tiltak.

Passeringslomme kan benyttes som alternativ til venstresvingefelt ved utbedring. Kriteriene for venstresvingefelt er vist i neste figur:



Figur 2 Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time (SvV håndbok N100 figur D.3)

Langs en veg med mye turisttrafikk gjengir SvV håndbok V712 (vegtype M6 og M7) at det i maksimaltiden er forventet å være ca. 8-9% av døgntrafikken. For julitrafikken innebærer det ca. 150 kjt i maksimaltiden på fv60. Uten å regne med avsvingende trafikk (jf C_v i figur 2) er en da til venstre for knekkpunktet i kurven på figur 2 (A+C_r = 150 kjt/t). Høyest trafikkbelastning på typiske sommer-/turistruter er vanligvis i perioden 14-18, og utenom de tidene der for eksempel busstrafikk fra cruiseskip blir kjørt til utsiktspunktet.

- **Krysset ved Ljøen har god kapasitet, også i perioder med høy sommertrafikk.**

Økt trafikk som følge av planlagt tiltak

Det er gjort en grov trafikkberegning av hvor mye trafikk som genereres som følge av det som er planlagt. I beregningen er det forutsatt en besøksprofil som gir mye trafikk. Det er tatt utgangspunkt i et visst antall rom, bilandel til gjester, antall overnattinger pr rom og beleggsprosent på overnattingstilbudet.

Det er planlagt et hotell med ca 20 rom i ett hovedbygg og 5 hytter. Hotellet er myntet på enkeltreisende og ikke bussturister. Følgelig kan en anta at de aller fleste ankommer med bil, og kanskje noen med drosje. En kan regne ca. 1 bil pr rom/hytte. Med 100% belegg i sommersesongen vil dette gi ca. 50 bilturer pr dag (sum til og fra) forutsatt at alle har kun en overnatting. Hotellgjester ankommer vanligvis relativt spredd ut over ettermiddagen/kvelden, mens avreise er på formiddag.

I tillegg vil det bli noe trafikk av ansatte og varelevering mm. For et hotell med denne størrelsen kan sum trafikk være ca. 20 bilturer pr dag. Ansatte har en del skiftordninger, og trafikken vil være spredd ut over dagen.

Hotellet har ikke planlagt spisetilbud til andre enn egne gjester.

En del av konseptet innebærer også et nytt tilbud på Ljøsætra med 10 rom. Dette er et tilbud som skal kombineres med overnattingstilbudet på Ljøen og hotellet i Hellesylt sentrum. Hvis halvparten av gjestene ankommer i egen bil, og har én overnatting utgjør dette 10 bilturer pr dag med 100% belegg. Parkering til brukere av dette tilbudet skal være ved hotellet, og vil da ikke bruke området ved utsiktspunktet.

Tabell 1 Økt trafikk i krysset

Trafikk til fra	Bilturer begge retninger pr dag
Gjestetrafikk, hotell/hytter Ljøen	50
Arbeidsreiser/varelevering mm, hotell/hytter Ljøen	20
Gjestetrafikk, Ljøsætra	10
Sum trafikk	80

- Forutsetningen i tabell 1 er 1 bil pr rom/hytte, 1 overnatting og 100% belegg.
- En kan trolig forvente at en del vil ha mer enn en overnatting.
- I praksis ikke vil det ikke være fullt belegg hver natt.

Ca. halvparten av trafikken vil bli avviklet på formiddagstid med hovedvekt på utkjøring fra området.

- **Økt trafikk i forbindelse med nye tilbud i Ljøenområdet kan ikke sies å medføre trafikkmessige problemer med hensyn til trafikkulykker eller redusert framkommelighet.**

1	2020-03-31	Til gjennomgang hos kunde	HaaDim	BHj	HaaDim
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.