

## NOTAT

OPPDRAAG	<b>Etablering av Biltema F/N3 Sortland</b>	DOKUMENTKODE	713104-PLAN-NOT-004
EMNE	Trafikkvurdering	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	<b>Karmagruppen AS</b>	OPPDRAAGSLEDER	Guri Ugedahl
KONTAKTPERSON	Einar Mårstad	SAKSBEH	Guri Ugedahl
NOTATET SENDES	Statens vegvesen v/ Kenneth Fox	ANSVARLIG ENHET	4032 Tromsø Plan / Arkitektur

## Trafikkvurdering

### Innhold

1	Innledning .....	2
2	Dagens situasjon .....	3
2.1	Trafikktelling .....	4
3	Beskrivelse av ønsket etablering .....	5
4	Trafikk som følge av en Biltema-forretning .....	6
5	Trafikk i sammenligningsåret .....	7
6	Vurdering krysskapasitet .....	8
6.1	Krav i hht håndbok V121 .....	8
7	Kryssutforming .....	10
8	Fotgjengere og syklistene .....	11
9	Oppsummering .....	11

00	17.02.2016	Notat til oppdragsgiver	Guri Ugedahl	Odd-Arne Larsen	Guri Ugedahl
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

## 1 Innledning

Karmagruppen ønsker å legge til rette for etablering av en Biltema-forretning på eiendommen 15/829 i Sortland. Eiendommen ligger nord for Sortlandsbrua, og innenfor området for Byplan Sortland.

Sortland kommune har vedtatt en mindre endring av Byplan Sortland slik at storhandel tillates også for det aktuelle området (N/F3).

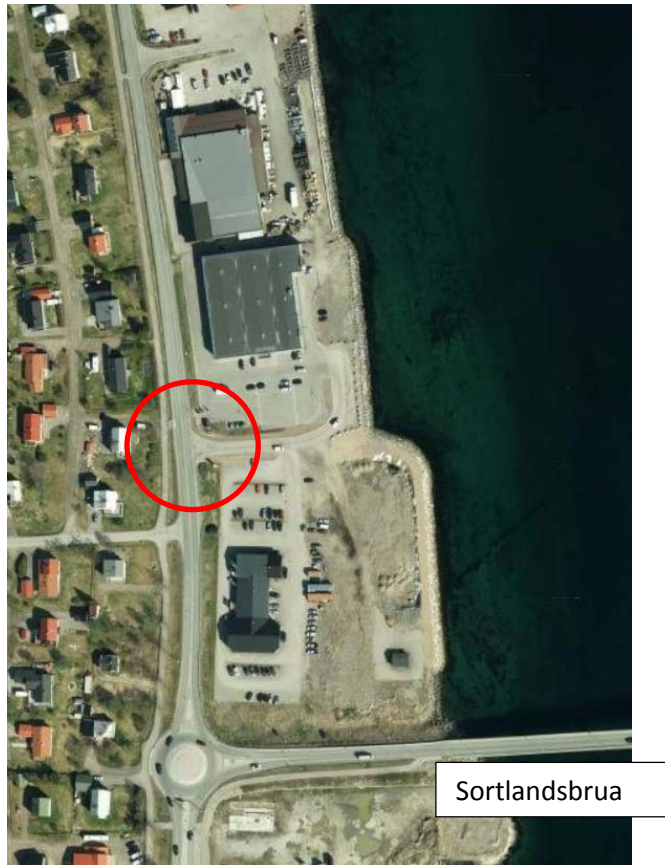
Gjeldende reguleringsplan er vedtatt i 2012 med formål lager, verksted og forretning. Etablering av Biltema ligger innenfor rammene i reguleringsplanen.

Byplan Sortland forutsetter at det gjennomføres en trafikkvurdering, kfr bestemmelsenes pkt 2.9.1 – 2:

*«Dersom utbyggingen vil ha trafikale konsekvenser for riks- og fylkesvegnettet, kreves egen trafikkanalyse som synliggjør de trafikale forholdene, herunder tiltak som skal ivareta gode trafikale løsninger som følge av utbyggingen.»*

## 2 Dagens situasjon

Toyota er etablert på eiendommen 15/829. Eiendommen har adkomst til Vesterålgata (fv 820), adkomsten er markert med sirkel på flyfoto under. Også Rema-bygget nord for eiendommen benytter denne adkomsten. Videre nord finner vi Felleskjøpet, Plantesenteret mm, med egen adkomst nord for bygget.



[www.sortland.kommune.no](http://www.sortland.kommune.no)

I hht NVDB er døgntrafikken på fylkesveg 820 ca 4.500 kjøretøy på denne strekningen.

Fartsgrensen er 50 km/t.

Det er etablert gang- og sykkelveg langs fv 820, på oversiden av vegen. Det er også etablert et kryssingspunkt over Vesterålgata nord for adkomst til Rema / Toyota. Videre er det fortau langs adkomstvegen på nordsiden.

Bildet under viser Vesterålgata med adkomst til Rema / Toyota (*Google Street View*).



## Trafikkvurdering

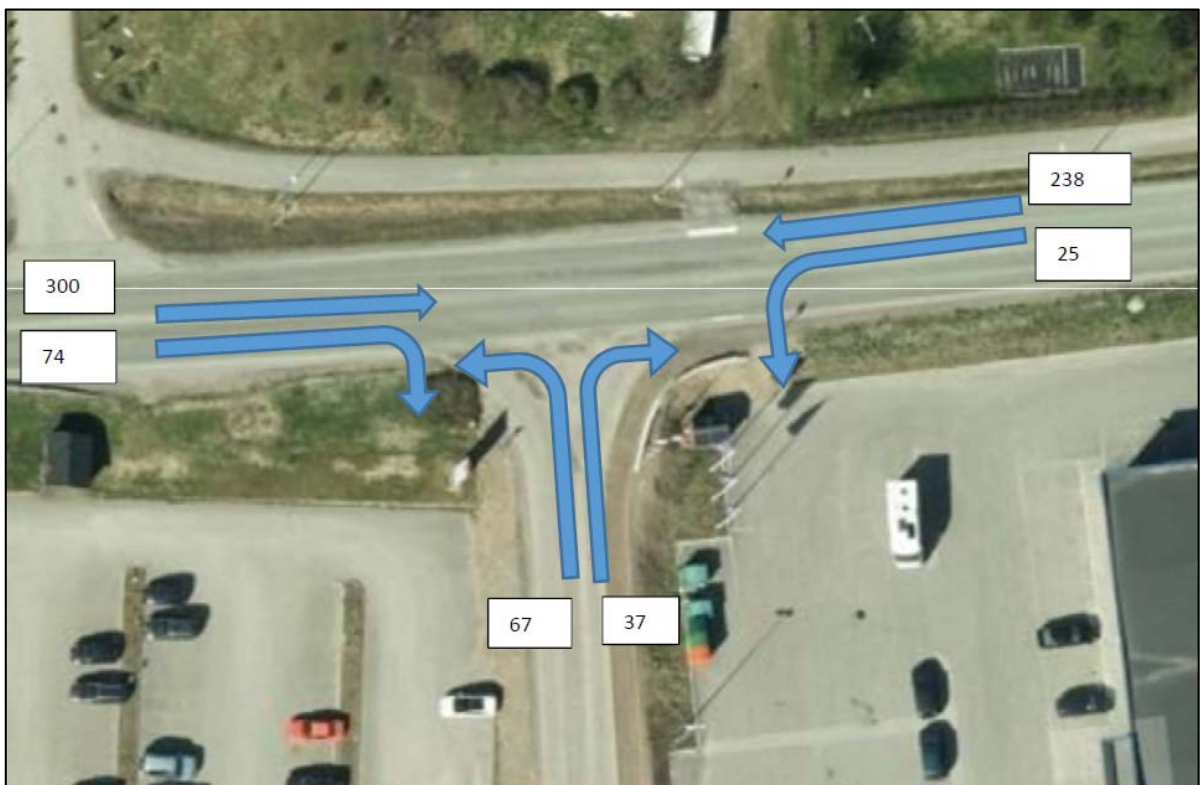
## 2.1 Trafikktelling

Det ble gjennomført trafikktelling i krysset 19. januar 2016.

Tellingene ble gjennomført ved at tre personer registrerte trafikk på adkomstene til krysset mellom kl 1500 og 1700.



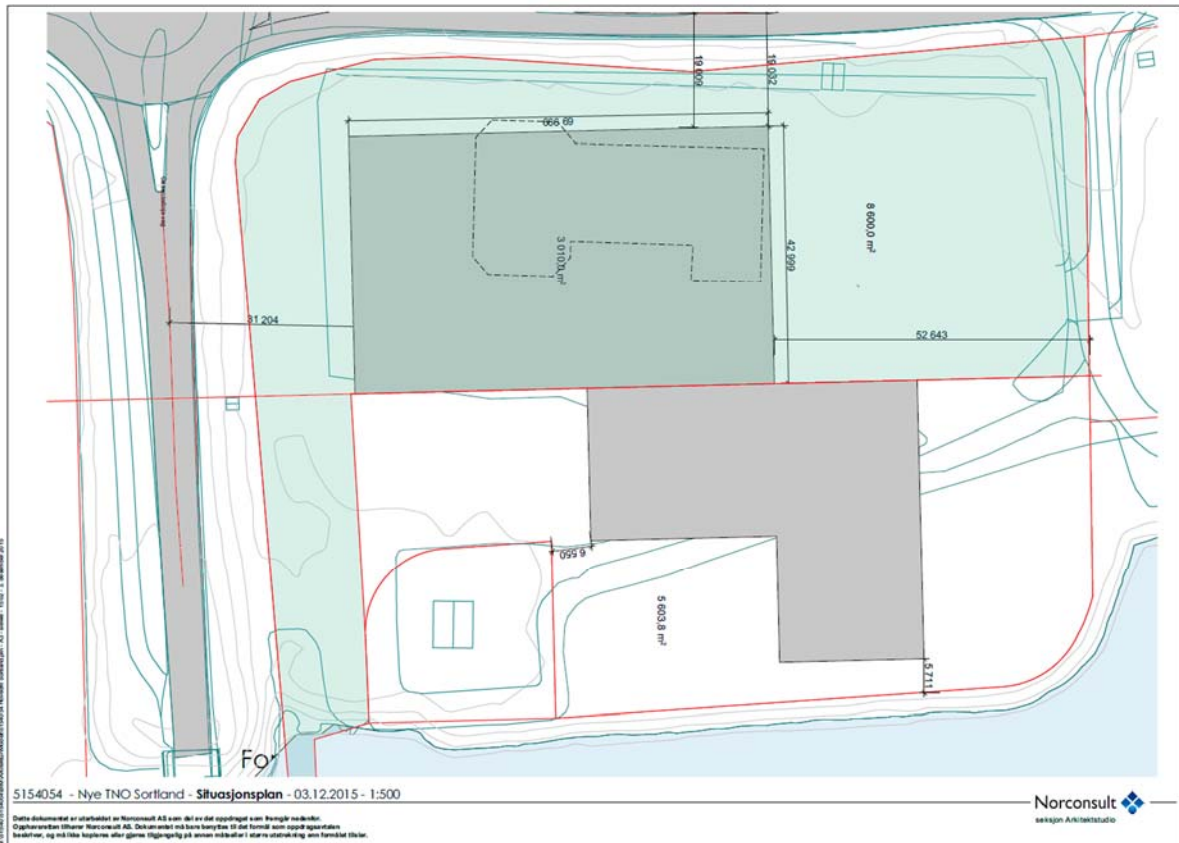
Figuren under viser registrert trafikk i maks time, kl 1515 – 1615.



Trafikkstrømmer, maks time, 2016

### 3 Beskrivelse av ønsket etablering

Karmagruppen planlegger å tilrettelegge for en Biltema-forretning på eiendommen. Etter avtale skal Toyota disponere arealer mot sundet for et nytt bygg mens Biltema etableres opp mot fylkesvegen, der dagens Toyota ligger. Se situasjonsplan under.



Situasjonsplan Biltema / ny Toyota (Norconsult)

Aktuell forretning vil ha et areal på 3.000 m<sup>2</sup>, inkludert lager, kontor mv.



#### 4 Trafikk som følge av en Biltema-forretning

Biltema har en rekke forretninger i Norge, og det er naturlig å ta utgangspunkt i tilsvarende forretninger som den som nå planlegges på Sortland ved vurdering av trafikkmengde.

Ut fra en forventet omsetning og snittverdi pr handel, forventes ca 460 kunder pr dag til forretningen på Sortland. Med en åpningstid på 12 timer gir dette ca 38 kunder pr time. Erfaringen er at trafikken er størst på formiddag. For ettermiddagsrushet benyttes 38 kunder pr time.

Dersom man forutsetter at alle kunder kommer med bil, vil trafikken til og fra være på 76 kjt i makstime ettermiddag.

Det forutsettes også at all trafikken til Biltema vil være trafikk som ellers ikke ville vært på fylkesvegen. Dvs at man ikke hensyntar at en del antas å «stikke innom» butikken på vei til andre gjøremål. Eksempelvis samtidig med handel på Rema 1000.

Dvs at biltrafikktallene er for høye. Disse benyttes likevel til vurdering av kapasitet i krysset.

Det forventes at trafikken fordeler seg sørover og nordover tilsvarende dagens trafikk:

- Nordover, 30 %: 23 kjt
- Sørover, 70 %: 53 kjt

Disse fordeles med 50% inn og 50 % ut av området.



Trafikk i krysset i åpningsåret

## 5 Trafikk i sammenligningsåret

Det er enighet med statens vegvesen om å benytte 2026 som sammenligningsår.

I beregningene er det brukt en årlig trafikkvekst på 1 % i hht grunnprognose fra NTP (TØI), fram til 2026.



Trafikkstrømmer, 2026

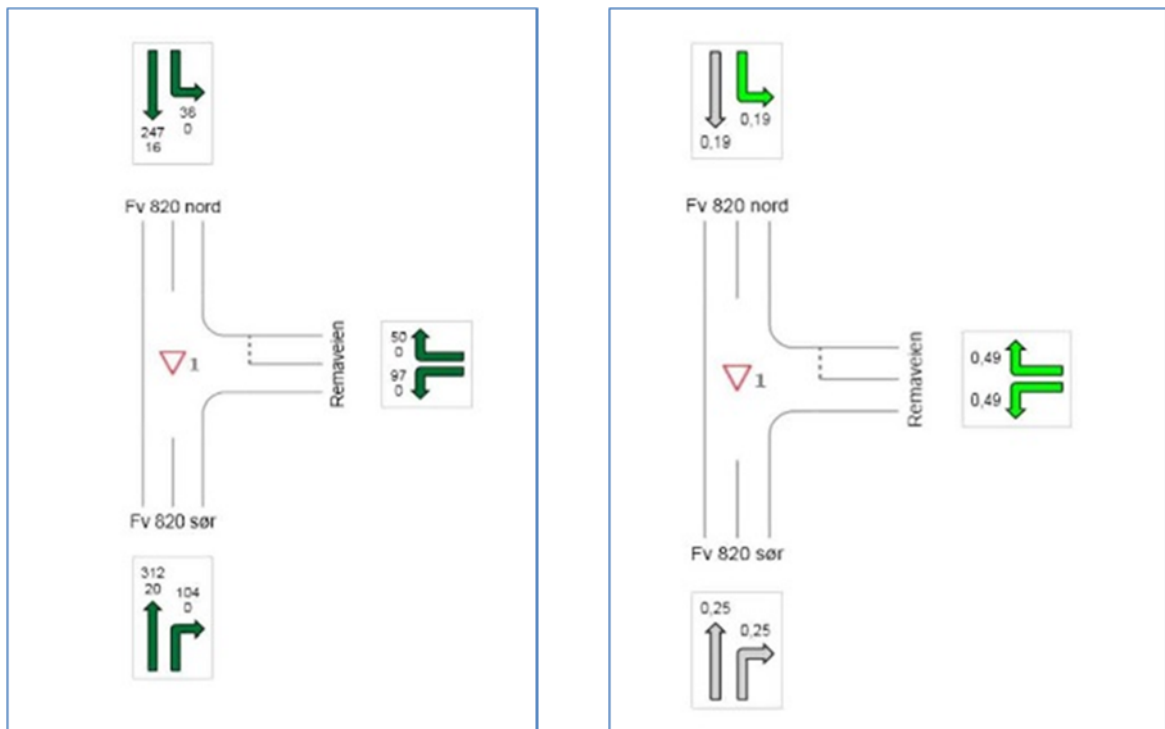
## 6 Vurdering krysskapasitet

Krysset forutsettes å ha samme regulering som i dag, dvs T-kryss med vikeplikt for trafikk fra forretningsområdene.

Programmet SIDRA er benyttet i kapasitetsberegningene.

Generelt gjelder følgende ved vurdering av kapasitet: Belastningsgrader opp til 0,7 (eller 70 %) gir god avvikling med mindre forsinkelser, mellom 0,7 og 0,85 gir køer med noe forsinkelse, og mellom 0,85 og 1,0 er avviklingen ustabil (labil) med store variasjoner i køer og forsinkelser.

Belastningsgraden bør ikke overstige 85 % da avviklingssituasjonen ved høyere verdier blir labil.



Trafikk i dimensjonerende time, ettermiddag, 2026. Lette og tunge kjøretøy

Belastningsgrad i krysset, 2026.

Beregningen av belastningsgrad viser meget god avviklingskvalitet i krysset i 2026. Trafikk nordfra på fv 820 har en belastningsgrad på 0,19. Adkomsten til Rema, Toyota og en framtidig Biltema har en belastningsgrad på 0,49. Dvs langt under 0,7 som fortsatt gir god avvikling.

Ut fra beregningene vil det ikke være behov for svingefelt i noen av tilfartene.

### 6.1 Krav i hht håndbok V121

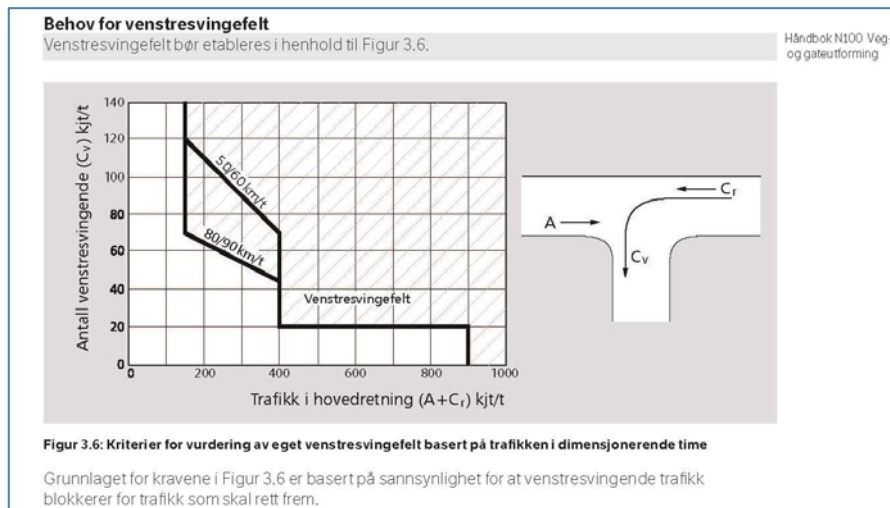
I vegvesenets håndbok V121 – Veg- og gatekryss – er det satt opp forslag til trafikk tall som utløser behov for hhv venstresvingefelt og høyresvingefelt.

Figur 3.12 viser at det ikke er behov for høyresvingefelt.

Når det gjelder venstresvingefelt viser figur 3.6 at det allerede i dagens situasjon bør vurderes eget felt.



## Trafikkvurdering

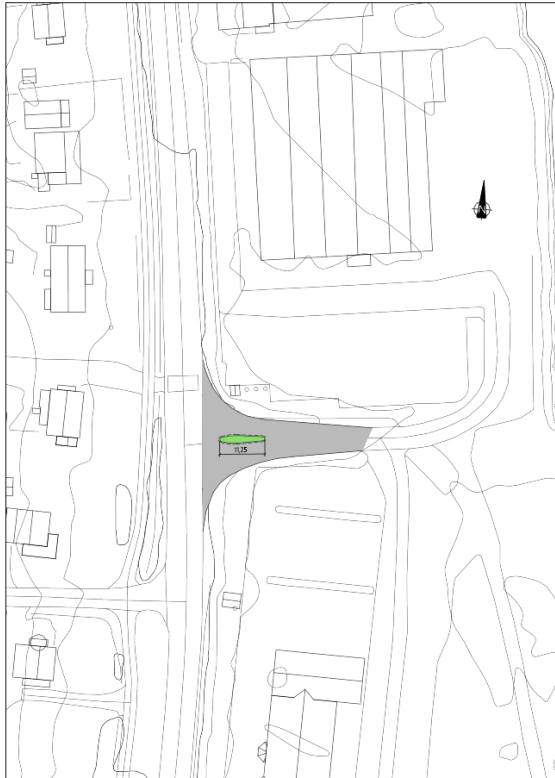


I dette tilfellet har man gjennomført trafikktelinger og beregnet belastningsgrad i krysset 10 år fram i tid. Når beregningen viser lav belastning og meget god avvikling, mener vi det ikke er behov for venstresvingefelt. Se også tekst under figuren: «basert på sannsynligheten for at venstresvingende trafikk blokkerer for trafikk som skal rett fram». Beregningene viser som sagt en belastning på 0,19 på felt nordfra, dette gir svært liten forsinkelse for trafikk som skal rett fram.

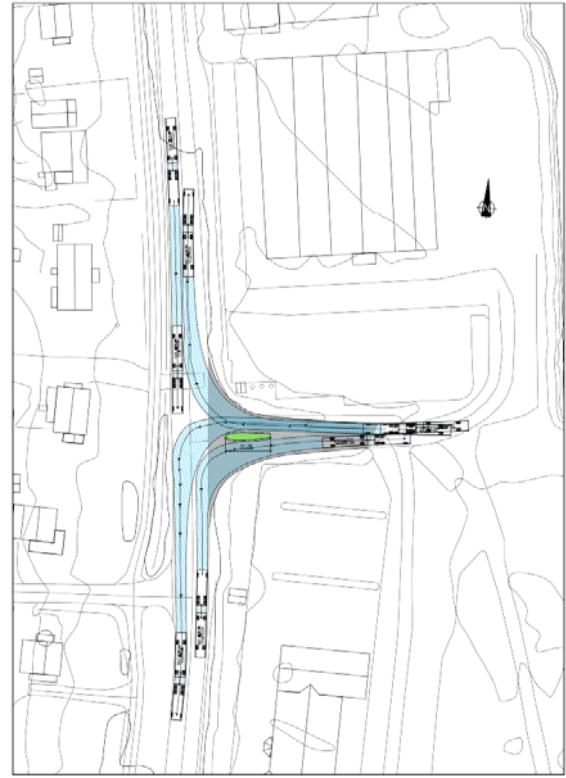
Det anbefales trafikkøye i adkomsten (sekundærvegen), kfr også figur 3.4 i håndboka.

## 7 Kryssutforming

Anbefalt kryssutforming er vist i figurene under:



*Sekundærveg med dråpeøy*



*Kryss med svingebevegelser*



*Kryss i fht gjeldende regulering*

## 8 Fotgjengere og syklister

Beliggenheten er sentral på Sortland, og forretningen antas å være attraktiv også for fotgjengere og syklister.

Det er som nevnt etablert gang- og sykkelveg langs fv 820 forbi området. Det er også etablert kryssingsfelt over fylkesvegen nord for den aktuelle adkomsten.

Med den begrensede trafikken som er i området, antas at dette gir god tilgjengelighet til også en ny Biltema-forretning.

Det bør etableres fortau på sørsiden av adkomstvegen til Biltema.

## 9 Oppsummering

Etablering av Biltema på aktuell eiendom vil ikke medføre vanskelige avviklingsforhold i krysset med fv 820.

Det anbefales å etablere dråpeøy i adkomsten. Beregningene har ikke vist behov for venstresvingefelt fra nord på fylkesvegen.

Det anbefales etablert fortau også på sørsiden av adkomsten, til adkomst Biltema.