Alvika Næringspark AS

Trafikal vurdering

Fagrapport - detaljreguleringsplan Alvika Næringspark

Oppdragsnr.: 52503715 Dokumentnr.: TRA-RAP-01 Revisjon: J03 Dato: 2026-07-03



Norconsult

Oppdragsgiver:	Alvika Næringspark AS
Oppdragsgivers kontaktperson:	Steinar Lausund
Rådgiver:	Norconsult Norge AS
Oppdragsleder:	Siv K. Sundgot
Fagansvarlig:	Håvard Parr Dimmen
Andre nøkkelpersoner:	Bård Hjellbakk (fagkontroll) Pernille Ibsen Lervåg (tverrfaglig kontroll)

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
J02	29.05.26	For oversendelse til kommunen	HAADIM	BHJ, PERLER	SIKSU
J03	02.07.2026	Revidert etter tilbakemelding fra kommunen	HAADIM		SIKSU

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. 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.

Sammendrag

Alvika Næringspark AS ønsker å få regulert et område i Alvika i Ålesund kommune til næringsformål. Ålesund kommune har stor mangel på attraktive og sentralt plasserte næringsarealer ledig for nyetableringer.

Området er særlig aktuelt for virksomheter innenfor logistikk, lager og transport, og da med relevans for dagens virksomheter i det etablerte Bingsaområdet. En ser særskilt mulighetene for å videreutvikle sirkulære verdikjeder.

Selve næringsarealet utgjør 53000 m^2 med en utnyttelsesgrad som tilsier ca. 34000 m^2.

Tilkomst til næringsområdet er via samme tilkomstveg som Alvika Miljøpark. Fylkesveg 5946 Alvikvegen vil være utbedra østover fra Bingsa i tråd med rekkefølgekrav for gjeldende reguleringsplan. Planforslaget viser også gang- og sykkelveg og det stilles rekkefølgekrav om at denne skal bygges i tråd med planen før nye tiltak innenfor planområdet kan ferdigstilles. Dette vil bedre trafikksikkerhetene innenfor planområdet.

Trafikk som følge av tiltaket vil kunne variere noe alt etter hva som etableres innenfor planområdet. Som rent næringsareal regner man med en gjennomsnittlig trafikkøkning (ÅDT) på ca. 600 kjt/dag.

Selv med mer avklart og definert arealbruk av næringsarealene, er trafikkberegningen usikker, særlig når en tar hensyn til generell trafikkvekst i løpet av 20 år fram i tid. Trafikkmodellberegning viser at ny E136 Breivika-Lerstad vil redusere trafikken på østre del av Lerstadvegen vesentlig. Det er dermed ikke forventa at trafikkøkning på Alvikvegen vil medføre trafikkproblemer i kryssområdet mellom de to fylkesvegene.

Utenfor planområdet er det gjort en vurdering av tiltak for bedre trafikksikkerhet. Som enkelttiltak er veglys på strekninga det som statistisk sett har best effekt. Samtidig vil en videre forlengelse av dagens gang- og sykkelveg forbi Bingsaområdet være viktig for målsettingen om at flere skal kunne gå og sykle til/fra jobb. I kryssområdet ved Storskjervavegen er det flere forhold som i sum medfører en uoversiktlig trafikksituasjon. Eventuelle tiltak bør vurderes som del av en samla plan.

Sammen med øvrig aktivitet og bosatte i denne delen av Ålesund, gir tiltaket et potensiale for et vesentlig bedre kollektivtilbud i dette området.

Innhold

1 Bakgrunn for utredningsarbeidet 4
1.1 Formålet med reguleringsplanarbeidet 4
1.2 Mål for tiltaket 4
1.3 Utredningsprogram trafikk 4
2 Planområdet 5
3 Tiltaksbeskrivelse og planlagt arealbruk 7
3.1 Tiltaksbeskrivelse 7
3.2 Planlagt arealbruk 9
3.3 Planlagt vegløsning 9
4 Dagens veger og trafikk i området 10
4.1 Vegstandard på fv. 5946 Alvikvegen 10
4.1.1 Sørvestover mot Olsvika 10
4.1.2 Nordøstover mot Digerneset 10
4.2 Vegstandard på tilkomstveg Alvika miljøpark 10
4.3 Trafikkulykker 11
4.4 Andre trafikantgrupper 11
5 Trafikale vurderinger 12
5.1 Avgrensninger og forutsetninger 12
5.2 Trafikale endringer på fv. 5946 Alvikvegen, sørvestlig retning 12
5.3 Aktuelle tiltak 13
5.3.1 Tiltak innenfor planområdet 13
5.3.2 Tiltak utenfor planområdet 13
5.4 Trafikksikkerhet 15
5.5 Framkommelighet 15
5.6 Ivaretakelse av ulike trafikantgrupper 16
6 Vedlegg 17

1 Bakgrunn for utredningsarbeidet

1.1 Formålet med reguleringsplanarbeidet

Alvika Næringspark AS ønsker å få regulert et område i Alvika i Ålesund kommune til næringsformål.

Næringsområdet i Alvika vil være aktuelt for mange virksomheter innenfor logistikk, lager og transport, som har sitt marked i byområdet. Særlig aktuell er lokaliseringen for de som allerede benytter seg av Bingsaområdet på daglig basis. Dette gjelder transportvirksomheter som henter pukk og grus på Bingsa, transporterer det til ulike byggeplasser, og som frakter jordmasser tilbake til Attvin og Alvika miljøpark. En lokalisering i det nye næringsområdet reduserer daglig tomkjøring fra parkeringsplass til Bingsa, og kan også romme fasiliteter for vedlikehold og rengjøring av biler og utstyr mellom ulike oppdrag.

Bingsa-området er i dag et av de største knutepunktene for avfall og masser i Midt-Norge, og rommer industrivirksomheter knyttet til masseutvinning, deponi/miljøpark, asfaltproduksjon og gjenvinning. Området har stort potensiale for en videre utvikling innenfor sirkulære verdikjeder; en utvikling som i økende grad blir etterspurt av markedet og myndighetene. Det er en viktig målsetting for planen å legge til rette for at Alvika næringspark kan bidra til en slik utvikling, med store arealer for nyetableringer.

1.2 Mål for tiltaket

Alvika næringspark har en todelt målsetting:

- Tilrettelegging for bynært areal for næringer innenfor logistikk, lager og transport.
- Bidra til en helhetlig og bærekraftig utvikling av Bingsa-området.

1.3 Utredningsprogram trafikk

I det fastsatte planprogrammet for detaljregulering av Alvika Næringspark er det sagt at følgende skal utredes mtp. trafikk:

Det utarbeides trafikkvurdering som beskriver og vurderer trafikale endringer som følge av aktuell arealbruk. Trafikksikkerhet, fremkommelighet og ivaretakelse av ulike trafikantgrupper samt avbøtende tiltak og behov for rekkefølgekrav vil inngå i vurderingen

Planlagt tiltak er forutsatt dimensjonert for modulvogntog, noe som i dag er tillatt på fv. 5946 fra Breivika til Alvika. Tilkomstsvegen har tilsvarende dimensjonering, og i videre detaljplanlegging av planområdet vil en også ta hensyn til de lengste kjøretøyene.

Plankartet viser byggegrenser og frisiktsoner.

I reguleringsbestemmelsene er det forutsatt utarbeidelse av situasjonsplan som også viser trafikale løsninger før utbygging. Situasjonsplanen skal blant annet vise parkering, varelevering og renovasjon.

Øvrige forhold som er nevnt i merknadskravene er omtalt i etterfølgende kapitler i denne rapporten.

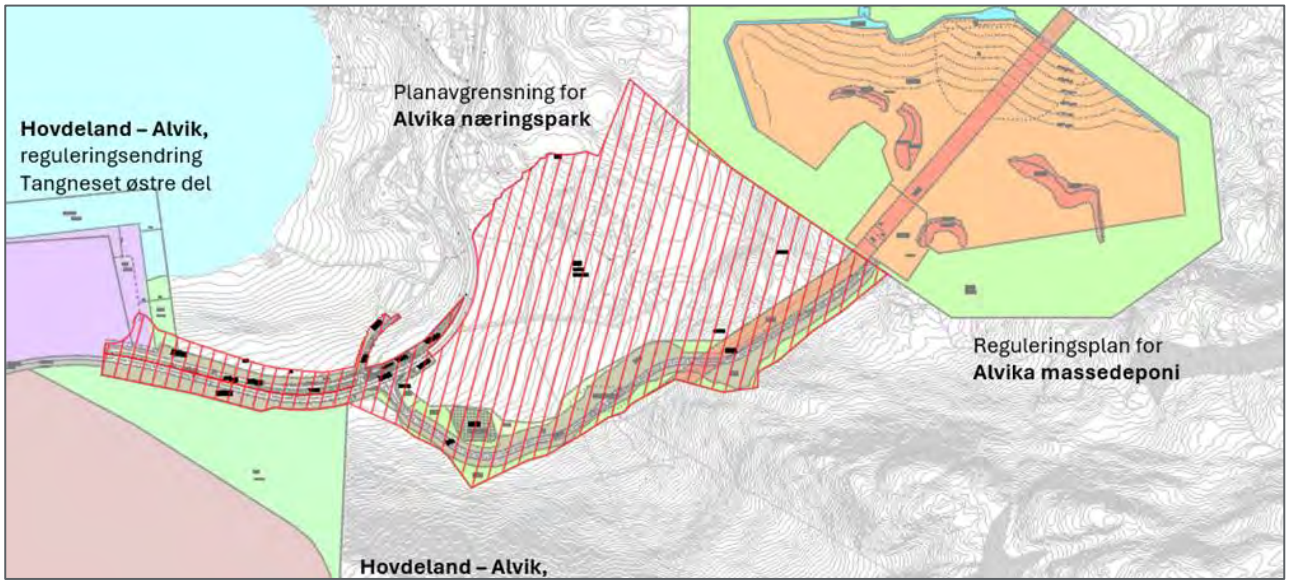
2 Planområdet

Planområdet ligger i Alvika langs Ellingsøyfjorden, ca. 13 km øst for Ålesund sentrum og ca. 3,5 km nordøst for Moa (se rød markering i oversiktskartet i figur 2-1). Planområdet omfatter deler av eiendommene gbnr. 33/1, 33/5, 33/30 og 33/2. Området ligger i direkte forlengelse av et etablert industri- og næringsområde i Olsvika/Bingsa med etablert infrastruktur. I figur 2-3 ses dagens situasjon i planområdet.



Figur 2-1: Oversiktskart. Alvika er avmerket med rød sirkel. Kilde: www.finn.no/map.

Ny reguleringsplan ligger inn til gjeldende reguleringsplan for Alvika massedeponi i nordøst, og inn til reguleringsplan for masseuttak på Bingsa i sørvest.



Figur 2-2: Forslag til ny plan sentralt (sentralt i bildet), sammen med gjeldende planstatus for området.

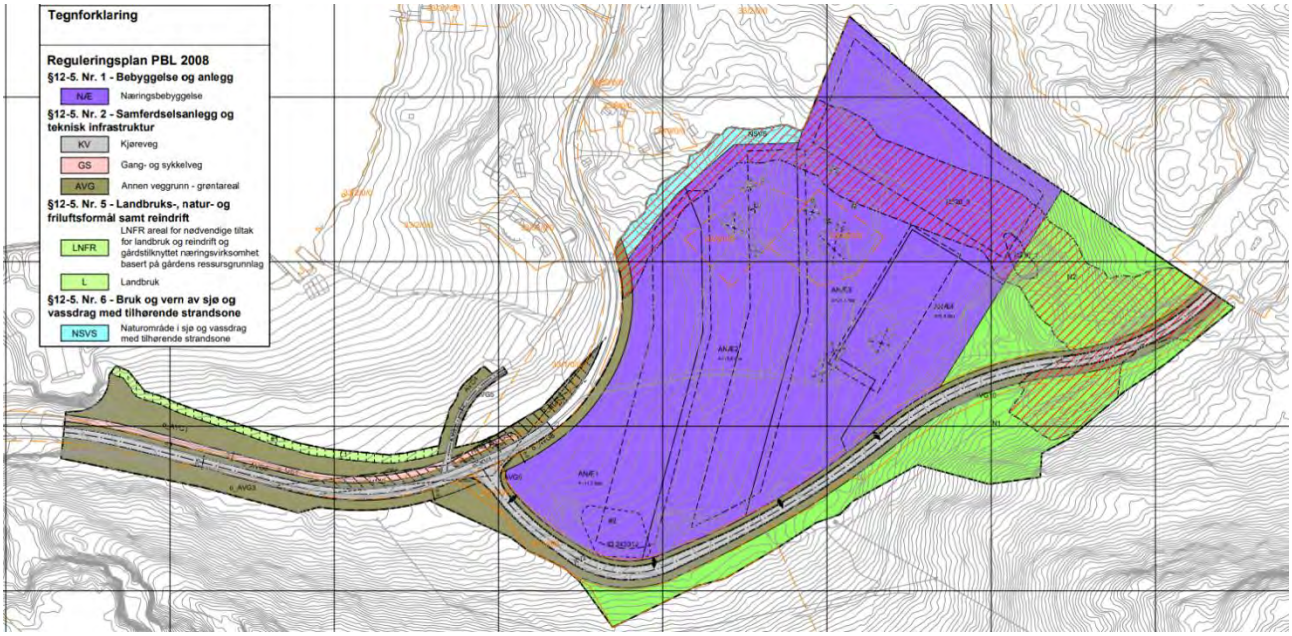


Figur 2-3: Dronebilde som viser dagens situasjon i planområdet.

3 Tiltaksbeskrivelse og planlagt arealbruk

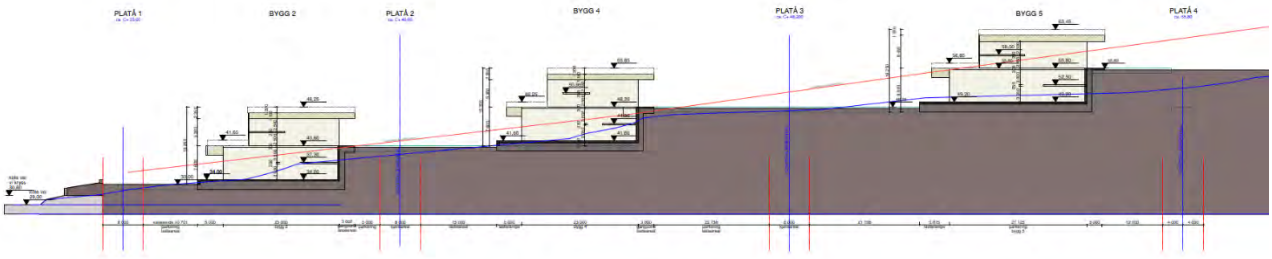
3.1 Tiltaksbeskrivelse

Planområdet foreslås regulert til næringsbebyggelse, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, LNF-område og bruk og vern av sjø og vassdrag.

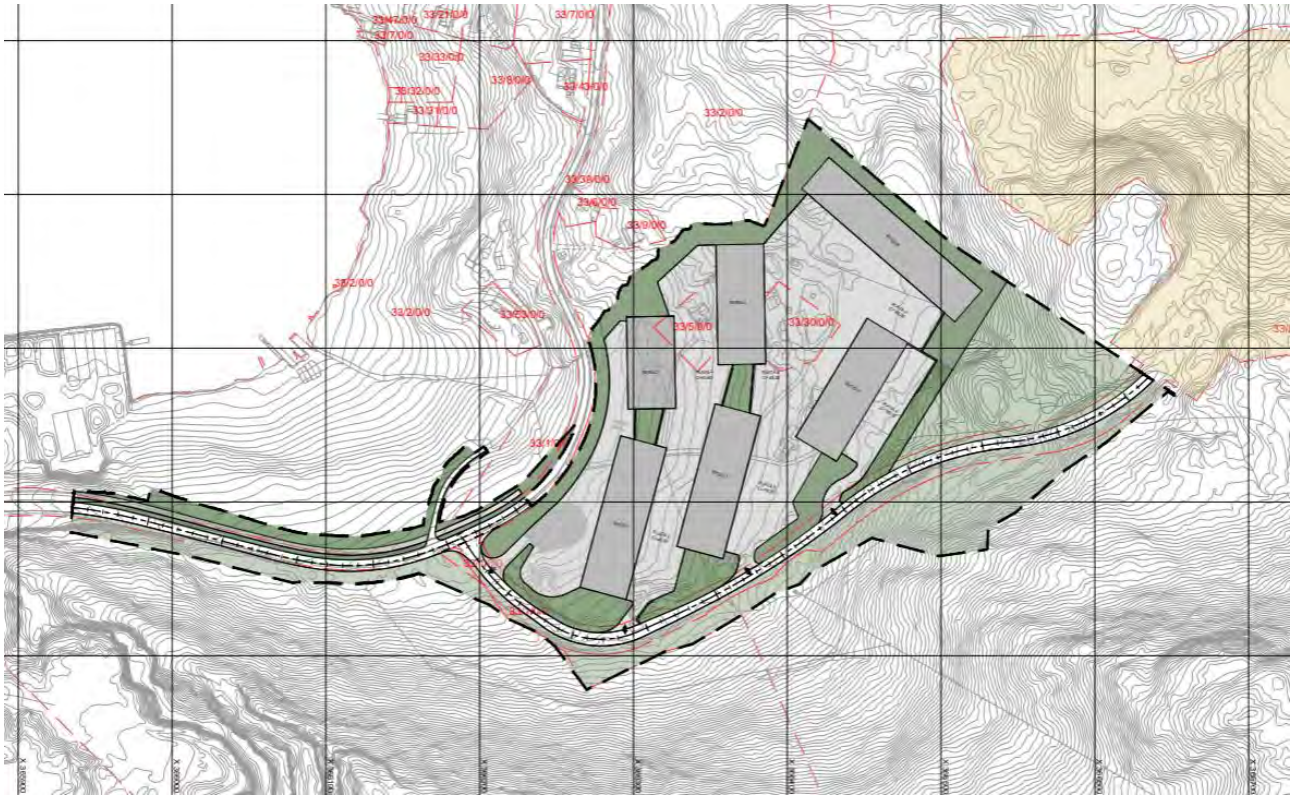


Figur 3-1: Plankart utarbeidet av Norconsult Norge AS våren 2026.

Tiltaket er planlagt i skrånende terreng, som er tenkt terrassert i tre ulike nivå. Bygningsmassen er tenkt plassert inn mot terrengsprangene, slik at byggene tar opp høydeforskjellene i terrenget. De ulike nivåene får avkjørsel fra den etablerte tilkomstvegen opp til massedeponiet. Maksimal tillatt høyde på bygg er 15 meter fra innvendig gulvnivå i underetasje.



Figur 3-2: Snittegning som viser konseptet med terrassering. Kilde: Margarida Pais arkitektur.



Figur 3-3: Situasjonsplan som viser et forslag til utbygging på det fremtidige næringsarealet. Gult areal i øst er tilgrensende massedeponi.



Figur 3-4: Illustrasjon av en mulig maks utbygging. Kilde: Margarida Pais arkitektur/ CK Nor Bygg AS.

3.2 Planlagt arealbruk

Næringsområdet i Alvika vil være aktuelt for mange virksomheter slik som beskrevet i kapittel 1.1.

Bingsa-området er i dag et av de største knutepunktene for avfall og masser i Midt-Norge, og rommer industrivirksomheter knyttet til masseutvinning, deponi/miljøpark, asfaltproduksjon og gjenvinning. Området har stort potensiale for en videre utvikling innenfor sirkulære verdikjeder; en utvikling som i økende grad blir etterspurt av markedet og myndighetene. Det er en viktig målsetting for planen å legge til rette for at Alvika næringspark kan bidra til en slik utvikling, med store arealer for nyetableringer. Aktuelle virksomheter innenfor sirkulære verdikjeder kan for eksempel være knyttet følgende felt:

- Gjenvinningsindustri, der avfall kan utnyttes som råvarer i produksjonen, eller videreforedle materialer til sekundære råvarer for andre industrier.
- Gjenbruk og materialgjenvinning fra bygg- og anleggssektoren; en sektor som er den største produsenten av avfall i Norge
- Produsenter av miljøteknologi, som utvikler løsninger for mer effektiv ressursutnyttelse, sanntidsdata for avfallsstrømmer eller grønne logistikksystemer.

Felles for alle er at de kan dra nytte av tett samarbeid med både etablerte avfallshåndterere i Bingsaområdet, og nærhet til sluttkunder i byområdet.

3.3 Planlagt vegløsning

Planlagte vegløsninger i planforslaget, inkl. gang- og sykkelveg, er i all hovedsak i tråd med gjeldende reguleringsplan med tilhørende dispensasjoner og reguleringsendringer. Årsaken til at fylkesveg med gang- og sykkelveg er tatt med i ny plan er for å kunne fange opp gitte dispensasjoner og reguleringsendringer i området. Dette vil gi en mer ryddig planmosaikk hvor reguleringsplanen viser det som rent faktisk er bygget.

Fylkesvegen er regulert med bredde 6,5 m, inkl. skuldre. Grøftebredde er 1,5 meter. Sideareal mot gang- og sykkelveg er 3,0 m. Gang- og sykkelveg langs fylkesvegen er regulert med bredde 3,5 – 4,0 meter inkl. skuldre og rekkverksrom. Skråningsutslaget er noe større i ny plan versus gjeldende plan; dette skyldes dels breddeutvidelsen av fylkesvegen, og dels at man i forbindelse med dette planarbeidet har prosjektert veger og gang- og sykkelveger, slikt at en har et mer nøyaktig underlag for planen enn da gang- og sykkelvegen opprinnelig ble regulert.

Det er forventet at breddeutvidelsen av fylkesvegen er bygget i tråd med gjeldende plan før denne planen godkjennes.

4 Dagens veger og trafikk i området

Det er tidligere gjort flere vurderinger av veg- og trafikkforholdene langs Alvikvegen:

1. 25.04.2023 / 26.10.2023: Trafikkvurdering – Alvika massedeponi og næringsområde / Alvika massedeponi – reviderte trafikktall. *Plandokument for plan 1508 2023006957.*
2. 13.01.2025: Detaljregulering Alvika næringspark – TS-tiltak fv. 5946 Alvikvegen.
3. 25.03.2025: Detaljregulering Alvika næringspark – tilstandsvurdering fv. 5946 Alvikvegen.

Dokumentene ligger som vedlegg 1-3 til slutt i denne rapporten. I vedleggene er det mer omtale av det som er tatt med i kapittel 4 og kapittel 5 i denne rapporten.

4.1 Vegstandard på fv. 5946 Alvikvegen

4.1.1 Sørvestover mot Olsvika

Fylkesvegen fra planområdet og sørvestover mot Olsvika er på de først 300 meter i dag en smal enfeltsveg med midlertidig trafikkregulering av hensyn til store kjøretøy til/fra Alvika miljøpark, men denne strekningen er forventet å være utvidet i henhold til gjeldende plan før ny reguleringsplan vedtas. Vegbredde vil tilfredsstille krav for midtoppmerking.

Etter ca. 300 meter får fylkesvegen vesentlig bedre standard med over 6 meter dekkebredde (det er etablert midtoppmerking), forkjørsregulering og særskilt fartsgrense 60 km/t. Vegen går gjennom Bingsa næringsområde med noen kryss og avkjørsler til flere virksomheter. På strekningen fra Bingsa til krysset med fv. 534 Lerstadvegen er det også kryss til flere adkomstveger til boligområder (blant annet krysset med Hovdevikvegen og Østre Olsvikveg) i Olsvika. Denne delen av fv. 5946 framstår som en standard hovedveg tilsvarende Hø2-veg i Vegnormalene (SVV håndbok N100). Dette er tofelts veg med fartsgrense 60 km/t som ved nybygging er dimensjonert for inntil 12000 kjt/dag.

I krysset (rundkjøring) med fv. 534 Lerstadvegen er det forbindelse med E39/E136. Fv. 5946 har sitt endepunkt litt lenger sør, i kryss med fv. 5948 Brusdalsvegen.

4.1.2 Nordøstover mot Digerneset

Østover fra dagens kryss til Alvika miljøpark ender fylkesvegen i kryss med fv. 661 / E39 ved Digerneset (ca. 12,5 km). Vegstandard i denne retninga er i store trekk omtrent som dagens standard ved kryssområdet, dvs. enfelts veg med møteplasser, dårlig kurvatur og med dårlig framkommelighet for store kjøretøy. Vegen har lengde- og aksellastbegrensninger, noe som gjør den lite aktuell og attraktiv for tungtransport. I kontinuerlig trafikkregistreringspunkt øst for bebyggelsen i Alvika var ÅDT (2025) 330 kjøretøy/dag.

4.2 Vegstandard på tilkomstveg Alvika miljøpark

Tilkomstvegen til Alvika miljøpark er tenkt benyttet også som tilkomst til Alvika næringspark, så derfor er denne omtalt her.

Tilkomstvegen er en privat veg. Vegen har standard tilsvarende L1 – veg i vegnormalene (SVV håndbok N100). Vegen er bygget med 6,5 meters bredde og breddeutvidelse i henhold til gjeldende krav i vegnormalene (SVV håndbok N100). Stigningen varierer fra 7 til 10%. Avkjørselen med Alvikvegen er

utformet som kryss med vogntog som dimensjonerende kjøretøy. Vegen er bygget med åpne grøfter mot sør og vest for å sikre håndtering av overvann.

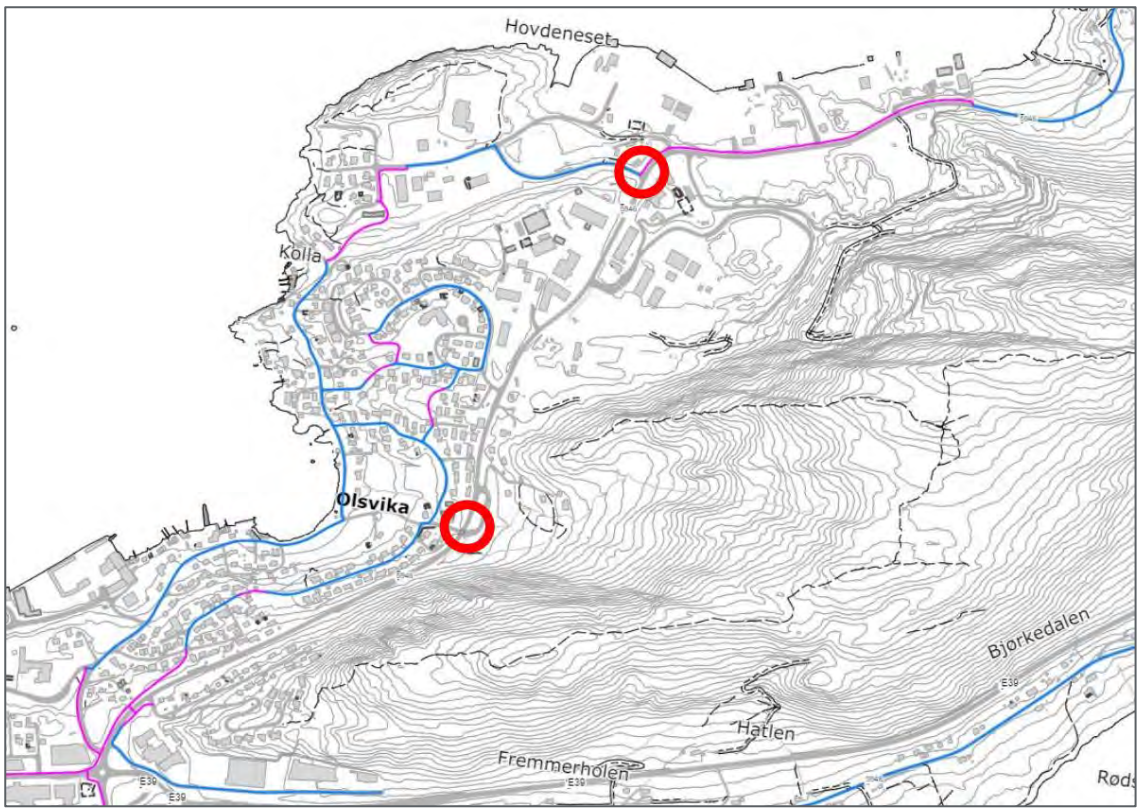
4.3 Trafikkulykker

Det er ikke registrert politirapporterte trafikkulykker i nærheten av planområdet fra og med 2010 fram til i dag. På fv. 5946 mellom planområdet og kryss med Lerstadvegen er det registrert tre ulykker. To ulykker er i/ved kryss med Storskjervavegen (i 2010 og 2014), omtrent i sørgrensa av Bingsa næringsområde. Begge ulykkene var med kjøretøy i samme retning. Det er i tillegg registrert en ulykke med fotgjenger i gangfeltet i Vestre Olsvikveg, like nord for krysset med Lerstadvegen (i 2020). Tunge kjøretøy har ikke vært involvert i ulykkene. Fylkesvegen framstår ikke som spesielt ulykkesutsatt på denne strekninga.

4.4 Andre trafikantgrupper

Kollektivtilbudet i området er marginalt, og det er kun skolerute (rute 17) som passerer Bingsa og planområdet i dag. Det er i tillegg skolerute som kjører til boligområde via Hovdevikvegen. Det er også holdeplass i begge retninger ved kryss med Storskjervavegen. Nærmeste bussrute med hyppigere frekvens (rute 13) går til kryss med Østre Olsvikveg 1,8 km fra planområdet.

Det mulig å gå og sykle på gang- og sykkelveger samt lokalveger på vestsida av fylkesvegen fra kryss med fv. 534 i Breivika til Hovdevikvegen. Fra sistnevnte veg er det gang- og sykkelveg parallelt med fylkesvegen fram til plangrensa der det skal etableres nytt tilbud for myke trafikanter.



Figur 4-1 - Sykkelruter i området. Mørk rosa angir fortau/gang- og sykkelveg, blått er blandet trafikk. Kryssområde Hovdevikvegen (nordligste markering) og Østre Olsvikveg markert rød. (Figurgrunnlag: Webinnsyn Ålesund kommune).

5 Trafikale vurderinger

Jamfør også tidligere vurderinger gitt i vedlegg 1-3.

5.1 Avgrensninger og forutsetninger

Planlagt tiltak vil i første rekke medføre endring i trafikksituasjonen (mertrafikk) på fv. 5946 Alvikvegen mellom planområdet og kryss (rundkjøring) med Lerstadvegen. Dette blir omtalt nærmere i etterfølgende delkapitler.

Fv. 5946 har dårlig standard videre østover fra planområdet til Digerneset. Last- og lengdebegrensning på strekninga medfører at vegen ikke er et reelt alternativ for store kjøretøy på strekninga Digerneset – Alvika via Utvikbygda. Dagens standard gir også lenger kjøretid for personbil på samme strekninga. Det er derfor ikke forventet trafikkøkning på fv. 5946 Alvikvegen øst for planområdet ut over generell trafikkvekst. Denne delen av fv. 5946 anses derfor ikke å være en del av influensområdet, og er derfor ikke vurdert nærmere i denne trafikkvurderingen.

5.2 Trafikale endringer på fv. 5946 Alvikvegen, sørvestlig retning

Et nytt næringsområde på 53000 m^2 med et bruksareal på ca. 34000 m^2 BRA vil gi økt trafikk. Statens vegvesen *håndbok V713 Trafikkberegninger*, angir en bilturproduksjon i intervallet 2,0-6,0 pr 100 m^2 for industri[1] med et gjennomsnitt på 3,5. Intervallet innebærer en (ÅDT) i størrelsesorden 600-1800 kjt/dag. Trafikk til næringsarealet er i utgangspunktet ikke trafikkintensiv (jf. planlagt arealbruk i kapittel 3.2), og skaper generelt lite trafikk i forhold til totalarealet. Et anslag på gjennomsnittlig trafikk er da vurdert til å være 2 kjøretøy/dag pr 100 m^2. Dette gir ca. 600 kjøretøy/dag med en antatt tungbilandel på 80%: Det er stor tungbilandel og relativt få arbeidsplasser i forhold til bruksarealet. Tilsvarende bilturproduksjon pr 100 m^2 er blant annet benyttet i plan *1508 2023006947 Digernes Næringspark øst*. En konkret trafikktelling på et reint logistikklager for Rema 1000 ved Vinterbro gav en turproduksjon på 1 pr 100 m^2 (Asplan Viak 2014). Som nevnt i kapittel 3.2 er det grunnlag for tett samarbeid med andre aktører i Bingsaområdet. Trafikk mellom aktørene vil da ikke benytte fv. 5946 sør for Bingsa. Et gjennomsnitt på 2 kjøretøy/dag per 100 m^2 kan da vurderes som representativt.

Framskriving av trafikken blir gjort med bakgrunn i dagens aktivitet, og deretter med tillegg av trafikk som planlagte tiltak medfører. Transportøkonomisk institutt (TØI) har utarbeidet regionale (fylkesvise) trafikkprognoser i forbindelse med NTP-arbeidet (Framskrivinger for person- og godstransport 2025-2036[2]):

- Årlig vekst lette kjøretøy: 0,98% fram til 2030, 0,18% 2031-2060.
- Årlig vekst tunge kjøretøy: 1,38% fram til 2030, 1,06% 2031-2060.

For dagens trafikk ved kryss med tilkomstvegen til næringsområde er det tatt utgangspunkt i registrert trafikk lenger øst, boligtrafikk i Alvika og ca. daglig trafikk ved Alvika Miljøpark.

[1] Håndbok V713 (utgitt 1989): Hovedkategori *industri*. Underkategori *fabrikk, lager, verksted, engros*.
[2] TØI-rapport 1926/2022 og 1918/2022

Tabell 5-1: Generell trafikkprognose uten planlagt tiltak

Strekning	ÅDT 2025 (% tunge)	ÅDT 2030 (% tunge)	ÅDT 2050 (% tunge)
Fv. 5946 vest for kryss tilkomstveg	600 (45%)	640 (45%)	720 (50%)
Fv. 5946 sør for Hovdevikvegen	4830 (11%)[3]	5080 (11%)	5380 (13%)

I tabellene nedenfor er det lagt til estimert trafikk til/fra næringsområdet.

Tabell 5-2: Trafikkprognose for planlagt tiltak.

Strekning	ÅDT 2025 uten tiltak (% tunge)	ÅDT 2050 uten tiltak (% tunge)	Trafikkøkning (ÅDT 2050) som følge av tiltaket (% tunge)	Total ÅDT 2050 (% tunge)
Fv. 5946 vest for kryss tilkomstveg	600 (45%)	720 (50%)	600 (80%)	1320 (64%)
Fv. 5946 sør for Hovdevikvegen	4830 (11%)	5380 (13%)	600 (80%)	5980 (20%)

Det presiseres at dette er usikre og lite avrundede verdier. De mest detaljerte prognosene i TØI-rapportene er utarbeidet for hvert enkelt fylke. Prognosene er de som er benyttet i Nasjonal Transportplan, og er følgelig vanlig å bruke i plansammenheng. Det foreligger ikke egen prognose for Ålesundsområdet, og det vil naturlig nok også være forskjellig trafikkutvikling lokalt i Ålesund: I perioden fram til 2050 kan det for eksempel bli flere endringer i Bingsaområdet som påvirker trafikksituasjonen. For planlagt tiltak det ikke fastlagt/bestemt hvilke bedrifter som vil etablere seg, men det er tilrettelagt for næring med relativt få arbeidsplasser i forhold til arealbehovet. Annen type næring kan gi høyere ÅDT, men med vesentlig lavere tungbilandel.

Et anslag er ca. 10% usikkerhet, og en bør minimum avrunde beregninger til nærmeste 100. Et overslag på framtidig trafikk blir da:

- ÅDT 2050 ca. 1300 kjt/dag vest for kryss med tilkomstvegen med 65% tunge kjøretøy.
- ÅDT 2050 ca. 6000 kjt/dag sør for Hovdevikvegen med 20% tunge kjøretøy.

Dersom planlagt tiltak gir en gjennomsnittstrafikk på 4,0 bilturer pr 100 m^2, gir det alene en ÅDT på 1200 kjt/dag og ca. 1900 kjt/dag i krysset vest for krysset med tilkomstvegen i 2050. Tilsvarende blir da ÅDT sør for Hovdevikvegen ca. 6600 kjt/dag i 2050.

5.3 Aktuelle tiltak

5.3.1 Tiltak innenfor planområdet

Fv. 5946 er forutsatt breddeutvida til tofelts som tilfredsstiller krav til midtoppmerking. Fra sørvest og forbi tilkomstvegen til næringsområdet blir det da gjennomgående standard.

Eksisterende gang- og sykkelveg ved Bingsa blir forlenga østover forbi kryssområdet. På samme strekning skal det etableres vegbelysning, et krav som følge av gang- og sykkelveg.

5.3.2 Tiltak utenfor planområdet

Forholdene på sør- og østsida av fylkesvegen forbi massetaket og Attvinanlegget vurdere ikke, da det forutsettes at de ivaretar trafikksituasjonen på fylkesvegen i henhold til egen aktivitet.

Fremkommelighetstiltak for gående og syklende i form av ny gang- og sykkelveg på strekninga Hovdevikvegen – Storskjervavegen er aktuelt tiltak, jf. figur 5-1. Dette er positivt tiltak som forenkler daglig

[3] ÅDT 2025: Opplysning fra NVDB

ferdsel uten bil. Det gir også økt trygghetsfølelsen for disse trafikantene. Etablering gir et bra sammenhengende gang- og sykkeltilbud videre sørover via lokalvegnettet i Olsvika.

Gang- og sykkelveg vil også medføre krav om vegbelysning på samme strekninga. Vegbelysning er et enkelttiltak som isolert sett viser god dokumentert trafikksikkerhetseffekt. Vegbelysningen bør utfra normalkrav forlenges sørover forbi kryss, kulvert og stopplomme ved Østre Olsvikveg.

Det er også aktuelt med utbedring av avkjørsler som ikke er i tråd med gjeldende krav, utbedring av holdeplasser for buss, inkl. tilrettelegging for universell utforming. I forbindelse med detaljplanen for massedeponiet ble det også anbefalt overfor vegeier Møre og Romsdal fylke at dagens fartsgrensesone 60 km/t ble forlenget østover forbi bebyggelsen i Alvika. Samtidig kan forkjørsreguleringen forlenges tilsvarende.

I tillegg vil det i forbindelse med drift- og vedlikehold kunne skje en rekke forbedringer med bedre dekke, bedre oppmerking, utbedring av rekkverk og tiltak som gir bedre sideterreng og grøfter[4].



Figur 5-1: Aktuelle tiltak med hensyn til trafikksikkerhet utenfor planområdet (Norconsult / Norge i bilde (flyfoto)).

Rekkefølgekrav for aktuelle tiltak i forbindelse med denne planen er gitt i planbestemmelsene.

[4] Se omtale i Vedlegg 1-3

5.4 Trafikksikkerhet

Innenfor planområdet:
Utbedringa av fv. 5946 Alvikvegen med gang- og sykkeltilbud og ny vegbelysning vurderes til å øke trafikksikkerheten med bakgrunn i forventa trafikkøkning. Historisk sett har fylkesvegen her lite trafikk og relativt lavt fartsnivå på den strekninga som inngår i planområdet. Her er det heller ikke registrert politirapporterte trafikkulykker. Når vegen får bedre standard, bør vegeier og skiltmyndighet ta stilling til eventuell forkjørsregulering og endra fartsgrense; jf. omtale av dagens standard i kapittel 4.1.2.

Utenfor planområdet:
Av øvrige tiltak utenfor planområdet, er vegbelysning det enkelttiltaket som isolert sett har best effekt. Særlig i området ved Storskjervavegen er det et sammensatt trafikkbilde med holdeplasser og avkjørsler som burde vært bedre belyst.

- Effektkatalogens[5] tabell 30 gjengir 49% reduksjon for de alvorligste mørkeulykkene på tidligere ubelyst veg. Totalt gir det 13-14% reduksjon for de alle ulykker.

Etablering av gang- og sykkelveg gir statistisk liten trafikksikkerhetsgevinst for sykkelulykker fordi det samtidig gir økt trafikk av syklende. Konsekvensen er at det da kan bli flere ulykker der disse trafikantene er involvert. Man må da være spesielt oppmerksom på utforming/tilrettelegging ved aktuelle krysningspunkt og ved kryss/avkjørsler. Men man har samtidig et generelt krav om at en strekning med gang- og sykkelveg skal ha vegbelysning, noe som igjen er positivt dersom det ikke er etablert vegbelysning fra før. For gående er det selvfølgelig en reell sikkerhetsgevinst å kunne ferdes utenfor kjørebanen.

- Effektkatalogen tabell 1 gjengir ingen endring i sykkelulykkene der det tidligere var blandet trafikk.

Som nevnt i første avsnitt er det behov for en trafikkopprydding i området ved Storskjervavegen. Holdeplassene benyttes også i forbindelse med skoleskyss. Det bør utarbeides en egen plan for tiltak i dette området, blant annet for å utbedre avkjørsler, siktforhold og tilrettelegging for universell utforming.

- Effektkatalogens tabell 32 gjengir 10-15 % reduksjon av de alvorligste ulykkene etter trafikksikkerhetsinspeksjon av eksisterende veg.

Fv. 5946 Alvikvegen har også en del generelle mangler av mer drift- og vedlikeholdsmessig karakter. Dette må vegeier Møre og Romsdal fylke forholde seg til, og bør ikke være en del som inngår i eventuelle rekkefølgekrav som skal finansieres av tiltakshaver. I dette området er Ålesund kommune eier av gang- og sykkelvegen langs fylkesvegen, og de må følgelig ha tilsvarende ansvar for tiltak på denne.

- Effektkatalogen gjengir for eksempel ca. 60% / 30% reduksjon av de alvorligste ulykkene ved å utbedre sideterreng / rekkverk.

5.5 Framkommelighet

I Bypakke Ålesund er det største tiltaket ny E136 Breivika-Lerstad. Planlagt åpning er høsten 2027. Tiltaket er forventet å gi vesentlig reduksjon i trafikken på Lerstadvegen. Trafikkberegning viser for eksempel en endring fra 16000 kjt/dag (ÅDT 2025) til 5000 kjt/dag (beregnet) i et snitt på Lerstadvegen like vest for Postvegen[6]. ÅDT (2025) øst i Lerstadvegen var 8700 kjt/dag. Det forventes en vesentlig trafikkreduksjon også i østre del av Lerstadvegen fordi mye av dagens gjennomgangstrafikk vil benytte det nye vegsystemet. Trafikkregistrering i dagens situasjon viser størst timetrafikk om ettermiddagen, og da med mest trafikk i

[5] Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI 1175/2023
[6] Reguleringsplan Breivika-Lerstad, plan 1507 2022000114. Planbeskrivelse, kap. 6 (Egengodkjent av Ålesund kommunestyre 08.02.2024)

retning Lerstad (mot vest). I Alvikvegen sør for Lerstadvegen registreres det høyest timetrafikk i samme tidsperiode, og med mest trafikk i retning Spjelkavika (mot sør).

Rundkjøringa Lerstadvegen / Alvikvegen har i utgangspunktet tilstrekkelig kapasitet i dagens situasjon. Innsyn i trafikkregistreringer i Lerstadvegen (ved Høgvollstubben), Alvikvegen sør (ved E39-brua) og Alvikvegen nord (ved Nordre Holen), viser at trafikk inn mot rundkjøringa i disse tre armene er under 500 kjøretøy/time på hverdager. For alle disse tilfartene er det tidsrommet 15-16 som har mest trafikk[7]. Siste registrering i avrampen på E39 var i 2020. Der var det mest trafikk om morgenen og om ettermiddagen i underkant av 200 kjt/t. Totalt er ikke trafikkmengdene så store at en anser det nødvendig å foreta nærmere kapasitetsvurdering for denne typen rundkjøring: Her er blant annet bredde nok for to personbiler inn mot vikelinja i tilfartene, noe som gir øker kapasiteten i rundkjøringa.

Det er Alvikvegen sør har mest trafikk, og en av årsakene til dette er trolig at det er den vegforbindelsen mellom Olsvika/Breivika og Spjelkavika/Moa der en ikke passerer et bomsnitt. I tillegg er det om ettermiddagen erfaringsmessig kø og forsinkelser på Lerstadvegen ved Tess og i den store E39-rundkjøringa.

Kø og dårlig trafikkavvikling i rundkjøringa ved Lerstadvegen oppstår når køen i krysset Alvikvegen/ Brusdalsvegen strekker seg bakover og inn i rundkjøringa. Alternative tiltak i dette vikepliktsregulerte krysset er større lengde med to felt i tilfarten (Alvikvegen), lysregulering eller rundkjøring. Eventuelle tiltak bør uansett avventes til en ser trafikkmønsteret etter at ny E136 Breivika-Lerstad blir tatt i bruk.

Med mindre trafikk i østre del av Lerstadvegen vil den nye forbindelsen Vestmoa mellom Lerstadvegen og Moa vest være et godt og bedre alternativ for mange som i dag kjører via Alvikvegen og Brusdalsvegen. Totalt sett bør en kunne forvente bedre trafikkavvikling i rundkjøringa mellom Lerstadvegen og Alvikvegen. Rundkjøringa bør kunne ivareta økt trafikk som følge av videre utvikling av næringsaktiviteten i Bingsa og Alvika.

5.6 Ivaretakelse av ulike trafikantgrupper

Kollektivtilbudet i denne delen av Ålesund er mer teoretisk enn praktisk/tjenlig for de med bolig eller arbeidsplass i området. Ut fra planlagt tiltak og framtidig aktivitet forventes det ikke stort behov for et utvida kollektivtilbud for dette tiltaket alene, men for samlet aktivitet (boliger og næring), bør et bedre kollektivtilbud til Olsvika / Bingsa / Alvika være av interesse. Dette kan skje ved at Ålesund kommune tar initiativ til eventuell forbedring av kollektivtilbudet.

Som del av reguleringsplanen blir fv. 5946 Alvikvegen gang- og sykkelvegen forlenga forbi tilkomstvegen til planområdet, jf. figur 3-1 En får med det sammenhengende gang- og sykkelveg til dagens gang- og sykkelvegnett. Per i dag er ikke regulert gang- og sykkelveg på strekninga Hovdevikvegen – Storskjervavegen realisert. Denne strekninga vil forenkle og forkorte dagens registrerte tilbud vesentlig, jf. figur 4-1.

[7] Kilde: Trafikkdata.atlas.vegvesen.no

6 Vedlegg

1. **NOTAT** 25.04.2023 og 26.10.2023: Trafikkvurdering – Alvika massedeponi og næringsområde / Alvika massedeponi – reviderte trafikktall. *Plandokument for plan 1508 2023006957.*

2. **NOTAT** 13.01.2025: Detaljregulering Alvika næringspark – TS-tiltak fv. 5946 Alvikvegen.

3. **NOTAT** 25.03.2025: Detaljregulering Alvika næringspark – tilstandsvurdering fv. 5946 Alvikvegen.

VEDLEGG 1

Notat

Norconsult

Oppdragsgiver: **Alvika Næringspark AS**
Oppdragsnr.: **52301959** Dokumentnr.: **01**

Til:	Alvika Næringspark AS v/Steinar Lausund
Fra:	Håvard Parr Dimmen
Dato	2023-04-25

Trafikkvurdering - Alvika massedeponi og næringsområde

Bakgrunn

I Alvika startet arbeidet med reguleringsplan for deponi i 2018. Området var avsatt til dette formålet i gjeldende kommuneplan, nå kommunedelplan. Det er nå ønsket å få vurdert mulighetene for å etablere et næringsområde i tilgrensende område med samme adkomst fra overordnet veg som deponiet.

I dette notatet har Norconsult gjort en trafikkvurdering av planlagte tiltak. I hovedsak vil vurderingen omhandle forhold på fv. 5946 Alvikvegen.

I utgangspunktet er det vegholder som er ansvarlig for gjennomføring og tiltak og kostnader på egen veg. I trafikkvurderingen er det ikke tatt konkret stilling til ansvar for eventuelle tiltak og kostnader, eller eventuelle rekkefølgebestemmelser ved realisering av tiltaket.

Lokalisering av næringsområde og deponiområde er vist i figuren nedenfor.



Figur 1 Planområdet (rød markering) ved Alvika. Fv. 5946 Alvikvegen markert rosa (Kartgrunnlag: 1881.no/kart)

1. Dagens veger og trafikk i området

Vegstandard, fv. 5946 Alvikvegen

Tilførselsvegen til selve planområdet er tenkt å være via nytt kryss med fv. 5946 Alvikvegen. Ved kryssområdet har fylkesvegen i dag relativt dårlig standard, Vegen kan karakteriseres som enfelts veg med møteplasser. Vegen er ikke forkjørsregulert, og det er generell fartsgrense utenfor tettbygd strøk (80 km/t) i området. Ut fra vegstandard er reelt fartsnivå naturlig nok vesentlig lavere.



Figur 2 Fv. 5946 ved kryssområdet, enfelts veg. Nytt kryss til høyre (vegbilder juni 2022)

Hovedadkomst til planområdet er mot vest/sør. I denne retninga går fylkesvegen til kryss (rundkjøring) med fv. 534 Lerstadvegen. I dette kryssområdet er det også forbindelse med E39/E136. Fv. 5946 har sitt endepunkt litt lenger sør, i kryss med fv. 5948 Brusdalsvegen.

Ca. 300 meter vest for nytt planlagt kryss får fylkesvegen vesentlig bedre standard med over 6 meter dekkebredde (det er etablert midtoppmerking), forkjørsregulering og særskilt fartsgrense 60 km/t. Vegen går gjennom Bingsa næringsområde med noen kryss og avkjørsler til flere virksomheter. Det er også adkomstveger til noen boligområder i dette området. Denne delen av fv. 5946 framstår som en standard hovedveg tilsvarende Hø2-veg i Vegnormalene (Svv håndbok N100). Dette er tofelts veg med fartsgrense 60 km/t som ved nybygging er dimensjonert for inntil 12000 kjt/dag.



Figur 3 Fv 5946, kryss med Hovdevikvegen til høyre, adkomst Veidekke til venstre (Google Street View sept 2022)

Østover fra planlagt nytt kryss ender fylkesvegen i kryss med fv. 661/E39 ved Digerneset (ca. 12,5 km). Vegstandard i denne retninga er i store trekk omtrent som ved kryssområdet, dvs. enfelts veg med møteplasser, dårlig kurvatur og med dårlig framkommelighet for store kjøretøy.

Trafikk

NVDB angir gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) på fv. 5946 i 2022 til å være 3800 kjt/dag fra kryss med Lerstadvegen til kryss med kv. Hovdevikvegen. Av dette er 19% angitt som lange. Det er videre angitt en ÅDT 300 kjt/dag (8% lange) vider østover forbi planområdet. Dette tilsvarer registrert trafikk i et kontinuerlig trafikkregistreringspunkt ca. 2 km lenger øst. Ved planlagt nytt kryss kan en anta ÅDT ca. 350 kjt/dag, og gradvis økende vestover forbi avkjørsler til krysset med Hovdevikvegen.

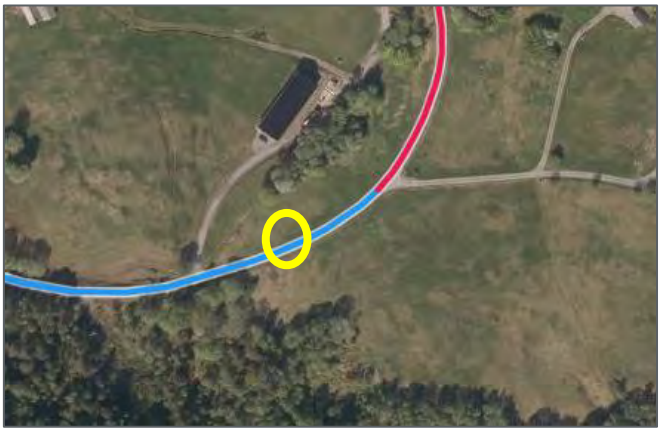
Trafikken i Bingsaområdet er prega av mye tungbiltrafikk. Aktiviteten tilsier at trafikk mandag-fredag (YDT) er vesentlig høyere enn lørdag-søndag (HDT). Men Bingsa Miljøstasjon har også lørdagsåpent, og dette er en dag med mange privatkunder som leverer hageavfall og annet avfall til sortering. På store leveransedager er det kø ut på fylkesvegen av kunder som skal inn på anlegget. Slike dager oppstår det ofte litt avviklingsproblemer for gjennomgående trafikk, men det er ikke registrert trafikkulykker som følge av dette.

Massetaket like vest for planområdet medfører at det periodevis er en del vegstøv i området. Både selve steinknusingen og uttransporten av ferdig bearbeidede masser er årsaken til dette. Det antas at vegholder (Fylkeskommunen) har særskilt dialog med drifter av massetaket om hvilke krav som gjelder for feiing og renhold på denne delen av fylkesvegen.

I ettermiddagsrushet er det enkelte dager noe kø i kryssområdet ved Lerstadvegen. Årsaken er tilbakeblokkering fra krysset med Brusdalsvegen.

Kjøretøyrestriksjoner

Veglistene (sist revidert november 2022) angir ordinære krav for tungtransport på den vestre delen av fv. 5946, dvs. Bk10/50 tonn og inntil 19,50 meter vogntoglengde. På denne strekninga er det også tillatt med inntil 24 meters lengde på tømmertransport og modulvogntog (25,25 meter) type 1 og 2 med sporingskrav. Like øst for for planlagt nytt kryss er det Bk T8/50 tonn og 15 meters lengdegrense i ca. 1,7 km, og deretter bk T8/50 tonn og 12,4 meter lengdegrense. Lengde- og vektbegrensning er tilleggsinformert med skilt på fv. 5946. Teoretisk sett er det i dag tillatt å kjøre modulvogntog til planlagt nytt kryss.



Figur 4 Gul: Planlagt nytt kryss. Rød: BkT8/50 og 15,0 m. Blå: Bk 10/50 og 19,50 m. (kilde: Veglister okt. 2022)

Vegstandarden med tilhørende kjøretøyrestriksjoner gjør at fv. 5946 ikke er egnet for omkjøring når E39/E136 Brusdalsvegen er stengt på strekninga Breivika-Digerneset. Offisiell omkjøringsrute som er skilta og vist på omkjøringstavle ved bl.a. Digerneset, er via Stette-Ellingsøya: fv. 661 og fv. 526.

Mobilitet, kollektivtilbud og gang- og sykkelveger

Kollektivtilbudet i området er marginalt, og det er kun skolerute (rute 17) som passerer Bingsa og planområdet i dag. Det er i tillegg skolerute som kjører til boligområde via Hovdevikvegen. Det er også holdeplass i begge retninger sør for kryss med Storskjervavegen. Dagens vegbelysning er for dårlig i dette kryssområdet.

Nærmeste bussrute med hyppigere frekvens (rute 13) går til kryss med Østre Olsvikveg 1,8 km fra planlagt nytt kryss.



Figur 5 Holdeplasser sør for kryss med Storskjervavegen. Holdeplass på vestsida oppgradert i 2022. (Google Street View aug. 2022)

Fra omtrent samme sted som fylkesvegen får god standard, er det også anlagt gang- og sykkelveg på nordsida av fylkesvegen. Denne går 700 meter til kryss med kv. Hovdevikvegen. En delparsell omtrent midt på strekninga har dårlig skille mot næringsområdet på nordsida.



Figur 6 Endepunkt gs-veg i øst. Slutt på 60 km/t fartsgrense og forkjørsveg og smalere veg (vegbilder juni 2022)

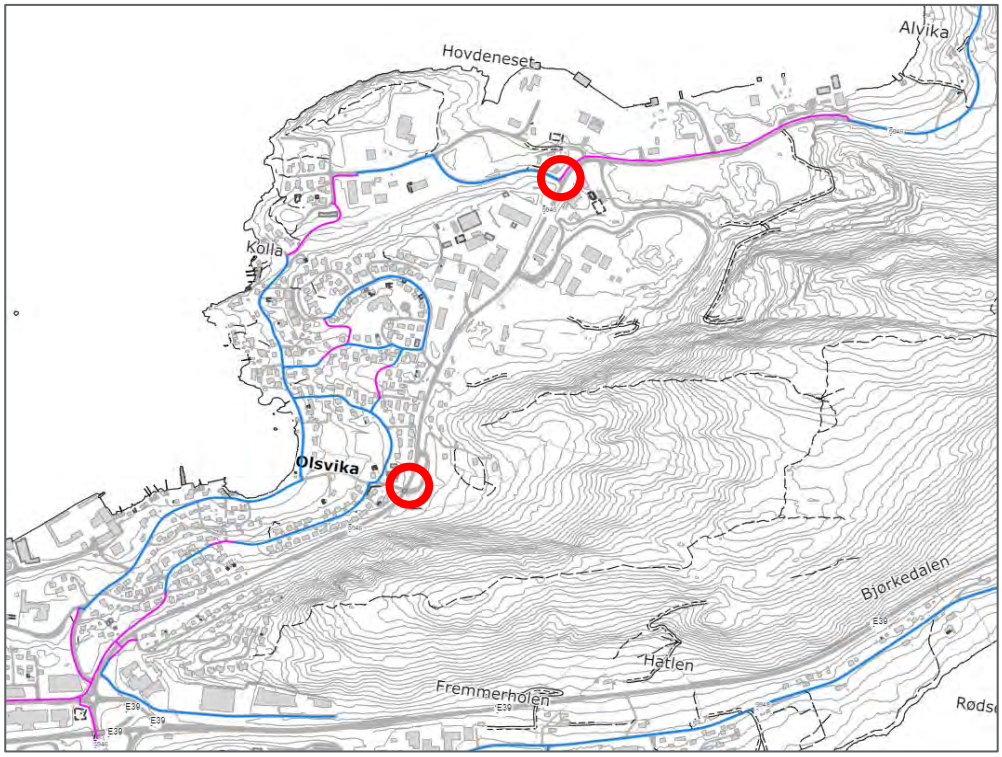


Figur 7 Strekning med etablert gs-veg markert gul, nytt kryss markert rød. (figurgrunnlag: vegkart.no)

Figur 8 Parsell med manglende skille til næringsområde (vegbilder 2022)



Fra Hovdevikvegen er det mulig å gå/sykle via lokalveger/gs-veger på vestsida av fylkesvegen videre til Olsvika/Breivika. Boliger vest for næringsområdet/fv. 5946 har da alternativ. For arbeidsreiser med sykkel er alternativet å bruke fv. 5946 mellom Hovdevikvegen og Østre Olsvikveg. Fra sistnevnte veg er lokalvegnettet relativt parallelt med fylkesvegen og et bra tilbud for myke trafikanter (ingen stor omveg).



Figur 9 Sykkelruter i området. Mørk rosa angir fortau/gs-veg, blått er blandet trafikk. Kryssområde Hovdevikvegen og Østre Olsvikveg markert rød. (Figurgrunnlag Webinnsyn Ålesund kommune)

Trafikkulykker

Det er ikke registrert politirapporterte trafikkulykker i nærheten av planområdet fra og med 2010 fram til i dag. På fv. 5946 mellom planområdet og kryss med Lerstadvegen er det registrert tre ulykker. To ulykker er i/ved kryss med kv. Storskjervavegen, omtrent i sørgrensa av Bingsa næringsområde (2010 og 2014). Begge ulykkene var med kjøretøy i samme retning. Det er i tillegg registrert en ulykke med fotgjenger i gangfeltet i Vestre Olsvikveg, like nord for krysset med Lerstadvegen (2020). Tunge kjøretøy har ikke vært involvert i ulykkene. Fylkesvegen framstår da ikke som spesielt ulykkesutsatt på denne strekninga.

Vegbelysning er et viktig generelt trafikksikkerhetstiltak, og på fv. 5946 er det etablert vegbelysning på noen strekninger i dette området. I kryssområdet ved Lerstadvegen og ved Storskjervavegen er det begge steder tre belysningspunkt (ca. 100 meter) på fv. 5946. Det er ikke sammenhengende vegbelysning før en kommer til nordre del av Bingsaområdet, se Figur 10.



Figur 10 Belysningsstrekninger fv. 5946 (NVDB/vegkart.no)

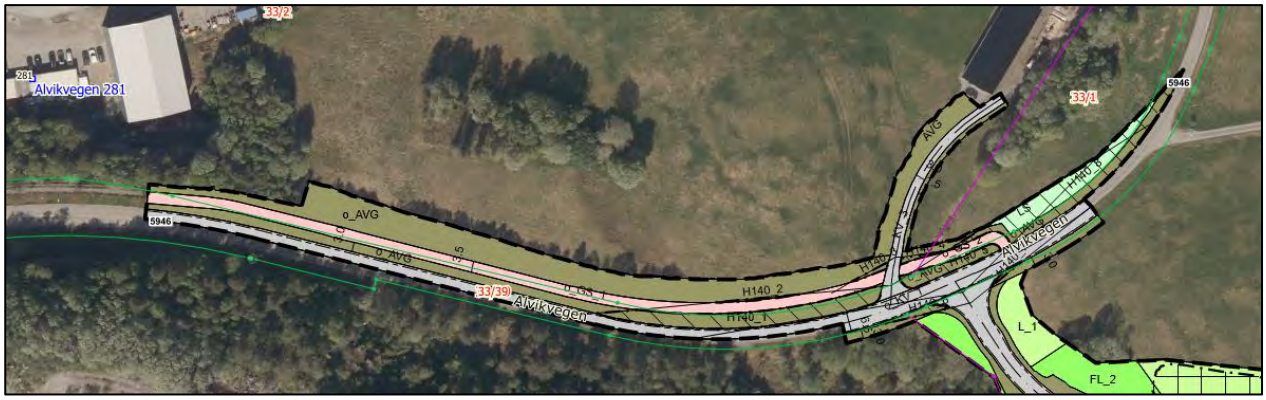
Vest for planområdet er det stålmaster med stolpeavstand 40-45 meter, mens det nord for planområdet er tremaster med litt varierende avstand; ca. 40-60 meter, og må vurderes som enkeltpunkt og ikke en belysningsstrekning. Ålesund kommune står oppført som eier av belysningsanleggene *(Kilde: NVDB/vegkart.no)*. Armatur og belysningsstyrke er ukjent, men på generelt grunnlag har fv. 5946 for dårlig vegbelysning mellom Lerstadvegen og Bingsaområdet. En nybygd veg med tilsvarende standard skulle hatt vegbelysning ved ÅDT > 1500 kjt/dag, mens det her er ÅDT 3800 kjt/dag.

Fylkeskommunen har hatt en dialog med kommuner og andre veglyseiere generelt om overtakelse av belysningsanlegg langs fylkesveger. Vilkår for overtakelse er blant annet teknisk tilstand og trafikkmengde på fylkesvegen. Det er ikke kjent om det har vært dialog om eierforhold til belysningsanlegg på fv. 5946.

- Viktigste og naturlige adkomst til planområdet er fv. 5946 Alvikvegen fra kryss med fv. 534 Lerstadvegen. Vegen har god standard til ca. 300 meter før planlagt nytt kryss. I dag er dette også eneste lovlige adkomst for lange og tunge kjøretøy.
- Strekninga har mye tungtrafikk til Bingsa næringsområde som ligger sør/vest for planområdet.
- Strekninga er ikke ulykkesutsatt.
- Mellom Lerstadvegen og Bingsaområdet er det for dårlig vegbelysning
- Bingsa næringsområde, og da også planområdet, er dårlig tilrettelagt for kollektivreiser og gående/syklende.

2. Planlagt tiltak, massedeponi og næringsområde i Alvika

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for massedeponiet er det stilt rekkefølgekrav om utbedring av fv. 5946 med blant annet krav om forlengelse av gs-vegen til planlagt nytt kryss.



Figur 11 Utsnitt av "Reguleringsplan under arbeid". Forlengelse av gs-veg til nytt kryss (Geoinnsyn Ålesund kommune)

Massedeponi

Massedeponiet i Alvika har vært under planlegging en tid. Det er i dag få/ingen egnede deponiplasser i Ålesundsområdet, og det er blant annet derfor dette området ble tatt inn i gjeldende kommunedelplan. Det foreligger allerede en del planmateriale i forbindelse med dette tiltaket.

Etablering av et massedeponi gir mulighet for å ha returlast fra dagens massetak i Bingsa. Det innebærer at ikke all trafikk til massetaket medfører nyskapt trafikk på fv. 5946. I tillegg vil dette tiltaket da også medføre redusert tungbiltrafikk på flere andre veger i Ålesundsområdet.

Ifølge plangrunnlaget vil massedeponiet ha en trafikk på ca. 95 lass/dag. Tur/retur tilsier det 190 kjt/dag. Dette vil være gjeldende på virkedager (mandag-fredag), dvs. YDT. Avrundet ÅDT for massedeponiet tilsier ÅDT ca. 150 kjt/dag. Det er da tatt høyde for ansatte og litt annen trafikk til deponiområdet. Tungbilandelen kan settes til 90%. Mulighetene for kombinerte transporter med returlast fra Bingsa tilsier at trafikkøkningen på fv. 5946 kan antas å bli lavere, kanskje i størrelsesorden 50-100 kjt/dag.

Næringsområde

Planutvidelse med nytt næringsområde på 93 daa vil gi mer trafikk. I utgangspunktet er området hovedsakelig tenkt å bli benyttet til lager/logistikk. Planutkast/skisser (mars 2023) angir 6 bygninger på terassert tomt, med et totalt bruksareal på litt over 20 daa. I foreløpige planer er området i hovedsak tenkt til lager og logistikk. Denne typen aktivitet er ikke trafikkintensiv, og skaper generelt lite trafikk i forhold til totalarealet.

Statens vegvesen håndbok V713 *(Trafikkberegninger)* angir en bilturproduksjon i intervallet 2,0-6,0 pr 100 m^2 for Industri (inkludert lager og engros). Med hovedsakelig lagerfunksjoner antas trafikken å være i nedre sjikt (2 turer pr 100 m^2), og trolig også under dette. Det innebærer en gjennomsnittstrafikk (ÅDT) i størrelsesorden 200-400 kjt/dag med et gjennomsnitt på ca. 300 kjt/dag. De fleste distribusjonsbiler er også i kategorien "tunge", og en kan da anta 90% tungbiler til/fra dette området.

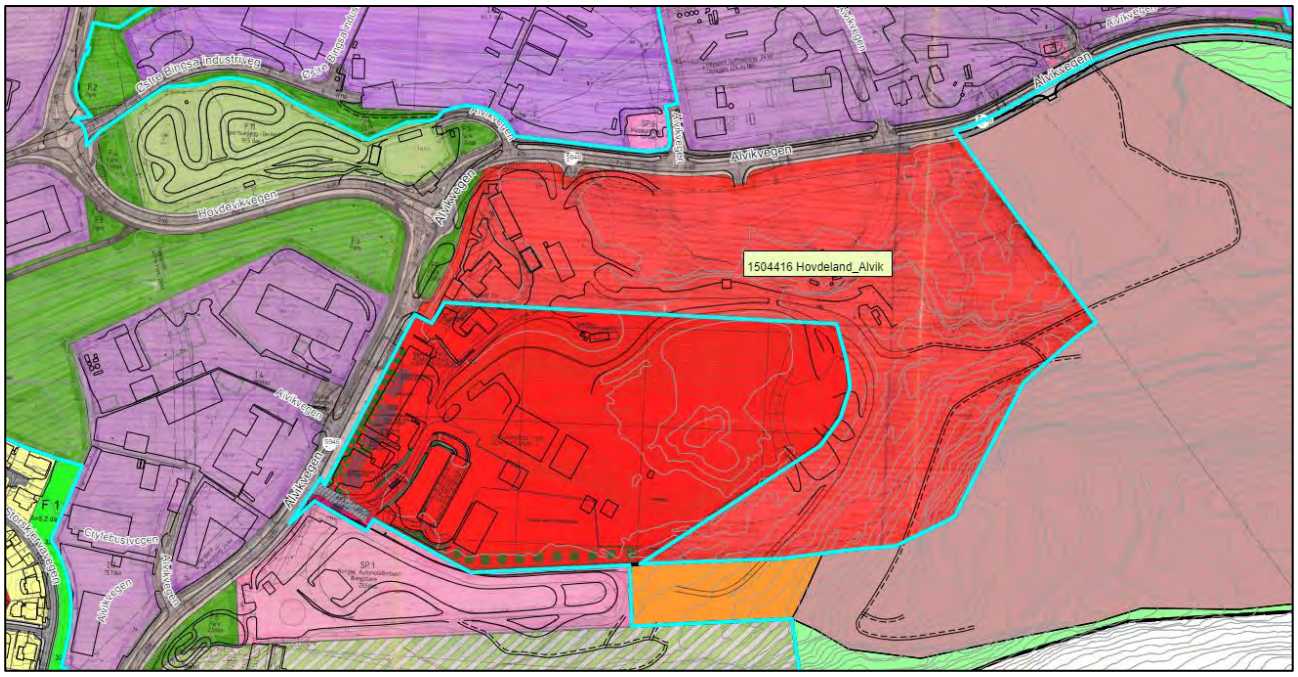
- Massedeponiet antas å gi en YDT på ca. 200 kjt/d og ÅDT på ca. 150 kjt/dag (90 % tungbiler).
- Næringsområde med lager og logistikk antas å gi en ÅDT på ca. 300 kjt/dag (90% tungbiler).

3. Andre planer og planstatus i området

Utvidelse ved Bingsa Miljøstasjon

Bingsa Miljøstasjon har utvidelsesplaner, og skal på sikt overta den vestligste delen av dagens massetak/masselager med tilhørende bygninger. Planen er i samsvar med gjeldende reguleringsplan. Dette arbeidet er i tidlig planfase. Planen har blant annet til hensikt å få eliminert avviklingsproblematikken på store leveransedager. I tillegg er det ønsket med bedre samlokalisering av aktivitetene. Bingsa Miljøstasjon leier i dag også lokaler/areal på vestsida av fylkesvegen.

Det er ikke kjent hvordan eksisterende bruker av dette arealet i dag (Veidekke) har planlagt sin framtidige aktivitet. I dag er det blant annet lagerområde for bearbeidet masse (pukk, grus, singel, sand) og vekt for kjøretøy som har hentet masse på del av det området som Bingsa Miljøstasjon skal overta.



Figur 12 Utsnitt av reguleringsplan Hovdeland-Alvik, planID 1504416 (1996) (Geoinnsyn Ålesund kommune)

Den planlagte bruksendringen og utvidelsen til Bingsa Miljøstasjon vil gi økt trafikk lenger nord på fv. 5946 (forbi krysset med Hovdevikvegen), men samtidig trolig mindre trafikk i selve avkjørselen til dagens Bingsa Miljøstasjon. Økningen av trafikk vil i hovedsak være personbiltrafikk med hageavfall.

Tiltaket medfører endret arealbruk og kanskje også aktivitet for Veidekke, de disponerer i dag arealer på begge sider av fv. 5946. Planlagt aktivitet, og mulig trafikkendring som følge av dette er ukjent.

Framtidig trafikk til/fra Bingsa næringsområde er dermed temmelig vanskelig å forutse.

Andre reguleringsplaner

Reguleringsplanene for området videre mot Holen/Olsvika er gamle, men en ser at det er lagt inn fortau/gs-veg på den manglende strekninga fra Hovdevikvegen til Østre Olsvikveg. Reguleringsplanen angir også

rundkjøring i krysset med Hovdevikvegen. Det er ikke kjent hvorfor disse delene av reguleringsplanen ikke har blitt realisert samtidig som det har vært en flere nyetableringer i området med tilhørende trafikkøkning.



Figur 13 Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner (1996 og 1979). Venstre: Kryss fv 5946 Alvikvegen/kv. Hovdevikvegen. Høyre: Gs-veg langs fv 5946 blir koblet sammen med lokalvegnettet ved Østre Olsvikveg (Geoinnsyn Ålesund kommune)

I forbindelse med Bypakke Ålesund er det største tiltaket ny E136 Breivika-Lerstad, og det er planlagt ferdig i 2027. Dette tiltaket er forventet å gi vesentlig reduksjon i trafikken på Lerstadvegen. Dagens periodevise trafikkproblemer i kryssområdet fv. 534 Lerstadvegen/fv. 5946 Alvikvegen antas å bli redusert/fjernet. Regional transportmodell med trafikktall på vegnettet er ikke kalibrert og tilpasset Olsvika-/Breivikaområdet, men det indikerer en tilnærmet halvering av dagens trafikk på Lerstadvegen. Trafikkøkning på fv. 5946 Alvikvegen forventes da ikke å gi trafikkproblemer i dette krysset.

- Det er ikke opparbeidet gs-tilbud i samsvar med vedtatte arealplaner langs fv. 5946 sør for Bingsaområdet.
- Ny E136 Breivika-Lerstad er forventet å gi vesentlig reduksjon i østre del av Lerstadvegen, og derav redusert køproblematikk i kryssområdet fv. 534 Lerstadvegen/fv. 5946 Alvikvegen.

4. Framtidig trafikk og behov for tiltak

Massedeponiet forventes å kunne medføre en trafikk på ca. 150 kjt/dag, og næringsområdet ca. 300 kjt/dag (fullt utbygd). En kan anta at tilnærmet all trafikk vil gå vestover gjennom Bingsaområdet.

Trafikkprognose

Framskriving av trafikken blir gjort med bakgrunn i dagens aktivitet, og deretter med tillegg av trafikk som planlagte tiltak medfører. Transportøkonomisk institutt (TØI) utarbeider blant annet regionale trafikkprognoser i forbindelse med NTP-arbeidet *(Framskrivinger for person- og godstransport 2018-2050)*. I siste utgave av beregningsmodeller for regional trafikkutvikling (versjon 6.82 av beregningsmodellen EFFEKT) er også disse tallene benyttet, og følgende trafikkendring er lagt til grunn i Møre og Romsdal:

- Årlig vekst lette kjøretøy: 0,8% fram til 2030, 0,4% 2031-2040.
- Årlig vekst tunge kjøretøy: 1,6% fram til 2030, 0,9% 2031-2040.

Tabell 1 Generell trafikkprognose uten planlagt tiltak

Strekning	ÅDT 2022 (% tunge)	ÅDT 2030 (% tunge)	ÅDT 2040 (% tunge)
Fv. 5946 ved nytt kryss	350 (8%)	375 (8%)	390 (9%)
Fv. 5946 sør for Hovdevikvegen	3800 (19%)	4100 (20%)	4300 (21%)

Avrundede verdier tilsier ca. ÅDT på 400 kjt/dag og 4300 kjt/dag i 2040.

I tabellen nedenfor er det lagt til estimert trafikk til/fra massedeponiet og næringsområdet. Det er ikke forutsatt kombinert transport med returlast etter tømming ved massedeponiet, og det er brukt et gjennomsnitt på 1,5 tur pr 100 m^2 BRA ved næringsområdet. Fullt utbygd anlegg i 2040 vil da få anslagsvis følgende trafikk:

Tabell 2 Trafikkprognose for området med planlagt tiltak.

Strekning	ÅDT 2022 (% tunge)	ÅDT 2040 (% tunge)	ÅDT massedeponi (90% tunge)	ÅDT næringsområde (90% tunge)	ÅDT 2040 (% tunge)
Fv. 5946 ved nytt kryss	350 (8%)	390 (9%)	150	300	840 (52%)
Fv. 5946 sør for Hovdevikvegen	3800 (19%)	4300 (21%)	150	300	4750 (27%)

Det presiseres at dette er usikre og avrundede verdier. Andre arealbruksendringer i området kan påvirke trafikkanslagene vesentlig. Tilsvarende avrunding gir ÅDT på ca. 800 kjt/dag (ca. 50% tunge) og 4800 kjt/dag (ca. 30% tunge).

Fartsgrense

På generelt grunnlag bør en kunne vurdere om det er grunnlag for å forlenge dagens særskilte fartsgrense 60 km/t ved Bingsa østover forbi kurva nordvest for planområdet. På en 450 meter lang strekning er det 6 avkjørsler til boligeiendommer. Som tidligere nevnt er det så lav vegstandard i dag at reelt fartsnivå er vesentlig lavere enn gjeldende generelle fartsgrense 80 km/t utenfor tettbygd strøk, men det skal ikke være til hinder for at gjeldende retningslinjer for fartsgrenser skal følges. Innføring av særskilt fartsgrense 60 km/t er et signal om at det er bebyggelse og aktivitet langs vegen. En grovsjekk med gjeldende retningslinjer og beregningsmodell for 60 km/t ser ut til å gi grunnlag for fartsgrense 60 km/t. Fylkeskommunen som vegeier og Statens vegvesen som skiltmyndighet må i så fall ta stilling til dette.



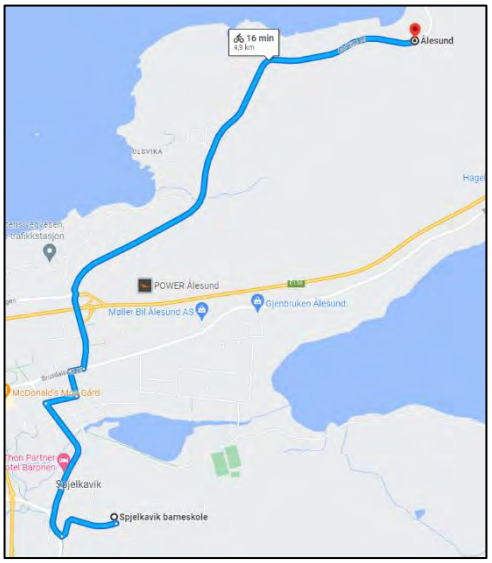
Figur 14 Avkjørsler til boliger ved planområdet (figurgrunnlag: Vegkart.no)

Tilbud for gående og syklende

En sjekk med Google gir ca. 4,9 km avstand for sykkel mellom Spjelkavik barneskole og avkjørsel til første bebyggelse like før planlagt nytt kryss. Som vist i Figur 9 er det er ikke angitt sykkelrute langs fylkesvegen mellom Hovdevikvegen og Lerstadvegen, men lenger vest. I Ålesund har barn i grunnskolen rett til fri skoleskyss derom avstand mellom hjem og skole er over 4 km (2 km for førsteklassinger). Det kan være kortere avstand dersom barn har særlig farlig skoleveg eller spesielle behov. Skolebarn i Alvika har rett på skoleskyss.

For arbeidsreisende stiller det seg litt annerledes, men behov for forlenget gs-veg vil først og fremst være relevant når den regulerte gs-vegen mellom Hovdevikvegen og Østre Olsvikveg også blir realisert. Først da kan en si at det er et potensiale for økt sykkeltrafikk. Planlagt tiltak er "bilbasert", og kunder til planområdet kjører bil (deponi og lager).

Næringsaktiviteten i Bingsaområdet gir ingen indikasjoner på mye kryssing av gående. I utgangspunktet er da tilrettelagte kryssingspunkt tilstrekkelig.

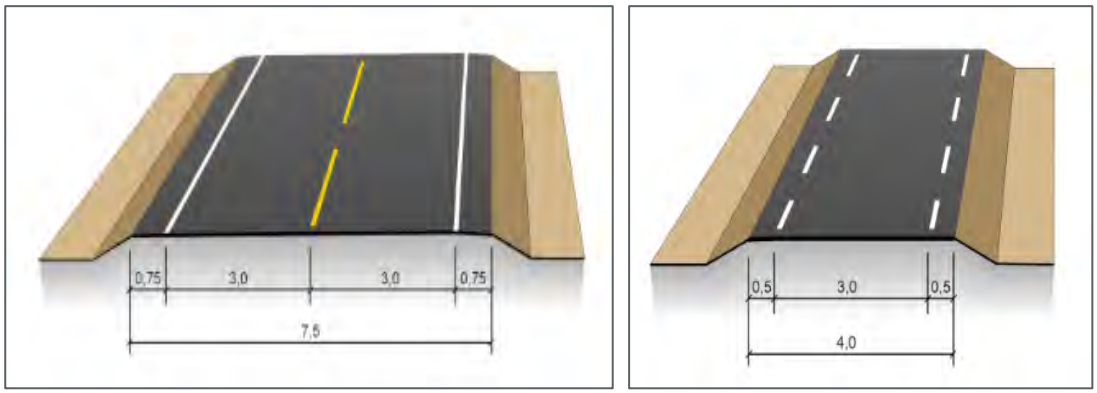


Figur 15 Avstand Spjelkavik barneskole - avkjørsel like vest for nytt kryss (Google)

Bruksklasse og vegstandard

Utbedret veg mellom det nye krysset og Bingsaområdet framstår som et viktigere tiltak enn gang- og sykkelveg alene. Dagens tillatte aksellast- og lengdegrenser vil da bli reelle og ikke teoretiske, jf. tidligere omtale og Figur 4.

Statens vegvesen håndbok N100 angir vegprofil for ny Hø1-veg: ÅDT < 4000 og fartsgrense 80 km/t. Dette er samme vegprofil som for ny Hø2-veg med ÅDT < 12000 og fartsgrense 60 km/t. Ved ÅDT < 500 kan en ny veg bygges som enfeltsveg med møteplasser.



Figur 16 Tverrprofil for ny Hø1-veg, ÅDT < 500 til høyre (Svv hb. N100 figur 3.3.4-1 og 3.3.4-2)

Håndbok N100 beskriver også utbedringsstandard, noe som er et aktuelt utgangspunkt i dette tilfellet. Standard ved gjennomgående utbedring på strekninger som er lengre enn 2 km, er vegbredde på minst 6,5 meter *(ref: Svv hb. N100, krav 3.1-1 og 3.3.5-21)*. Håndbok N100 definerer imidlertid ikke en standard for mindre utbedringstiltak eller punktutbedringer. Dette tiltaket må kunne vurderes som et mindre utbedringstiltak, men vegbredde 6,5 meter antas å være temmelig lik eksisterende veg ved Bingsa.

Standardbredde på store kjøretøy er 2,55 meter + 30 cm speil på hver side. For veg med asfaltert bredde på 6,0-7,0 meter angir Statens vegvesen håndbok N302 *Vegoppmerking* angir følgende intervall for skulder og kjørefelt: Skulderbredde 0,25-0,5 meter, kjørefeltbredde 2,75-3,0 meter *(ref: N302, tabell 5.1)*. Med utbedringsstandard (vegbredde 6,5 meter) kan en ha 3 meter kjørefelt/0,25 meter skulder, og tilstrekkelig bredde til at to store kjøretøy kan møtes uten å måtte benytte vegskulder.

Dersom det blir fartsgrense 60 km/t forbi krysset skal det være minimum 1,5 meter avstand mellom vegkant og gs-veg. Beholdes generell fartsgrense 80 km/t er avstandskravet 3,0 meter. Med dagens tetthet av kryss og avkjørsler i Bingsaområdet er det naturlig å legge til grunn Hø2-veg med fartsgrense 60 km/t.

Strekninga nord og øst for nytt kryss har ÅDT som tilsier enfelts veg ut fra vegnormalens krav, og inngår også i strekning som er aktuell med fartsgrense 60 km/t. Dette er utenfor planområdet, men bør på generelt grunnlag bli utbedret med møteplasser og siktforbedrende tiltak. Dette er kanskje en av de dårligste delstrekningene på fv. 5946.

Veglysstrekning på 5946 ved Bingsa kan forlenges slik at det blir sammenhengende til nytt kryss. Vegeier bør vurdere utbedring av eksisterende belysningspunkt nord for krysset.

5. OPPSUMMERING

- Massedeponiet antas å få en gjennomsnittstrafikk på ca. 150 kjt/dag. På hverdager er trafikken anslått til ca. 190 kjt/dag.
- Næringsområdet antas å få en gjennomsnittstrafikk på ca. 300 kjt/dag. Dette området er ennå i en tidlig planfase, og trafikktall er svært usikkert.
- Beregnet ÅDT på fv. 5946 ved nytt kryss er anslått til ca. 800 kjt/dag når både massedeponiet og næringsområdet er fullt utbygd (prognoseår 2040). Tungtrafikkandelen vil være ca. 50%. Massedeponiet vil ha en ÅDT på ca. 150 kjt/dag, og næringsområdet ca. 300 kjt/dag.
- Beregnet ÅDT ved Bingsa næringsområde når både massedeponiet og næringsområdet er fullt utbygd (prognoseår 2040) er anslått til ca. 4800 kjt/dag. Tungtrafikkandelen vil være ca. 30%. Massedeponiet (ÅDT 150 kjt/dag) utgjør ca. 3% av totaltrafikken, og næringsområdet (ÅDT 300 kjt/dag) utgjør ca. 6% av totaltrafikken.
- Bingsa næringsområde er et område i utvikling, og andre tiltak vil kunne endre trafikkbilde og trafikkmønster vesentlig.
- Dagens standard på fv. 5946 mellom Lerstadvegen og Bingsaområdet er omtrent lik med vegnormalstandard for ny veg med fartsgrense 60 km/t og trafikkmengde på inntil 12000 kjt/dag: Hø2-veg. Største avviket i forhold til ny veg med slik standard er manglende vegbelysning mellom Bingsa Næringsområde og kryss med Lerstadvegen.

- Vegstandard og tillatt aksellast- og vogntoglengder i østre del av fv. 5946 tilsier at trafikk til/fra planområdet vil være i retning vest.
- Det er i dag tillatt med inntil 19,5 meters vogntoglengde, 24 meters tømmertransport og 25,25 meters modulvogntog fra E39/E136 og like forbi planlagt nytt kryss til massedeponi og næringsområde.

- På generelt grunnlag bør en vurdere å forlenge fartsgrense 60 km/t på fv. 5946 forbi bebyggelsen i Alvika. Vegholder er Fylkeskommunen, og Statens vegvesen er skiltmyndighet.
- Fylkesvegen bør ha standard som tofelts veg til nytt kryss.
- Manglende gs-tilbud langs fv. 5946 i retning Olsvika er et større hinder for økt gs-trafikk enn 300 meter forlengelse av eksisterende gs-veg fram til nytt kryss. Denne strekninga i Alvika er ikke del av skoleveg.

- Ny E136 Breivika-Lerstad forventes å gi redusert trafikk i Lerstadvegen. Periodevis kødannelse i krysset fv.5946 Alvikvegen/fv. 543 Lerstadvegen antas å bli eliminert som følge av dette.

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
D01	2023-04-25	For godkjenning hos oppdragsgiver	HAADIM	ROBSAE	HAADIM
C01	2023-04-12	Til oppdragsgiver for gjennomgang	HAADIM	ROBSAE	HAADIM

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.

Notat

Norconsult

Oppdragsnr.: **52301959** Dokumentnr. **02**

Til: Alvika Næringspark AS
Fra: Håvard Parr Dimmen
Sted, dato: Ålesund, 2023-10-26
Kopi til: Nordplan AS

Alvika massedeponi - reviderte trafikktall

Bakgrunn

Norconsult har tidligere levert notat *Trafikkvurdering – Alvika massedeponi og næringsområde*, datert 25.04. 2023. I ettertid har det kommet opplysninger som gir grunnlag for endret trafikk for massedeponiet. I dette notatet kommenterer vi endringer. Omtale av næringsområdet ble tatt med i første notat, men er ikke lenger aktuelt i planprosessen videre.

I dette notatet er det derfor forhold angående trafikk til/fra massedeponiet som blir kommentert.

Trafikk til/fra massedeponiet

Tiltakshaver opplyser at beregnet trafikk til anlegget er 190 kjøretøy/dag mandag-lørdag (6 dager pr. uke). Av dette er 90 % antatt å være tunge kjøretøy.

- Trafikk mandag-lørdag (6 dager): 380 kjt/dag (tur/retur), 342 tunge og 38 lette kjøretøy.
- Gjennomsnitt pr. uke (7 dager): 326 kjt/dag (tur/retur), 293 tunge og 33 lette kjøretøy.

Dette er gjennomsnittstall som bør avrundes. Det er litt skjønnsmessig, men blir som regel avrundet til minst nærmeste 10-tall. Det blir da ca:

- Gjennomsnitt pr. virkedag: Ca. 380 kjt/dag, herav tunge/lette ca. 340/40.
- Gjennomsnitt pr. uke: Ca. 330 kjt/dag, herav tunge/lette ca. 300/30

Notat av 25.04.2023 tok utgangspunkt i 5 dager/uke, mens det nå er 6 dager/uke.

Endring kapittel 2 – avsnitt Massedeponi

- På virkedager (mandag-lørdag) er det antatt en trafikk på 380 kjt/dag, herav 90% tunge kjøretøy. Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) til/fra massedeponiet (7 dager/uke) blir ca. 330 kjt/dag.
- Andel kombinerte transporter med eventuell returlast er en antakelse som ikke blir tatt med i videre beregninger. Men en ser at dersom halvparten av inntransportene til massetaket også transporterer masse ut fra dagens massetak i Bingsa (ca. 85 lastebiler/virkedag), vil det redusere lastebiltrafikken på fv. 5946 sør for Bingsa med gjennomsnittlig 170 lastebiler/virkedag. Dette er da lastebiler som i dag kjører uten last til Bingsa.

Endring kapittel 4 – avsnitt Trafikkprognose

Næringsområdet er ikke med i planen videre, revidert tabell 2 for trafikk i 2040 som følge av massedeponiet:

Tabell 1: Revidert tabell 2, ÅDT 2040 med massedeponi uten næringsområde

Strekning	ÅDT 2022 (% tunge)	ÅDT 2040 (% tunge)	ÅDT massedeponi (90% tunge)	ÅDT 2040 (% tunge)
Fv. 5946 ved nytt kryss	350 (8%)	390 (9%)	330	720 (46%)
Fv. 5946 sør for Hovdevikvegen	3800 (19%)	4300 (21%)	330	4630 (26%)

I trafikkprognosen er det benyttet trafikkprognose for NTP-arbeidet utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI). Det er samme prognose som blir brukt i EFFEKT-beregninger, noe som er standardverktøy for regionale transportmodeller (RTM) for framskriving av trafikk. Det er en fylkesprognose, og det er selvfølgelig lokale variasjoner. Ålesund kan ha en større lokal vekst enn fylket som helhet. Det foreligger ikke en RTM-beregning som gir prognose for denne delen av Ålesund. Det er oftest en større avrunding av beregnede verdier enn det om er gjengitt i tabellen over, som regel angitt til nærmeste 100..

I tabellen er det ikke tatt forbehold om ev. kombinerte transporter med returlast fra Bingsaområdet.

ÅDT-verdiene er grunnlag for blant annet støyberegning. En viss avrunding i ÅDT-tall har marginal/ingen utslag på støyberegningen. Støyrapporten har trolig kommentarer om følsomhet.

Endring kapittel 5 – OPPSUMMERING

Endret forutsetning: Massedeponiet har mer trafikk, og næringsområdet har ikke relevans.

4 første punkt i oppsummeringen blir endret. Øvrige punkt er relevante.

1. Massedeponiet antas å få en gjennomsnittstrafikk på ca. **330** kjt/dag. **Mandag-lørdag** er trafikken anslått til ca. **380** kjt/dag.
2. *Går ut. Næringsområdet er ikke del av videre planarbeid.*
3. Beregnet ÅDT på fv. 5946 ved nytt kryss er anslått til ca. **720** kjt/dag når massedeponiet er i full drift (prognoseår 2040). Tungtrafikkandelen vil være ca. **46%**. Massedeponiet vil ha en ÅDT på ca. **330** kjt/dag. *NB: Tallverdier bør avrundes.*
4. Beregnet ÅDT sør for Bingsa næringsområde når massedeponiet er full drift (prognoseår 2040) er anslått til ca. **4630** kjt/dag. Tungtrafikkandelen vil være ca. **26%.** Massedeponiet (ÅDT 330 kjt/dag) utgjør ca. **7%** av totaltrafikken. Dersom lastebiler med lass til massedeponiet også har returlast fra Bingsa, vil det gi reduksjon av beregnet ÅDT sør for Bingsa (Hovdevikvegen). Trafikkreduksjonen vil være det dobbelte av antall transporter dette gjelder, og det er lastebiler som i dag kjører tomme til Bingsa. *NB: Tallverdier bør avrundes.*

VEDLEGG 2

Notat

Norconsult

Oppdragsnr.: **52404643** Dokumentnr. **B01-TS**

Til: Alvika Næringspark AS
Fra: Håvard Parr Dimmen
Sted, dato: Ålesund, 2025-01-13
Kopi til:

Detaljregulering Alvika Næringspark - TS-tiltak fv. 5946 Alvikvegen

1 Innledning/bakgrunn

I forbindelse med detaljregulering av Alvika Næringspark er det i dette notatet gjort en vurdering av aktuelle trafikksikkerhetstiltak utenfor selve planområdet. I dette tilfellet dreier det seg om fv. 5946 Alvikvegen på strekninga fra kryss med fv. 534 Lerstadvegen til (og med) Bingsa næringsområde.

I utgangspunktet har vegholder ansvar for tiltak på eget vegnett, men til en viss grad kan en også pålegge utbyggere/tiltakshavere kostnader for tiltak som en del av rekkefølgebestemmelser. Det kan enten være som reint tilskudd/finansiering, eller som forskottering av utgifter som senere blir refundert.

Strekninga er tidligere vurdert og omtalt, blant annet i Notat *Trafikkvurdering – Alvika massedeponi og næringsområde (25.04.2023)* og etterfølgende notater.

2 Noen hovedtrekk – fv. 5946

Strekninga framstår ikke som ulykkesutsatt. To eldre politirapporterte trafikkulykker (2010 og 2014) er registrert i kryssområdet ved Storskjervavegen. Begge var med kjøretøy i samme retning. Siste år er kryssområdet delvis utbedra med et nytt belysningspunkt og oppgradert holdeplass for buss i retning sør.

ÅDT 2023: 4000 kjt/dag, herav 19% lange (over 5,5 meter). Skjønn.

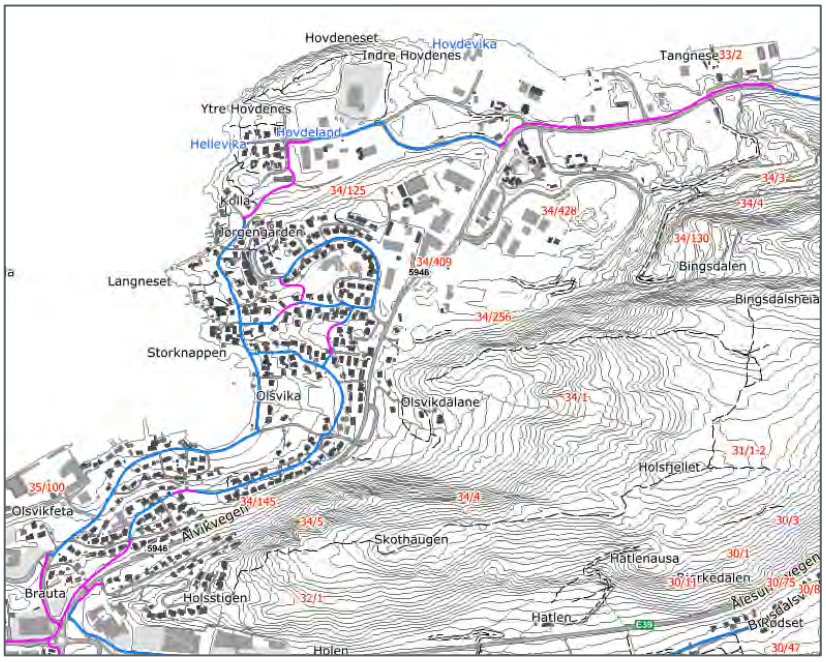
Kollektivtilbudet er mest "teoretisk". I hovedsak skoleskyss. Ordinær rute: Olsvikruta går til kryss med Østre Olsvikveg. Avstand bebyggelse-skole tilsier skoleskyss.

Etablert gs-veg og belysningsstrekning i Bingsa-området, se figur 2-1. Fylkesvegen er vurdert som Hø2-veg. Nye veger i denne vegklassa skal ha vegbelysning ved ÅDT > 1500 kjt/dag.



Figur 2-1: Vegbelysning fv. 5946 (NVDB/vegkart.no)

Det er ikke parallelt gang- og sykkeltilbud langs fv. 5946 mellom Lerstadvegen og Hovdevikvegen, jf. figur 2-2. I nordre del av Bingsa er det separat gs-veg på samme strekning som det er etablert vegbelysning. Ellers er "anbefalt" rute via Hovdeneset og lokalvegnettet i Olsvika. Lokalvegnettet i området har gjennomgående 30 km/t fartsgrense, og med en standard / vegutforming som tilsier relativt fartsnivå. Langs slik veg kan en også tillate mer blandet trafikk uten egne separate tilbud til gående og syklende.



Figur 2-2: Sykkelkart Ålesund. Rosa: Separat. Blå: Blandet med øvrig trafikk (Isymap Ålesund kommune)

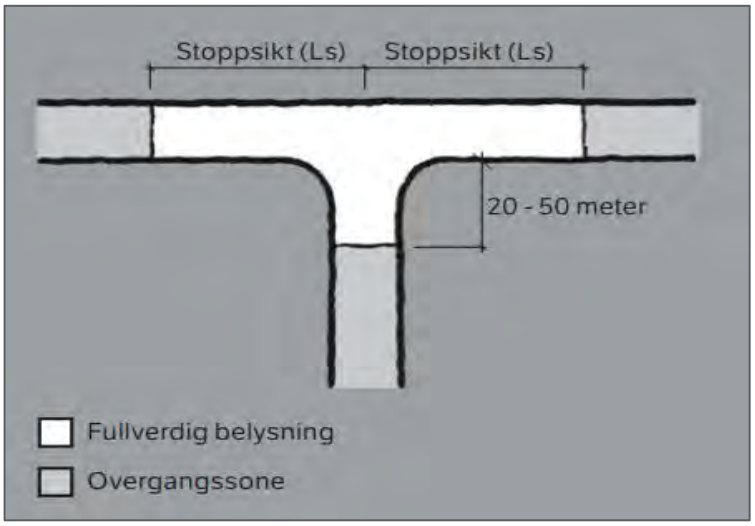
3 Aktuelle tiltak

Denne delen av fv. 5946 er ikke en typisk skoleveg hvor det ferdes barn. Men her er minst ett kryssingspunkt i forbindelse med bebyggelse / holdeplass. Det er et parallelt vegnett som kan benyttes av gående og syklende, men tilbudet er en klar omveg for den som ferdes mellom Lerstadvegen og Bingsa næringsområde. Det antas at det er helst voksne som gjør et bevisst risikovalg ved å sykle langs fylkesvegen.

Trafikksikkerhetsmessig er det manglende vegbelysning som er største svakheten på strekninga. Etablering av parallell gs-veg vil i tillegg også gi krav om etablering av vegbelysning.

3.1 Vegbelysning

Dagens belysning er svært mangelfull, og det er særlig strekninga som inkluderer kryssene med Østre Olsvikveg og Storskjervavegen som er dårlig. Her er det også holdeplass og noe bebyggelse på østsida av fylkesvegen som gir kryssing. Dagens vegbelysning i krysset med Storskjervavegen bør derfor utvides og muligens også utbedres: Dagens standard er ukjent. Østre Olsvikveg og Storskjervavegen har vegbelysning. I utgangspunktet er de tre lyspunktene ikke i samsvar med krav 4.6.2-6 i hb. N100: *Et lysanlegg skal ikke startes eller avsluttes på trafikkmessig farlige punkter som for eksempel like før et vegkryss, gangfelt, skarp sving, bakketopp eller tunnel.*



Figur 3-2: Belysning av kryssområder (Svv hb. V124, figur 3.1)



Figur 3-1: Lyspunkt på fv. 5646 (NVDB/vegkart.no)

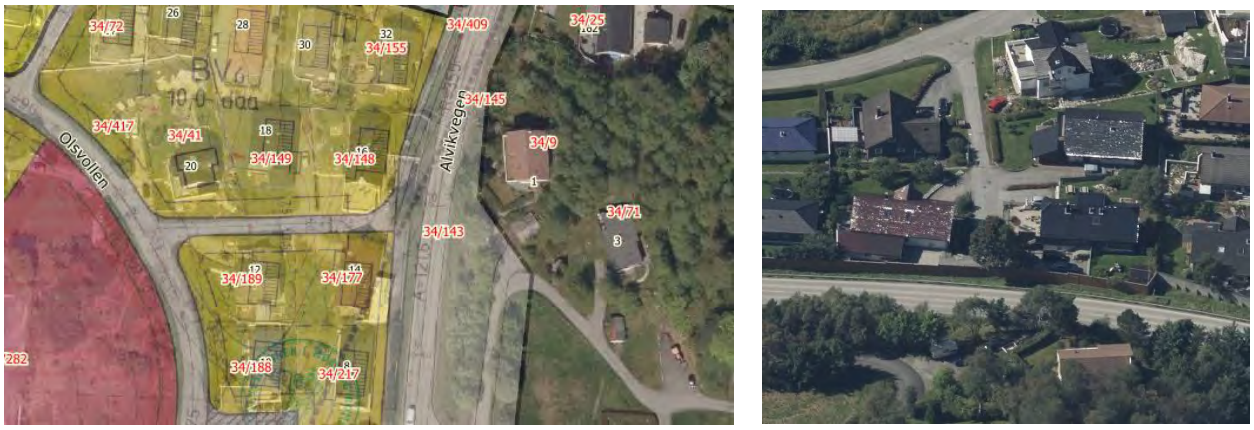
Vegbelysning regnes som et effektivt trafikksikkerhetstiltak, jf. tabell under fra *Effektkatalogen (TØI 1556/2017)*.

Tabell 30: Virkninger av vegbelysning (prosent endring av antall ulykker).

		TSH 2015		Effektkatalog 2017			
Tiltak	**Ulykkestyper**	**Effekt**	**Usikkerhet**	**DR**	**MAS**	**AS**	**LS**
Ny vegbelysning i spredtbygd strøk	Alle ulykker i mørke	**-30**	(-40; -19)	-40	-35	-35	-30
Ny vegbelysning i tettbygd strøk	Alle ulykker i mørke						
▪ ***Kryss***	Kryssulykker i mørke	**-36**	(-51; -18)	-36	-36	-36	-36
▪ ***Strekninger***	Strekningsulykker i mørke	**-8**	(-36; +31)	-8	-8	-8	-8
Ny vegbelysning på motorveg	Alle ulykker i mørke			-36	-30	-20	-14
▪ ***Dødsulykker***	Alle ulykker i mørke	**-36**	(-75; +63)				
▪ ***Personskadeulykker***	Alle ulykker i mørke	**-14**	(-29; +4)				

3.2 Gang- og sykkeltilbud

Som omtalt tidligere er det innregulert men ikke realisert gs-veg sørover fra Hovdevikvegen til Østre Olsvikveg. Med gs-veg kommer det også krav om vegbelysning. Ut fra dagens arealbruk ser det ut som at en del av virksomhetene på vestsida av fylkesvegen benytter areal som er regulert til dette formålet. En forenklet løsning (første byggetrinn?) er å etablere tilbudet på strekninga Hovdevikvegen - Storskjervavegen: Videre sørover mot Breivika fra dette punktet kan en benytte lokalvegnettet og gs-veger i Olsvika. Samtidig ser en for eksempel at en innregulert "snarveg" sør for kryss Storskjervavegen er stengt av støyskjerm. Sakshistorikk ikke gjennomgått, NVDB og kartgrunnlag indikerer kommunal veg (veggrunn) til grensa mot fylkesvegen.



Figur 3-3: Reguleringsplan og skråfoto (retning vest) ved snareg som er stengt (kartinnsyn Ålesund kommune)

3.3 Holdeplasser

Det antas at en ser for seg at holdeplass for nordgående buss ved kryss Storskjervavegen også skal utbedres. Her mangler det belysning og hevet høydeforskjell mellom venterareal (plattform) og kjørebane. På motsatt side var holdeplassen utbedra i 2022, jf. bl.a. figur 3-4.



Figur 3-4: Holdeplasser ved Storskjervavegen, dårlig standard for buss i retning nord (Google Street View 2022)

Denne holdeplassen betjener bebyggelsen, men er noe langt sør til å være attraktiv for eventuelt arbeidsreisende til/fra Bingsa næringsområde. Nye holdeplasser bør gjøres etter en samla vurdering kombinert med konkrete planer og realisering av et bedra kollektivtilbud.

3.4 Prioritering

Nedenfor er det foreslått prioritering av de viktigste tiltakene som bør gjennomføres først på fylkesvegen:

1: Vegbelysning på fv. 5946 Alvikvegen, primært strekninga som inkluderer kryss med Østre Olsvikveg og Storskjervavegen. Oppgradering av holdeplass for nordgående buss ved kryss Storskjervavegen.

2: Vegbelysning på strekninga Hovdevikvegen – Storskjervavegen.

3: Gs-veg på strekninga Hovdevikvegen – Storskjervavegen.

4: Gs-veg på strekninga Storskjervavegen – Østre Olsvikveg. Eventuelt fremdeles manglende vegbelysning på strekninga må da også bli etablert.

.

4 Noen moment ang. finansiering

Diskusjon om hvem som betaler hva og hvordan blir nødvendigvis en dialog mellom interessenter/næringsdrivende, Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylke. Det er og har vært diverse finansieringskilder til ts-tiltak, blant annet:

- Bypakke Ålesund har gs-tiltak / ts-tiltak i sin portefølje. *Denne delen av fv. 5946 er ikke nevnt.*
- Trafikksikkerhetsplan Ålesund kommune. *Gjeldende plan har ikke tiltak her.*
- 50/50-tilskudd fylke/kommune, ts-midler: *Er avhengig av hva kommunen har prioritert (tidligere), og om de faktisk har gjennomført tiltak som de har fått tilskudd til.*
- Statlig tilskudd til skoleveg/trygge nærområder. *Søknad fra kommune via fylket. Fv. 5946 er lite prega av skoleveg og nærområde?*
- Statlig tilskudd til gs-veg som gjør det enklere å gå/sykle framfor biltransport. *Tidligere tilskuddsordning, Har ikke sett oppdatert informasjon om dette.*
- Fylkets økonomiplan – Veglys. *Årlig beløp 6 mill. kroner. Langsiktig plan er å overta alt veglys langs fylkesveg. Tidligere prinsipp var fylkesveg med ÅDT > 1500 og OK standard. Her er veglys fremdeles kommunalt?*

VEDLEGG 3

Notat

Oppdragsgiver: **Alvika næringspark AS**
Oppdragsnr.: **52500972** Dokumentnr.: **T01**

Til: Alvika næringspark AS
Fra: Håvard Parr Dimmen
Dato 2025-03-25

Detaljregulering Alvika næringspark–tilstandsvurdering fv. 5946 Alvikvegen

Innhold

1.	**Innledning / bakgrunn**		**2**
2.	**Avgrensing og vurderingskriterier**		**3**
	2.1	Strekning som blir vurdert	3
	2.2	Vurderingskriterier og metodikk	5
	2.3	Noen sentrale standardkrav	5
3	**Funn med vurdering**		**7**
4	**Oppsummering, hovedfunn**		**13**
5	**Prioritering av trafikksikkerhetstiltak**		**14**

1. Innledning / bakgrunn

I forbindelse med detaljregulering av Alvika Næringspark (planID 2023006957) er det i dette notatet gjort en vurdering av fv. 5946 Alvikvegen. Med økende aktivitet i området Bingsa, Hovdeland og Alvika har trafikken på denne vegen økt jevnt over flere år, og det har naturlig nok også medført henvendelser fra vegens naboer omkring trafikksikkerhet og trafikkmiljø (støv og støy).

I forbindelse med reguleringsarbeidet for nytt massedeponi i området ble det gjort en generell vurdering av trafikk og trafikksikkerhet på denne delen av fylkesvegen: *Trafikkvurdering – Alvika massedeponi og næringsområde (Norconsult 25.04.2023).* I dette arbeidet er det en mer detaljert beskrivelse av dagens standard på fylkesvegen enn det som ble gjort i 2023. Blant annet er behov for eventuelle vedlikeholds- og driftstiltak vurdert på lik linje med generelle mangler langs strekninga kommentert.

Som vegholder er Møre og Romsdal fylke i utgangspunktet ansvarlig for fylkesveg 5946. Ålesund kommune har tilsvarende ansvar for kommunale veger i området. Som planmyndighet tilligger det også et ansvar for Ålesund kommune at nye tiltak er i samsvar med andre og overordnede planer/retningslinjer.



Figur 1-1: Grønn markering: Planområdet for Alvika næringspark i Bingsa (kartinnsyn Ålesund kommune)

2. Avgrensing og vurderingskriterier

2.1 Strekning som blir vurdert

Fylkesveg 5946 er en gjennomgående fylkesveg fra kryss med fv. 661 ved Digerneset i øst til kryss med fv. 5948 i sør/vest. I forbindelse med planarbeidet og en tilstandsvurdering av fylkesvegen, er strekninga mellom plangrense / adkomstvegen til massedeponi/næringsområde og kryss med fv. 534 Lerstadvegen vurdert som relevant i forhold til planlagt tiltak. På grunn av plansituasjonen på deler av strekninga blir imidlertid en delstrekning i nord ikke tatt med som del av dette arbeidet.

I dette området heter vegen *Alvikvegen*.



Figur 2-1: Strekning fra planområde (grønn) til kryss Lerstadvegen (blå). (Figurgrunnlag: vegkart.no)

a: Strekning som er forutsatt utbedra i forbindelse med godkjent plan.

I forbindelse med reguleringsplanen for Alvika massedeponi er det forutsatt utbedring av en kortere strekning langs fv. 5946. Dagens tilstand på denne delen av fv. 5946 blir derfor ikke vurdert. I planen er det regulert inn en videreføring av gang- og sykkelvegen som i dag slutter ved plangrensa i vest.



Figur 2-2: Strekning som er forutsatt utbedra i egen plan (kartinnsyn Ålesund kommune)

b: Strekning med uavklart arealbruk og forventa endra trafikkmønster.

Attvin har overtatt et større areal som tidligere var disponert som del av massetaket i Bingsa. Samtidig har Attvin samlokalisert i kontorlokaler i Bingsa. Plan for framtidig arealbruk, funksjonsdeling og adkomstpunkter er p.t. ikke avklart. I dette arbeidet vil vi derfor ikke vurdere forholdene på sør- og østsida av fylkesvegen på den strekninga som grenser til miljøstasjonsområdet og massetaket, jf. figur 2-3.



Figur 2-3: Strekning med uavklart arealbruk og forventa planendring (figurgrunnlag: senorge.no)

Vegnettet i Norge er registrert i Nasjonal vegdatabank (NVDB). Ved hjelp av digitalt kart *vegkart.atlas.vegvesen.*no er det en felles identitet for strekninger og punkt langs vegnettet. Vegelementer, for eksempel belysningspunkt, blir registrert med referanse til *Vegkateori*, *vegnummer*, *strekning-delstrekning og meterangivelse.*

NVDB har følgende vegkategori og vegnummer på de mest sentrale vegene i området:

- Fv 5946 Alvikvegen. Markert i figur 2-1 er ca. 2,8 kilometer: I NVDB er det meter 1900 (Alvika) og 4700 (Lerstadvegen).
- Kv GS kv 110: Ca. 740 meter etablert gang- og sykkelveg i Bingsa nord parallell med fv. 5946. Meter 0 – 743 i retning vest. Vegen er kommunal.
- Kv. 21090 Hovdevikvegen.
- Kv. 21040 Storskjervavegen.
- Kv 17560 Østre Olsvikveg, kv. (Kv. 59 kort strekning akkurat ved kryss med fv. 5946).

2.2 Vurderingskriterier og metodikk

Fv. 5946 er en eldre veg som ble bygget/utbedret i samsvar med datidens standard og normalkrav. I vurderingene som er gjort, er det foretatt en referanse til dagens standardkrav/normalkrav. Vegen har i dag en gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) på ca. 4000 kjt/dag, der andelen lange (over 5,6 meter) utgjør ca. 19%. Dekkebredden varierer litt, men er registrert med 6,5-7 meter. Fartsgrensa er 60 km/t, med unntak av ca. 250 meter med fartsgrense 50 km/t inn mot krysset med Lerstadvegen.

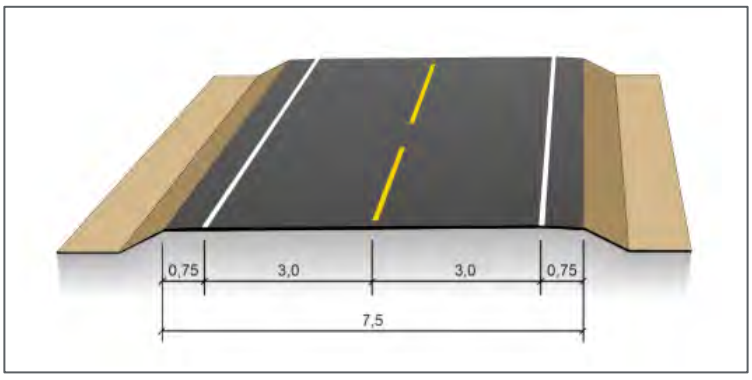
I vurderingen er det lagt til grunn metodikken som benyttes ved *trafikksikkerhetsinspeksjoner på eksisterende veg.* I hovedsak er det benyttet *vegbilder.atlas.vegvesen.no* og *Google.com/maps (Street View),* men også egne foto fra befaring med særskilt kontroll av noen enkeltelementer. Det er da tatt utgangspunkt i dagens normalkrav, men det det innebærer ikke at alle avvik (manglende kvalitet) nødvendigvis innebærer en stor risiko for trafikanter, men det gjenspeiler hvordan vegen hadde vært dersom den ble etablert i dag.

2.3 Noen sentrale standardkrav

Med bakgrunn i dagens funksjon, krysstetthet og trafikkmengde vil vegen ha standardkrav i gjeldende vegnormaler i henhold til Vegklasse Hø2 – øvrige hovedveger, fartsgrense 60 km/t, ÅDT < 12000.

Hø2-krav:

- Stoppsikt rettlinje, flat veg, fartsgrense 60 km/t: Ls = 75 meter.
- Vegbelysning ved ÅDT > 1500 kjt/dag. Krav til punktbelysning er uavhengig av ÅDT. *N100 krav 3.3.5-15.* ÅDT 1500 er også generell grense for etablering langs eksisterende veg.
- Minste horisontalkurveradius i kryss: Rh=200 meter. *N100, krav 3.3.5-8.*



Figur 2-4: Vegprofil for Hø2-veg (N100, figur 3.3.5-2)

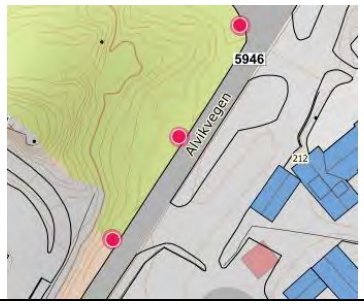
Generelle krav:

- Stoppsikt kryss for gjennomgående veg: L1=1,2 x Ls. *N100 krav 4.1.1.6-3.*
- Stoppsikt avkjørsel for gjennomgående veg: L1=Ls. *N100 krav 4.1.4.2-3.*
- Sikkerhetsavstand A, fartsgrense 60 km/t, ÅDT ca. 4000: A = 4,0 meter. *N101 krav 2.2.1-1.*
- Minimumslengde rekkverk før/etter farlig sidehinder: 40/20 meter. *N101 krav 4.2.5-2*.
- Rekkverkshøyde, senter føringsskinne over topp slitelag: 0,6 ≤ RR ≤ 0,65 meter. *N101 krav 4.2.4-1*.
- Minste bredde gang- og sykkelveg: 2,5 meter. *N100 krav 4.2.11-1.*
- Minste avstand veg og gang- og sykkelveg, fartsgrense 60 km/t: 1,5 meter. *N100 krav 4.2.11-6.*
- Stoppsikt sykkel utenfor tettbygd strøk, flat veg: Lsy = 35 meter. *N100 krav 4.2.1.3-1.*
- Minste dekkebredde for midtoppmerking (og da også heltrekt kantlinje): 6,0 meter. Kjørefelt 2x2,75 m, skulder 2 x 0,25 m. *N302, krav 5.1.*

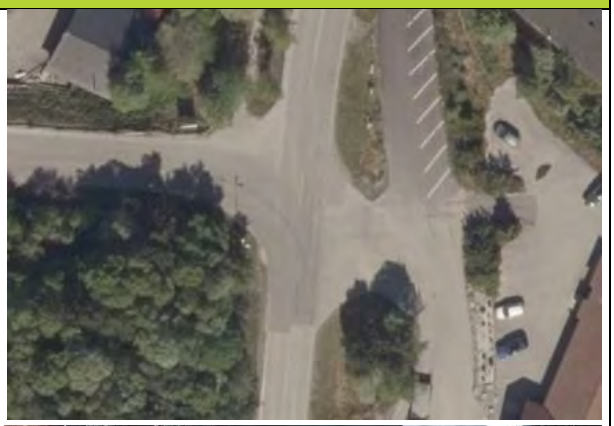
3 Funn med vurdering

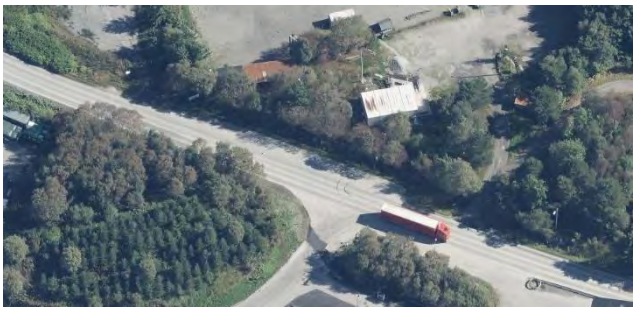
I tabellen nedenfor er det lagt inn en del bilder, de fleste fra nettsida *vegbilder.atlas.vegvesen.no.* Nyeste bilder er tatt 30. april 2024. På denne sida er det også tilgjengelig eldre vegbilder. I tillegg har *Google.com/maps* vegbilder fra september 2022. Ortofoto fra ulike kilder har nyeste foto fra 2021. I tillegg er det egne bilder fra befaring er 19. mars 2025.

Om tabellen:
Meterangivelse som registrert i NVDB er angitt med ca. plassering. Ved kryss/avkjørsler er det brukt ca. meter for senter av gjennomgående veg. I tabellen er rekkefølge for de ulike punktene i grove trekk tatt i stigende metreringsretning med start lengst nord. De fire første punktene er vurdering for en lengre strekning.

Nr.	Tema/sted (ca. m)	Vurdering
1	Vegoppmerking. Strekning fv. sørover til m 3820 (sør for kryss Ø. Olsvikveg)	Nordlig del oppmerket sommer/høst 2024 til ca. m 3820. Må være god på strekning uten vegbelysning (som her). Midt- og kantoppmerking reduserer faren for møte- og utforkjøringsulykker. Streking bærer preg av sporslitasje. Nyere vegdekke ca. m 3820 - 4700, vegoppmerking er dårlig, spesielt midtoppmerking. 
2	Vegbredde / heile strekninga	Varierer noe, dekkebredde 6,5-7,0 meter, og over minstekravet for midtoppmerking. Breddeutvidelse i kurver med Rh < 500 m er ikke kontrollert.
3	Vegbelysning/ Strekning mellom kryss Hovdevikvegen-Lerstadvegen Fv. m 2990-4600	Hø2-veg med ÅDT > 1500 skal være belyst. Særskilte punkt blir kommentert lenger nede i tabellen. Det er behov for vegetasjonsrydding for 3 eksisterende (relativt nye) lyspunkt sør for krysset. NVDB-registrering, siste tre lyspunkt. Meter: 2914 2954 2993  
4	Kv. 110 (gs-vegen) / hele strekninga	Gs-vegen har asfaltert bredde på 2,5 meter, og er anlagt med kantstein mot 3 meter brei rabatt mot fylkesvegen. På grunn av generell gjengroing mm. er funksjonell bredde 1-2 meter. Det er dermed dårlig plass for møting, eventuelt passering. For syklister blir det mer fristende å bruke kjørebanen.  

Nr.	Tema/sted (ca. m)	Vurdering
5	Fv. m 2340 og 2520, Gs m 176 og 350	Dette er to avkjørsler til Veidekke som begge har ca. 20 meters bredde. Det gir et utflytende trafikkareal, og lang kryssingsavstand for gs-trafikk. Biltrafikk i avkjørsel har vikeplikt for sykkeltrafikk. Kryssingspunktene er dårlig markert, jf. vegbilder ved m 2340. 
6	Gs m 186-280	Gs-vegen har dårlig avgrensing mot området til Veidekke. Det bør være markert fysisk skille som hindrer lastebiler mm. å komme inn på gs-vegen. Ødelagt vegdekke med behov for reasfaltering.. 
7	Fv. m 2590, Gs m 525	Kryss eller avkjørsel? Gs-vegen er trukket litt bort fra fv., noe som indikerer kryss, dvs. endra vikepliktsregel for syklist, jf. avkjørsler. Vegetasjon kan hindre sikt for gs-veg.  Krysset er ikke skilta med skilt 202 *Vikeplikt.*
8	Fv. m 2830, Gs m 665	Kryss eller avkjørsel? Adkomstveg til go-kartbana. Gs-vegen er trukket litt bort fra fv., noe som indikerer kryss, dvs. endra vikepliktsregel for syklist, jf. avkjørsler. Ca. 12 meter bredde, er det nødvendig? Antatt lite tungbiltrafikk til go-kartbana.  NVDB angir Rh=69 meter i området. Hvis dette er "kryss", er Rh vesentlig under minimumskravet. Det er heller ikke skilta med skilt 202 *Vikeplikt*.

Nr.	Tema/sted (ca. m)	Vurdering
9	Fv. m 2900	Ved krysset med Hovdevikvegen har Alvikvegen 4,3% fall, noe som tilsier litt økning av stoppsiktlengde for trafikk mot nord. Vegbilder viser bedra siktforhold 2024 vs. 2023, og er trolig omtrent i henhold til kravet, forutsatt siktepunkt 6 meter inn i Hovdevikvegen fra kantlinja på Alvikvegen. Uansett er det viktig å foreta jevnlig siktrydding her. Det forventes at eksisterende avkjørsel på andre sida av Alvikvegen blir endra som følge av ny plan for området til Attvin.  
10	Endepunkt gs-veg	Google Street View (mai 2022) viser best at det er svært dårlig sikt mellom gs-veg og Hovdevikvegen. Nyere vegbilder ser ikke ut til at dette er gjort noe med. Private skilt godkjent? Krysset burde hatt ordinær vegvisning til denne delen av næringsområdet i tillegg til geografisk vegvisning (Hovdeneset?). 
11	Fv. m 3100	Avkjørsel med ca. 20 m bredde. Ser ut som avrenning fra asfaltert sideareal renner inn på Alvikvegen Blir ev. endret om bygging av gs-veg. 
12	Fv. m 3300	Avkjørsel, ca. 12 m. Stor utkiling for høyresving inn på fv. Blir. ev. justert om bygging av gs-veg. 

Nr.	Tema/sted (ca. m)	Vurdering
13	Fv. m 3400-3520 Kryss Storskjervavegen mm.	Krysset med Storskjervavegen (m 3455) og busslomma like sør for kv. er utbedra for noen år siden, og har OK standard. Der er ett lyspunkt og det er god kantsteinsvis mellom kjøreareal og vente-/fortausareal. På motsatt side er "busslomma" ca. 70 meter lang. I tillegg til skiltet holdeplass for buss, er det følgende: • Informasjonstavle for Bingsa næringsområde er fjerna, kun fundament står igjen. Den har vært ødelagt, skal det settes opp ny tavle? Tavle er forhåndsvarslet med serviceskilt, avstand 500 meter står ved m 3906. • Avkjørsel til bolighus + klubbhus for hundeklubben. Avrenning (grus) fra sideveg til lomme trolig OK. Tilstrekkelig sikt er avhengig av "aktiv" grøntskjøtsel, ca 60 meter. • Adkomst til skytebane, ordinært stengt med bom. • Ved avstigningspunkt er det ikke gangareal med kansteinvis. Lomma har ikke belysning, 2 lyspunkt på denne sida er langt sør, det er gammel lysarmatur, med dårlig plasser mht. bl.a. vegetasjon, jf. ortofoto. Som kryssingspunkt for gående i tillegg til andre elementer, bør dette området få vegbelysning.  Her er flere forhold som bør vurderes i sammenheng: • Er dette rette/beste plassen å ha informasjonspunkt for Bingsa? Trengst det?. • Holdeplass og kryssingspunkt bør ha minimums belysning. Eventuelt gangfelt krever endra farstgrense mm. • Det er belysningskrav på hovedveg i forhold til ÅDT samt i forhold til sideveg (som her er belyst).  • Vegbelysning i kryss skal strekkes i avstand lik stoppsikt forbi krysset (*N100 krav 4.6.3-3). Mot* nord blir det da < 500 meter til eksisterende vegbelysning, dvs at de skal være sammenhengende *(N100 krav 4.6.1-2*.
14	Fv. m 3505 - 35100	Rekkverk sørover fra avkjørsel Alvikvegen 161 er for lavt, spesielt lengst nord. Høyde over kjørebane skal være 0,6-0,65 m til senter på føringsskinne. Målt høyde 50-55 cm. 
15	Fv. m 3700 – Kryss Vestre Olsvikveg mm	Utflytende kryssareal. Spesielt viktig å ha god vegoppmerking når vegbelysning mangler, jf. illustrasjonsfoto fra april 2024 der vegoppmerking er bortslitt. Fare for feilplassering i forhold til kjørebane og ulykker. Det er asfaltert en skulder for halvvegs høyresvingefelt. I dette området er det også stor sporslitasje. 

Nr.	Tema/sted (ca. m)	Vurdering
16	Fv, m 3830-3880	Utflytende og uheldig avsperret trafikklomme. Kan misforstås pga. manglende vegbelysning, betongstein sperre mulig snarveg, men har ingen refleksmerking.. Rekkverk skal ikke avsluttes i kurve *N101, krav 4.2.5-3.* Avslutningen er svinget litt ut i forhold til kjørebane, og det er trestolper i nedføringen. Stolper er ødelagt og mangler innfesting. Nedføring skal være med stålstolper, jf. N101, krav 4.27-12. Kombinerte feil og svært uheldig. punkt. Utforkjøringsulykke er registrert her (1998).    På motsatt side av fylkesvegen (innerkurve) er det også ødelagt innfesting av rekkverket. Også synlig i vegbilder 2022. 
17	Fv. m 3910-4070	Kombinasjon (for) dyp grøft og ca. 3 meter avstand til fjell, dvs farlig sideterreng. Grøft bør utbedres – og helst tilpasses slik at det ikke er behov for rekkverk. Grøft er over 1 meter dyp. Det er "snillere" sideterreng videre sørover til kryss med Retirovegen, men også her er det til dels svært dyp grøft. 
18	Fv. m 4178-4190	Rekkverksavslutning og støyskjerm plassert innenfor sikkerhetssone, litt over 3 meter avstand. Fare for påkjøring av endepunkt støyskjerm. Rekkverk skal forlenges til støyskjerm, og med overgangsrekkverk for forskjellig arbeidsbredde. 

Nr.	Tema/sted (ca. m)	Vurdering
19	Fv. m 4345	Uheldig "start" på rekkverket, det skal føres ut i full høyde og festes til støyskjerm (med overgangsrekkverk) når støyskjermen er innenfor sikkerhetssona. Inntil ca. 1,5 m høydeforskjell kjørebane-"grøftebunn", noe som med fordel burde vært redusert. Valgt rekkverksnedføring (ca. 1:15) er tillatt, men det er ikke benyttet stålstolper i nedføringen. *N101, krav 4.27-12*. Nedføringen er heller ikke svinget ut, men går parallelt i forhold til kjørebanekant. Alternativet er rekkverk langs hele støyskjermen.  
20	Fv. m 4620	Venteareal holdeplass for buss retning Alvika mangler fortau/plattform. På motsatt side: Lav kantstein, ikke standard 18 cm. Delvis ødelagt. 

4 Oppsummering, hovedfunn

Funnene er av ulik kategori og alvorlighetsgrad med hensyn til hvilken risiko de utgjør for den enkelte trafikant: *Risiko er sammenhengen mellom a) Sannsynlighet for at noe skjer, og b) Konsekvensen (alvorlighetsgraden) av det som skjer*. Dette er en "gammel" veg, og er da bygget i forhold til datidens krav og standard. Samtidig må en ta høyde for at en veg også må moderniseres slik at den fungerer for den trafikken som faktisk er på vegen. En kan grovt sett skille tiltak mellom utbedring og drift/vedlikehold.

- Utbedring: Tiltak som moderniserer vegen i samsvar med aktuell funksjon/trafikk. Eksempel er behov for venstresvingefelt i kryss på grunn av økt trafikkmengde.
- Drift/vedlikehold: Løpende oppgaver som skal i vareta trafikken. Eksempel er brøyting, dekkelegging og reparasjon av skadd/slitt vegutstyr.

I praksis har en ofte tematiske tiltak som kombinerer disse to typene, for eksempel øremerkede midler til trafikksikkerhetstiltak. Av de ulike funnene i kapittel 3, er det flere funn som egentlig kan relateres til både utbedring og drift/vedlikehold.

- **Vegdekke og vegoppmerking**. Relativt ny vegoppmerking m 2190 (start registrering) – 3820 (synlig nyere asfaltdekke). Delvis mye sporslitasje og dekkeskade i nordre del. Langsgående vegoppmerking slitt i sørlig del.
- **Vegbelysning** mangler m 2990-4600. Noen eksisterende (eldre) lyspunkt gir i tillegg liten effekt pga. plassering i vegetasjon.
- **Avkjørsler** har varierende standard, og noen ser ut til å være svært breie. I en situasjon med økt (gang- og) sykkeltrafikk må dette vurderes nærmere. I tillegg: Er de etablert i samsvar med plan/krav? I utgangspunktet er det den som har fått tilkomst som har ansvar for at dette. Men samtidig har vegeier et ansvar å kontrollere og godkjenne en avkjørsel.
- **Holdeplasser** skal i dag ha opphøyd venteareal (fortau). Det er delvis et UU-tiltak, men det er også viktig at en buss som glir ved oppbremsing ikke kjører på personer som skal gå på bussen. En av fire holdeplasser har fullgod standard.
- **Rekkverk** har en del feil og mangler. For lav høyde er resultat av reasfaltering over tid, og manglende justering. Normalkravene har endra seg over tid, men noe må også være direkte feil ved oppsetting.
- **Sideterreng og grøft** er et kombinasjonstiltak, og det er særlig på m 3910-4070 som ser ut til å ha for dårlig grøft der sideterrenget samtidig utgjør en trafikkfare.

5 Prioritering av trafikksikkerhetstiltak

I forbindelse med planarbeidet for Alvika Næringspark har potensialet for økt trafikk medført diskusjon om utbedringstiltak på dagens veg.

Beregningsprogrammet TS-EFFEKT blir ofte benyttet for å vurdere potensialet (effekten) av ulike trafikksikkerhetstiltak. Noen verdier er gjengitt i håndbok V722 *Kommunale trafikksikkerhetsplaner* (2025). I tabellen nedenfor er det gjort et utvalg av noen trafikksikkerhetstiltak.

Tabell 5-1: Utdrag fra TS-EFFEKT//hb. V722, effekt av trafikksikkerhetstiltak

Tiltak	Ulykker som påvirkes	Prosent endring av antall drepte eller skadde		
		Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
Fartsgrense fra 60 til 50 km/t	Alle ulykker	-23	-17	-12
Punkt-ATK, (opptil 1 km etter ATK-punkt	Alle ulykker	-51	-51	-51
Venstresvingefelt i T-kryss	Kryssulykker	-20	-20	-20
Gang- og sykkelveg istedenfor blandet trafikk	Sykkelulykker	0	0	0
Belysning, tidligere ubelyst veg	Alle ulykker	-14	-13	-4
Belysning, tidligere ubelyst veg	Mørkelykker	-49	-49	-16

Strekninga framstår ikke som spesielt ulykkesutsatt. Fra og med 2010 er det registrert to politirapporterte trafikkulykker i NVDB:

- 2010: Påkjøring bakfra like sør for kryss med Storskjervavegen.
- 2020: Fotgjenger krysset kjørebanen foran venstresvingende kjøretøy i kryss (Vestre Olsvikveg).

Endra (redusert) fartsgrense har ikke vært diskutert eller vurdert som et mulig tiltak. Det er en "rein" vegstrekning uten kryss og avkjørsler mellom Retirovegen og Østre Olsvikveg. Lenger nord er det en del kryss og avkjørsler, men totalt sett kan fartsgrense 60 km/t vurderes som bra tilpasset eksisterende situasjon.

Med få registrerte trafikkulykker er etablering av ATK neppe aktuelt.

Med ÅDT på ca. 4000 kjt/dag, og med mye tungtrafikk, er en relativt nær "grensa" for når det er aktuelt med venstresvingefelt (eventuelt passeringslomme). Svv hb. N100 kapittel 4.1.1.3 angir er for eksempel 400 kjt/time (sum begge retninger) og minst 20 i venstresving som er minstekravet. Godt plasserte vegvisningsskilt er et enkelt og forebyggende tiltak for å unngå eksempelvis påkjøring bakfra ulykker. Bruk av skilt 711 *Tabellvegviser* plassert på høyre side 20-30 meter før krysset i begge retninger er lettere å oppdage enn skilt 713 *Vanlig vegviser* som har vegvisning til høyre/venstre og er plassert på ene sida av vegen. I tillegg vil det også kunne være behov for forhåndsvarsling med skilt 701 *Tabellorienteringstavle.*

Fremkommelighetstiltak for gående og syklende i form av ny gang- og sykkelveg har blitt nevnt som aktuelt tiltak. Trafikksikkerhetseffekten av tiltaket er angitt som marginal, og i noen tilfeller negativ. Årsaken er at det gir bedre tilgjengelighet, og mer bruk. Særlig i kryssingspunkt (kryss og avkjørsler) kan det bli økning av ulykkene. Samtidig er det et positivt tiltak som gjør daglig ferdsel mindre bilbasert. Og ikke minst øker det trygghetsfølelsen for disse trafikantene.

Etablering av gs-veg på strekninga Hovdevikvegen – Storskjervavegen gir et bra sammenhengende gs-tilbud videre sørover via lokalvegnettet i Olsvika. Gang- og sykkelveg vil også medføre krav om vegbelysning på samme strekninga. Som kommentert i gjennomgangen av dagens situasjon har den etablerte gs-vegen i nordre delen av Bingsa også feil og mangler som utgjør en viss trafikkfare ved bruk. Minste avstand mellom veg og gs-veg 1,5 meter ved fartsgrense 60 km/t, jf. N100 tabell 4.2.1.1-2.

Vegbelysning er et enkelttiltak som isolert sett viser god dokumentert trafikksikkerhetseffekt. Området ved Storskjervavegen bør prioriteres. I samme område bør en også rydde opp i situasjonen ved lomma for

informasjon / holdeplass på østsida av Alvikvegen. Det er under 500 meter til eksisterende vegbelysning lenger nord i Alvikvegen, og da skal belysningen forlenges slik at det blir sammenhengende vegbelysning, jf. N100 krav 4.6.1-2. Ut fra N100 krav 4.6.2-6 skal en heller ikke avslutte vegbelysning i nærheten av trafikkmessige farlige punkter. Vegbelysningen bør derfor forlenges sørover forbi kryss, kulvert og stopplomme ved Østre Olsvikveg.

Drift- og vedlikeholdstiltak:

Reasfaltering og vegoppmerking prioriteres som del av årlig ordinær kontrakt / program for dekkelegging- og vegoppmerking. Stor sporslitasje gjør det vanskelig å drive godt vintervedlikehold. En ny kantlinje har for eksempel angitt effekt på 6% reduksjon av alle ulykker *(ref.: TØI, trafikksikkerhetshåndboken)*. Deler av strekninga ser ut til å ha behov for reasfaltering.

Rekkverk og sideterrengtiltak inngår også ofte i egne kontrakter med entreprenør, og tiltak kan gjennomføres som del av disse kontraktene. Personskadeulykker ved utforkjøring har angitt en reduksjon på ca. 30%, og med litt variasjon i forhold til om det er farlig sidehinder (tre/stolpe) eller grøft *(ref.: TØI, trafikksikkerhetshåndboken)*.

Eksisterende gang- og sykkelveg (kv. 110) bør selvsagt få igjen bredde 2,5 meter ved å foreta kantrensk. Det må avklares ansvar for reparasjon på strekning av gs-vegen med dårlig dekke og manglende avgrensing til næringsarealet.

Prioritet, større tiltak:

- Ny vegbelysning med tiltak i kryssområdet Storskjervavegen. Ref. bl.a. pkt. 13.
- Vegbelysning forlenges sørover forbi krysset med Østre Olsvikveg. Ref. bl.a. pkt. 14-16
- Nødvendig ny vegbelysning videre nordover til Hovdevikvegen blir kombinert med etablering av gs-veg på samme strekning. Ref. bl.a. pkt. 1, 3, 13-16.
- Sideterrengtiltak med rekkverks- og grøfteutbedring. Ref. bl.a. pkt. 16-19.

C01	2025-03-25	Til gjennomgang og kommentar	HAADIM	ERLOPS	HAADIM
Versjon	**Dato**	**Beskrivelse**	**Utarbeidet**	**Fagkontrollert**	**Godkjent**

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. 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.