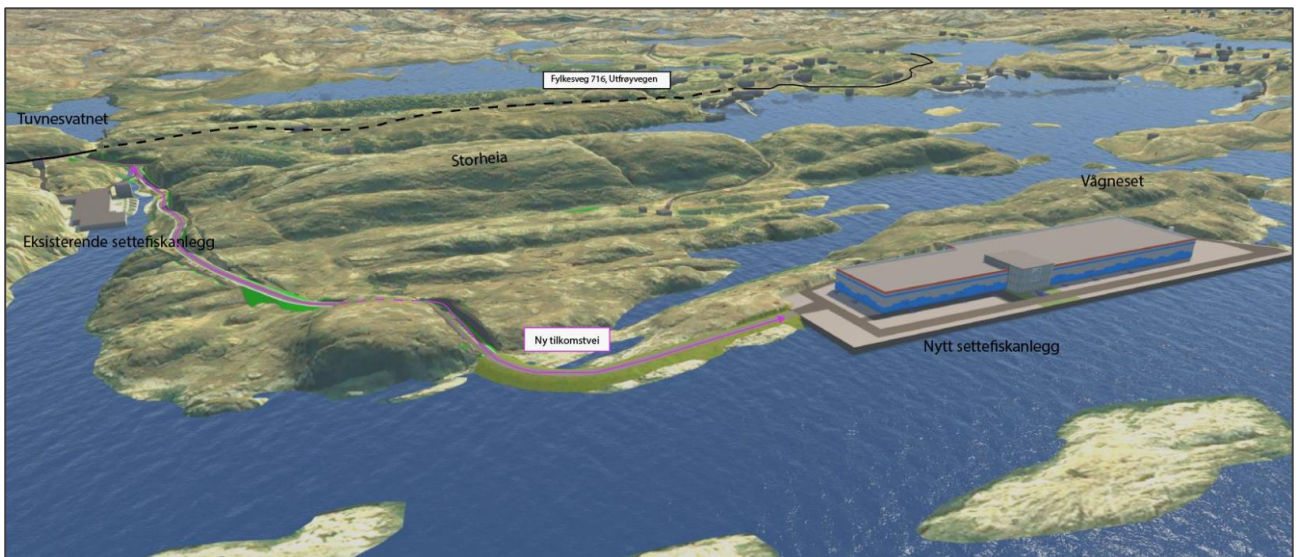


Trafikkanalyse

Vikan settefisk
Vikan settefisk AS



Revisjonshistorikk

Rev	Dato	Beskrivelse av endringen	Utarbeidet av	Kontrollert av:	Godkjent av
00	17.11.2025	Oversendelse for oppdragsgivers kommentarer	Martin Hjelstad	Aksel Helmersen	Amund Bach Stranden

Sweco Norge AS

Prosjekt

Prosjektnummer

Kunde

Dato

Opprettet av

Dokumentreferanse

Organisasjonsnr. 967032271

Tuvnes-Storheia

10239376

Vikan Settefisk AS

17.11.2025

Aksel Helmersen

\\notrdfs001\oppdrag\31714\10239376_tuvnes-storheia\000\06 dokumenter\01 trafikk\04 rapport og notat\20251117_trafikkanalyse_vågneset.docx

Sammendrag

Det er gjennomført en trafikkanalyse i forbindelse med regulering av et næringsområde på Vågneset på Frøya. Planområdet ligger omtrent midt på Frøya, mellom Nordskaget og Bremneset. Det planlegges å etablere et postsmoltanlegg.

NVDB oppgir et lavt antall trafikkulykker i området samt ingen i nærheten av planområdet eller adkomstkrysset fra fylkesveien. Det er planlagt å flytte adkomstkrysset ca. 45 m nordøstover, slik at krysset vil kunne dekke sikt- og svingradiuskravene iht. Statens vegvesens håndbok N100 og V121. Dette vil bidra til en videre økt trafiksikkerhet i fremtidig situasjon.

Produksjonsbygget på planområdet er foreslått på omkring 9600 m². Arealer til samferdselsformål som dekker veg, kaianlegg og p-plasser er også planlagt. Det nye bygget vil ha behov for ca. 17 ansatte som er regnet å ha en turproduksjon på ca. 39 personturer per døgn, med en høy andel reisende med bil. Det er estimert at 85% av de ansatte kjører bil til anlegget som gir en bilturproduksjon på ÅDT, årsdøgntrafikk, 28 kjt/døgn. Leveranser og tjenestebiler utgjør i gjennomsnitt en ÅDT på 1 kjt/døgn. Totalt vil dette føre til bilturproduksjon i yrkesdøgn fra anlegget på ca. 30 kjt/døgn med en tungtrafikkandel på 3 %. Total trafikkmengde på Tuvnesveien, inkludert ny trafikk fra anlegget, vil økes fra 75 kjt/døgn til 105 kjt/døgn.

Som følge av at framkommeligheten til planområdet er avhengig av bruk av bil, er det behov for tilstrekkelig parkeringsdekning ved planområdet. Det er mulighet for tilrettelegging for å bruke sykkel for de ansatte med å etablere innendørs sykkelparkering, en sykkelservicestasjon og garderobes.

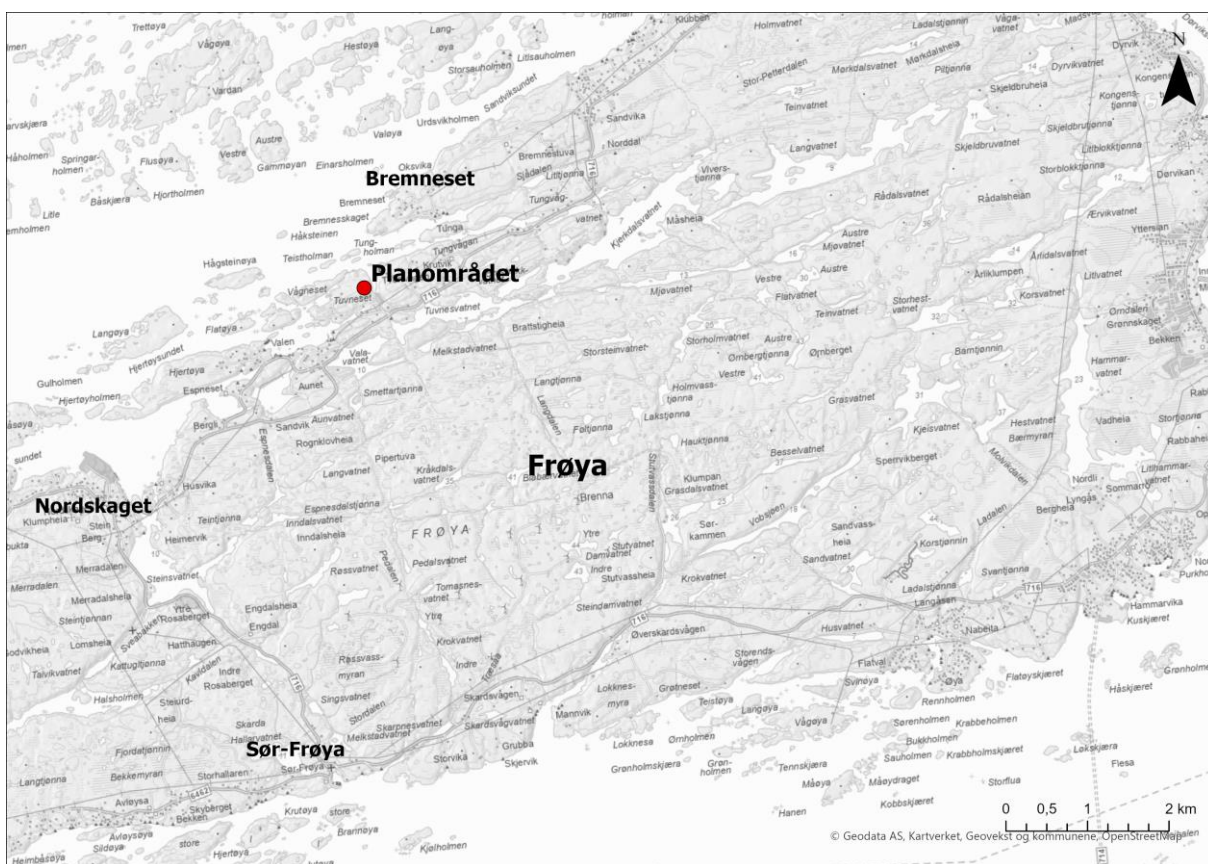
Innholdsfortegnelse

Sammendrag	3
1. Bakgrunn	4
2. Dagens situasjon.....	5
2.1 Veinett og funksjon.....	5
2.2 Trafikkmengde.....	8
2.3 Trafikkulykker	9
2.4 Forhold for gående og syklende.....	10
2.5 Kollektivtilbud.....	11
3. Planforslaget	12
4. Turproduksjon.....	14
4.1 Framskrivning av trafikk.....	14
5. Trafikale vurderinger.....	15
5.1 Trafiksikkerhet og kryssutforming	15
5.2 Parkering.....	15

1. Bakgrunn

Sweco Norge AS er engasjert av Coera på vegne av Vikan Settefisk AS for å bistå med en trafikkanalyse i forbindelse med regulering av næringsareal på Vågneset på Frøya. Det planlegges for etablering av et produksjonsbygg (postsmoltanlegg) på omkring 9600 m² og det skal også etableres samferdselsanlegg som veg, kaianlegg og p-plasser. Det er intensjonen å legge til rette for industri basert på havbruksnæringen, med de transport- og logistikkbehov som medfølger på land og i sjø.

Planområdet ligger omtrent midt på øya, mellom Nordskaget og Bremneset.

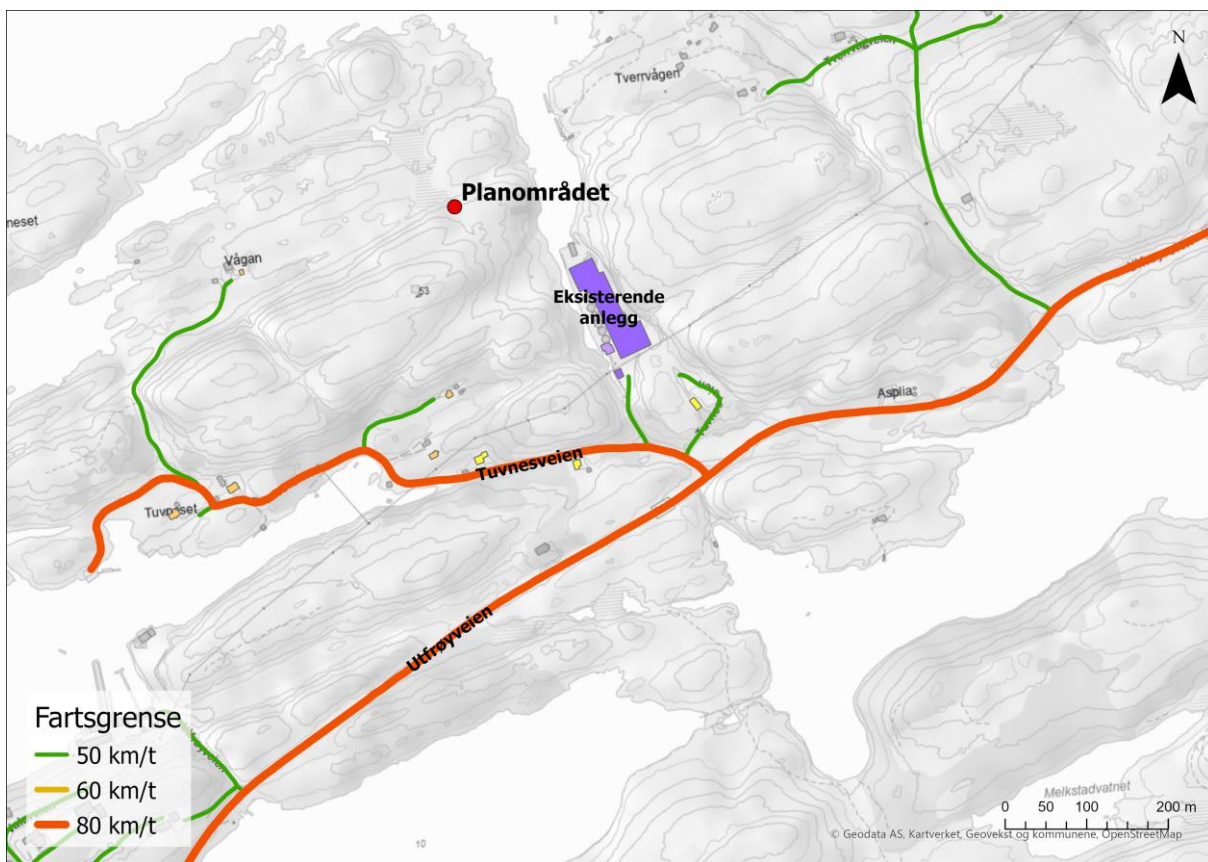


Figur 1: Oversikt over planområdets plassering i området. (Kartkilde: Kartverket)

2. Dagens situasjon

2.1 Veinett og funksjon

Planområdet har adkomst via fv. 716 Utfrøyveien. Fylkesveien har fartsgrense 80 km/t. Tuvnesveien er også registrert med fartsgrense 80 km/t i NVDB (Nasjonal Vegdatabank), men ut ifra utforming og omgivelser vil det være naturlig å holde lavere fart. Fartsgrenser er vist under ved figur 2.



Figur 2: Fartsgrenser for omkringliggende veier.

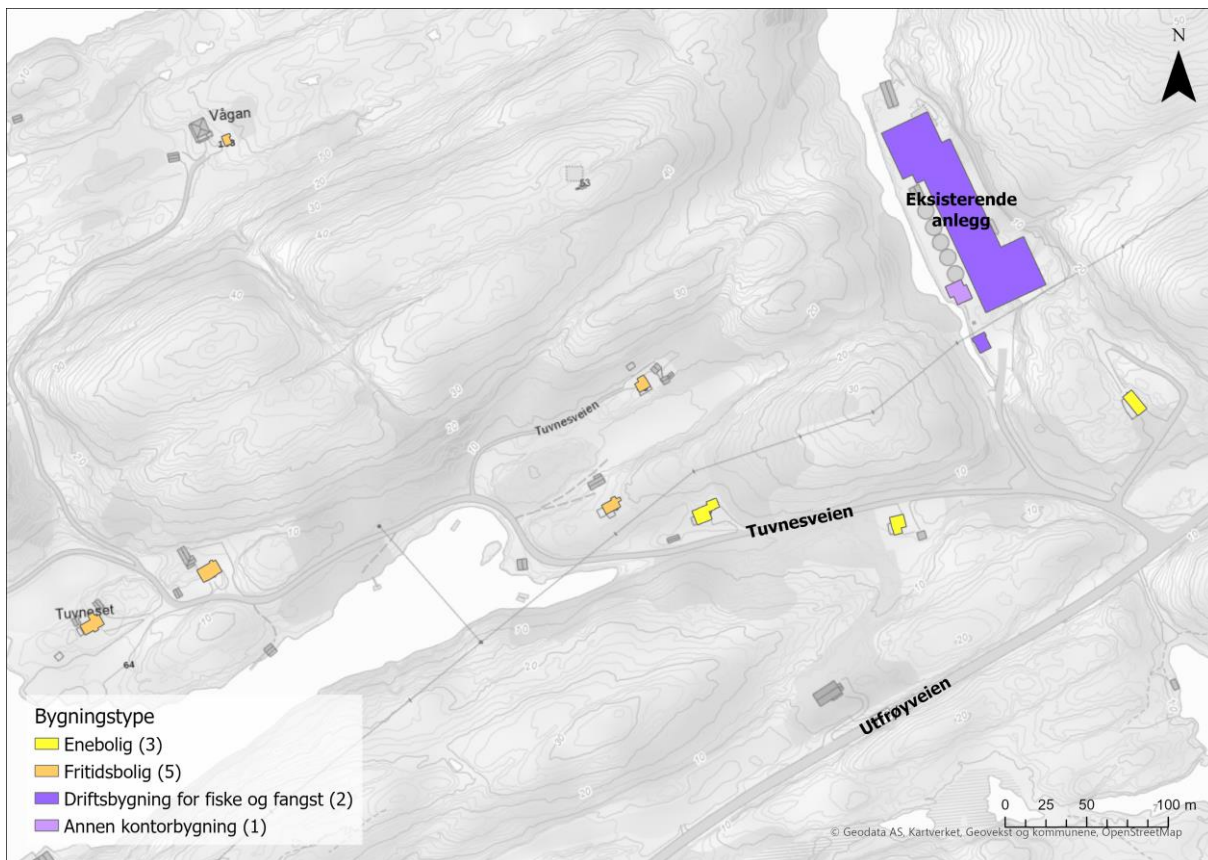
Adkomstveien til eksisterende anlegg har fartsgrense 50 km/t.



Figur 3: T-krysset Utfrøyveien X Tuvnesveien (Kilde: Google Street View, sep. 2024)

Figur 3 viser det vikepliktsregulerte T-krysset Utfrøyveien X Tuvnesveien. Som man så vidt kan se av bildet er det skiltet vikeplikt kjøretøy som skal ut på fv.716 fra Tuvnesveien. Fv.716 Utfrøyveien er forkjørsvei.

Figuren viser Utfrøyveien (sett fra øst for krysset). Man ser at det er et høybrekk på fylkesveien vest for krysset, noe som byr på siktutfordringer for trafikken ut fra Tuvnesveien.



Figur 4: Eksisterende bygninger tilknyttet Tuvnesveien med funksjon.

Som man kan se av figur 4 er det i dag tilknyttet tre eneboliger, fem fritidsboliger samt eksisterende Tuvnes settefisk AS med to bygninger med kategori *driftsbygning for fiske og fangst* og én bygning registrert som *annen kontorbygning*.

Oppdragsgiver har oppgitt informasjon om dagens bruk:

Dagens settefiskanlegg har til sammen åtte ansatte hvor syv møter daglig. Disse har normal arbeidstid (ca. kl. 7-15). Til enhver tid er det én person som har vakt og bor på anlegget. Alle ansatte benytter bil til arbeidet med noe samkjøring. Det er ti bilparkeringsplasser på anlegget, så alle ansatte har tilgang til egen parkeringsplass.

Vanligvis foregår det ca. én varelevering gang i uka, og det foregår typisk ikke arbeidsreiser til/fra anlegget i løpet av dagen. Veterinær besøker anlegget omtrent én gang per uke.

Det er grovt anslått at anlegget i dag produserer ca. ÅDT, årsdøgntrafikk, 20 kjt/døgn.

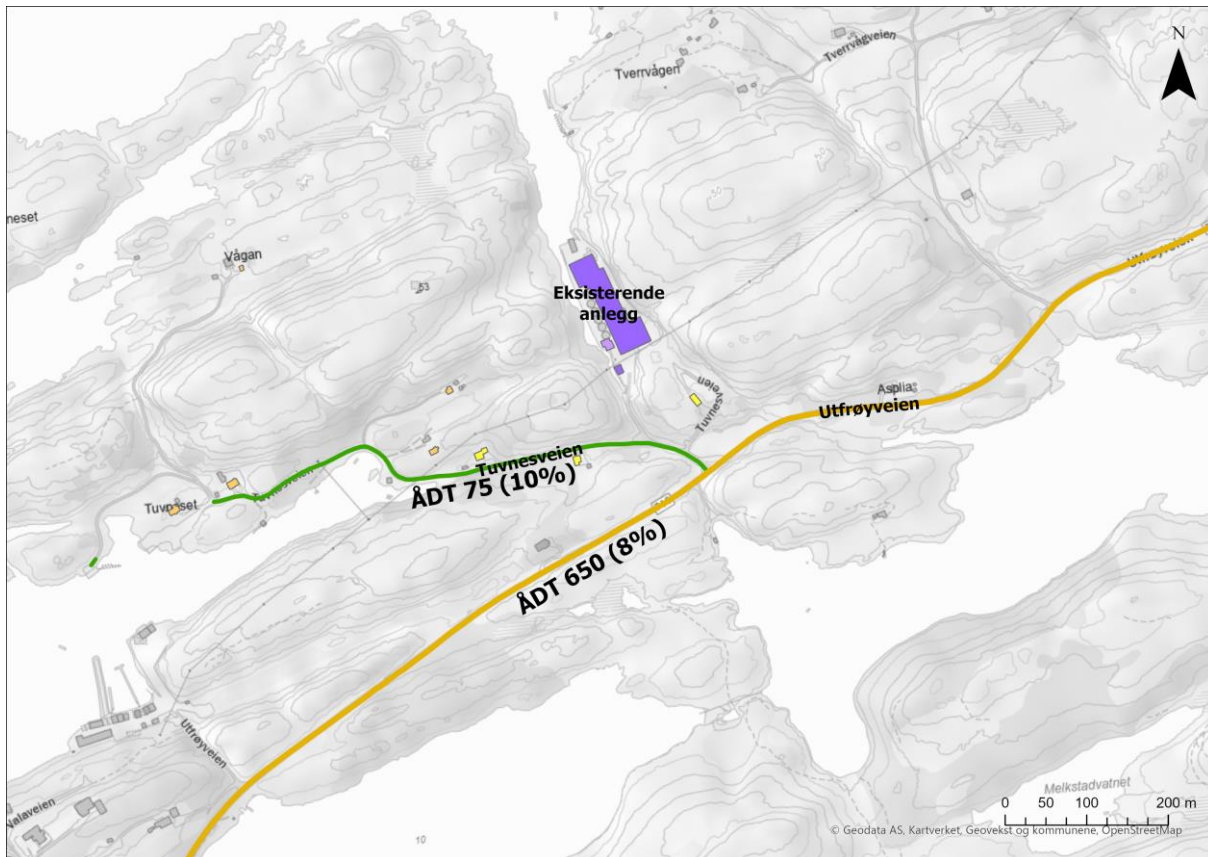
De tre eneboligene er antatt å totalt produsere en ÅDT på ca. 15 kjt/døgn. Fritidsboliger benyttes gjennomsnittlig mellom 50-60 dager i året¹, hvis man antar 60 dagers bruk for de fem fritidsboligene gir det totalt ca. 5 ÅDT kjt/døgn.

Totalt anslås det at eksisterende bygninger og anlegg tilknyttet Tuvnesveien har en bilturproduksjon på ca. ÅDT 40 kjt/døgn.

¹ Kraftig hopp i antall bruksdager på hytta, Prognosesenteret, 2021

2.2 Trafikkmengde

Det eksisterer informasjon om trafikkmengder i nærheten av planområdet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) som innehar data på dette for enkelte av de nærliggende veiene, som vist i figur 5.



Figur 5: Eksisterende trafikkgrunnlag. (Kilde: NVDB, 2022)

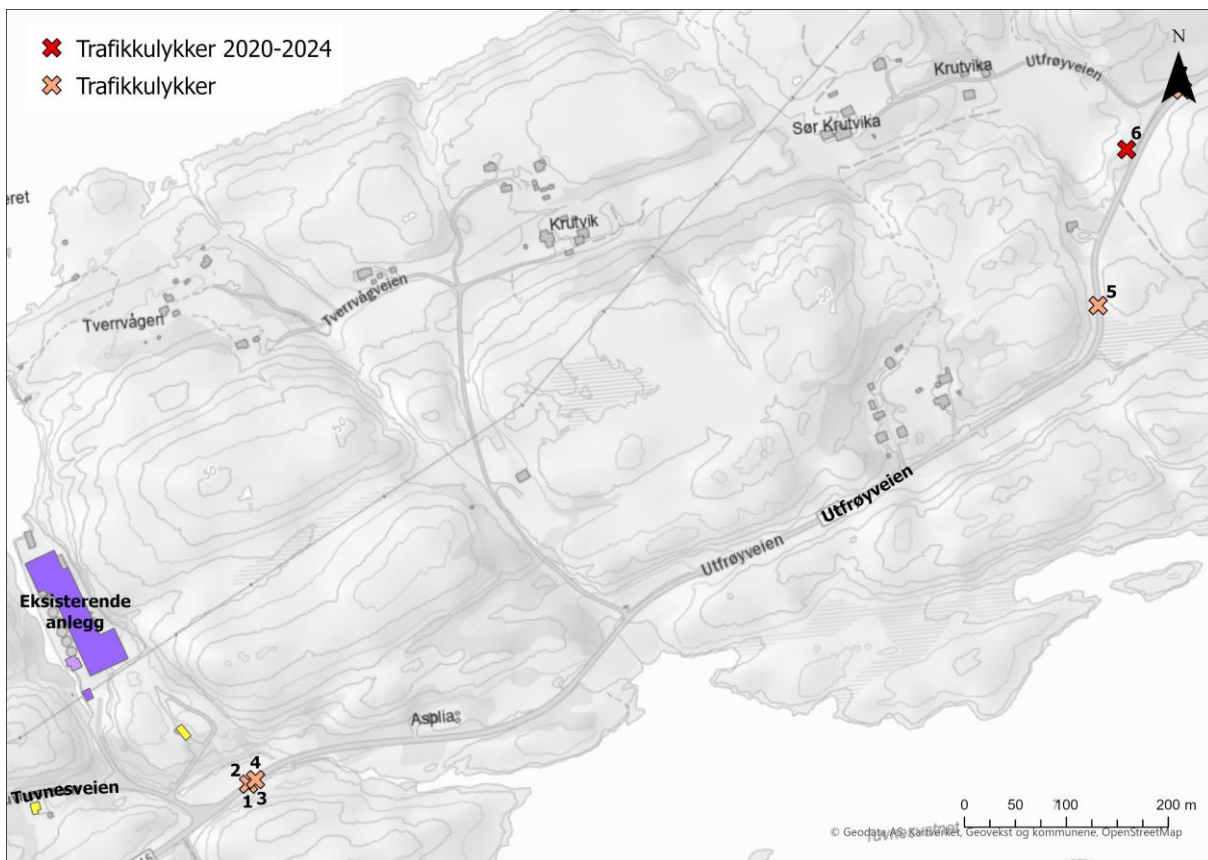
Fv. 716 Utfroyveien er oppgitt med en ÅDT på 650 kjt/døgn med en tungtrafikkandel på 8 %. Verdiene er oppgitt på bakgrunn av *telling og skjønn*. Tuvnesveien er oppgitt med ÅDT 75 kjt/døgn og en tungtrafikkandel på 10 %, disse verdiene er basert på bakgrunn av *skjønn*.

Forskjellen på ÅDT 40 (vårt anslag) og NVDBs oppgitte ÅDT 75 utgjør ingen praktisk forskjell, da dette er veldig små trafikkmengder. Adkomstkrysset er ikke antatt å oppleve kapasitetsutfordringer på noen måte.

2.3 Trafikkulykker

Kartlegging av trafikkulykker i området er gjort gjennom innhenting av data for perioden fra og med 2020 til og med 2024 fra Norsk vegdatabank. De registrerte trafikkulykkene er politirapporterte ulykker med personskade. Ulykkene må ha inntruffet på offentlig- eller privat veg, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk. Ulykkesdataene inneholder informasjon om sted, tid, type ulykke, involverte, forhold (vær, føre etc.) og liknende.

Tidligere erfaringer viser at det på et generelt grunnlag er noe underreportering av ulykker, spesielt for fotgjenger- og sykkelulykker. Dette gjelder imidlertid generelt, og ikke spesielt for vegnettet ved planområdet.



Figur 6: Oversikt over nærliggende trafikkulykker. Røde kryss er ulykker i tidsrommet 2018-2022, oransje kryss er før 2018. (Kartkilde: Kartverket)

Tabell 1: Ulykker, dato, og tidspunkt samt ulykkeskode. Korresponderer med figur 6.

Nr.	Dato og -tid	Ulykkeskode	Involverte enheter
1	Lørdag 21.01.1978 kl. 10:50	Møting på rett vegstrekning	2 stk. personbiler
2	Mandag 29.04.1985 kl. 13:00	Møting på rett vegstrekning	1 stk. lastebil, 1 stk. personbil
3	Onsdag 14.12.1994 kl. 06:30	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i venstrekurve	1 stk. personbil
4	Mandag 07.07.2014 kl. 10:34	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side på rett vegstrekning	1 stk. personbil
5	Mandag 29.04.1985 kl. 13:00	Møting i kurve	1 stk. lastebil, 1 stk. personbil
6	Mandag 29.11.2021 kl. 15:04	Møting i kurve	2 stk. personbiler

Det er ikke tilstrekkelig antall ulykker for at det langs strekningen kan klassifiseres som *ulykkespunkt* (minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 m) eller *ulykkesstrekning* (minimum 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 1 km).

Ut ifra ulykkeshistorikk tyder det ikke på at adkomstkrysset er spesielt ulykkesutsatt.

2.4 Forhold for gående og syklende

Det er ikke eget tilbud for gående og syklende, verken i Tuvnesveien eller i fv.716 Utrøyveien.

Da fv.716 Utrøyveien ligger i dimensjoneringsklasse *Hø1 – Øvrige hovedveger*, $\text{ÅDT} < 4\,000$ og *fartsgrense 80 km/t* er det skal-krav i Håndbok N100² om at hvis ÅDT er over 1000 og potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn eller strekningen er skoleveg, skal det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg eller være tilbud for gang- og sykkeltrafikken på lokalt vegnett.

ÅDT er her under 1000 kjt/døgn, så dermed er det ikke krav om eget gang-/sykkelanlegg.

² Håndbok N100 Veg- og gateutforming, Statens vegvesen, 2022

2.5 Kollektivtilbud

Det er registrert en bussholdeplass av Entur i krysset fv.716 X Tuvnesveien. Bussholdeplassen, *Tuvnes*, er ikke oppmerket eller skiltet. Den betjener skolebussen linje 5211 som går mellom Sistranda og Nordskag via Bremnes/Uttian. Skolebussen har tre avganger fra holdeplassen i hver retning pr. dag, to av dem vestover og én av dem østover i morgenrush og motsatt i ettermiddagsrush.

Anlegget vil være plassert ca. 1 km fra bussholdeplassen.

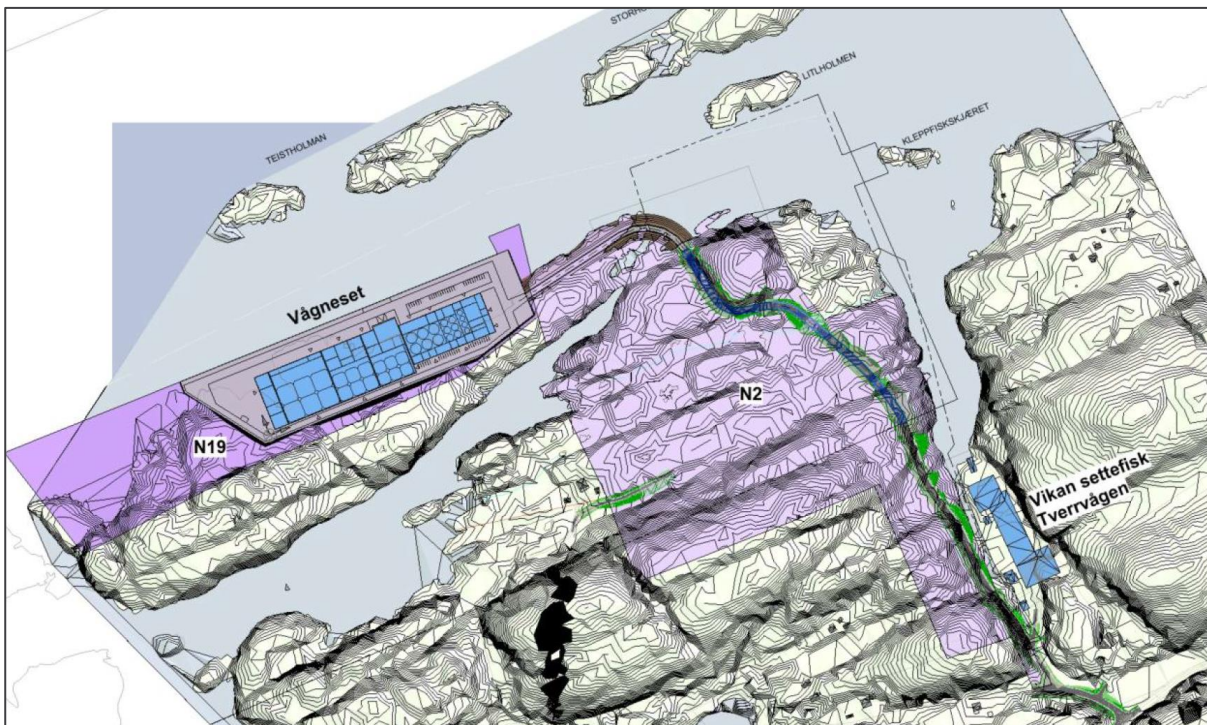
Ut ifra tabell 2 er det *Svært dårlig* tilgang til kollektivtransport, og dette skyldes i all hovedsak frekvensen på bussen.

Tabell 2: Indeks for tilgang til kollektivtransport på dagtid (Kilde: Prosamrapport 218, Urbanet Analyse)

	Under 1 km	1 – 1,5 km	Over 1,5 km
Minst 4 avgang pr time	Svært god	God	Svært dårlig
2-3 avgang pr time	God	Middels god	Svært dårlig
1 avgang pr time	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

3. Planforslaget

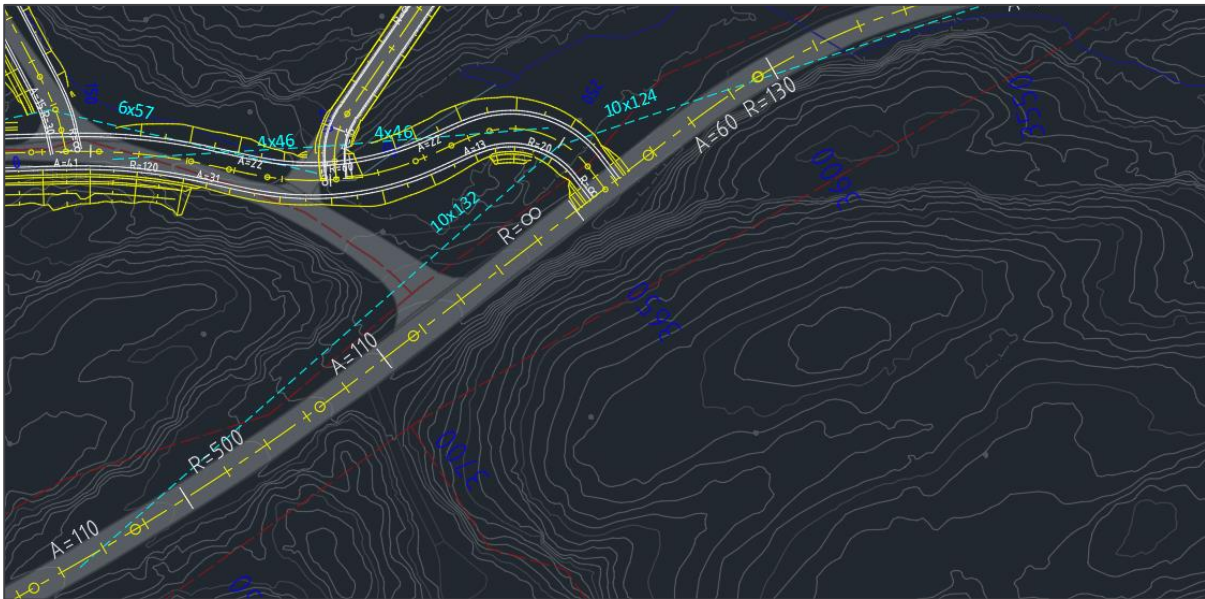
Planforslaget legger fram etablering av nytt postsmoltanlegg på Tuvneset. Den vil være plassert i området N19, som er regulert for *framtidig næringsbebyggelse*. Plasseringen involverer fylling av sjø. Framkomsten blir forbi eksisterende settefiskanlegg og langs en vei som strekker seg videre mot nordvest til anlegget. Illustrasjon av dette er vist i figur 7.



Figur 7 Plassering av eksisterende og nytt anlegg innenfor avsatte arealformål i KPA (Detaljreguleringsplan, Frøya kommune)

Oppdragsgiver har forutsatt dette nye produksjonslokalet vil ha/kreve 17 ansatte. Eksisterende drift hos Vikan settefiskanlegg fortsetter som tidligere.

Det er foreslått omplassering av T-krysset Tuvnesveien X Utrøyveien. Krysset skal flyttes minst 45 m mot nordøst. Dette er gjort som følge av krav stilt av Trøndelag fylkeskommune, for å møte siktkrav stilt i Statens vegvesens håndbok N100. En skisse av det omplasserte adkomstkrysset er vist i figur 8.



Figur 8 Alternativ plassering av T-krysset. (Kilde: Sweco, 2025)

4. Turproduksjon

Oppdragsgiver har oppgitt bakgrunnstall for beregning av turproduksjon. Dette gjelder antall ansatte og antall leveranser og tjenester til anlegget.

Det planlegges for 17 nye ansatte ved det nye anlegget. Det antas en turproduksjonsfaktor på 2,3 turer pr. dag pr. ansatt. Dette er for å ta hensyn til andre turer som kan bli gjennomført ilt. arbeidsdagen, f.eks. som å kjøre til dagligvarebutikken på Nordskog. Dette utgjør ca. 39 personturer pr. døgn.

Som følge av områdets boligtetthet og lang avstand mellom bebyggelse (samt at det ikke er separat tilbud for gående langs veien), antas det at andel reisende med gange er lik null. Bussjåførene som betjener AtB sine skolebusser på Frøya, har informert om at det kun er barn som er passasjerer. Det antas derfor at dette blir gjeldende etter utbygging og ingen av reisene blir gjort med kollektivtransport. Det sees på som en mulighet at noen av turene gjøres med sykkel. Totalt estimeres en transportmiddelfordeling at ca. 85% av reisene tas som bilfører, 10% som bilpassasjer og 5% av syklister. Dette tilsier at ansatte ved det nye anlegget vil generere en estimert bilturproduksjon på 33 kjt/døgn på hverdager. Ut ifra erfaringer fra liknende anlegg antas det at ÅDT vil utgjøre 84 % av YDT, altså i dette tilfellet 28 kjt/døgn.

All næringstransport er regnet til å bli gjennomført av tungtransport. I løpet av året er det oppgitt maks behov for 800 tonn fôr. Disse vil tas med leveranser på lastebil med opptil 28 tonn pr. lass. Dette utgjør et totalt behov for 29 leveranser per år som utgjør 58 turer pr. år. I tillegg blir fjerning av slam gjort hver tredje uke som utgjør ca. 17 ganger per år som utgjør 34 turer pr. år. Tankene med O₂ fylles hver fjerde uke. som utgjør ca. 13 ganger pr. år og 26 turer pr. år. Ellers er det estimert et behov for ca. 1-2 leveranser av annet gods med lastebil per uke. Dette utgjør 4 bilturer. Total næringstransport fra anlegget antas å utgjøre en estimert ÅDT på 1 kjt/døgn.

Total ÅDT til/fra hele anlegget vil være på ca. 30 kjt/døgn med en tungtrafikkandel på 3%.

Dette gir en økning av ÅDT på Tuvnesveien fra 75 til 105 kjt/døgn.

4.1 Framskrivning av trafikk

Framskrivninger er gjort iht. TØI-rapport 1926/2022 for personbiler og TØI-rapport 1918/2022 for tunge biler. Framskrivningsår er satt til 2040. Dette gir etter prognosene på fylkesveien en økning på 9%, fra 650 (8%) til 710 (8%), av den gjennomgående trafikken på Utfroyveien. Det er forutsatt at de øvrige veiene ikke påvirkes betraktelig av overordnede endringer i samfunnet.

5. Trafikale vurderinger

5.1 Trafikksikkerhet og kryssutforming

Trafikksikkerheten ved innkjøringen til planområdet vil primært være avhengig av sikt.

I dagens situasjon er det liten framkommelighet til planområdet uten bruk av bil. Det er svært liten tilgang til bruk av kollektivtransport, da planområdet kun betjenes av skolebuss. På grunn av lav befolkningstetthet i området rundt er det lav sannsynlighet for at en stor andel av de ansatte vil gjennomføre reisen med bruk av sykkel eller gange.

Den foreslåtte omplassering av krysset mellom Tuvnesveien og Utfrøyveien er ca. 45 m nordøst. Utformingen av krysset er tilstrekkelig for å møte krav om siktforhold og svingradius for biler. Dette vil forbedre trafikksikkerheten ved krysset.

5.2 Parkering

Som følge av at framkommeligheten til planområdet primært er avhengig av bruk av bil, er det behov for tilstrekkelig parkeringsdekning ved planområdet.

Å tilrettelegge for sykling kan være et tiltak for å promotere sykling til arbeidsplassen. Dette inkluderer innendørs sykkelparkering, en sykkelservicestasjon og garderober.