

Norgesgruppen

Trafikkanalyse

Wilhelm Dallsvei 44

Oppdragsnr.: 52600339 Dokumentnr.: RIVT1 Revisjon: D01 Dato: 2026-02-11



Trafikkanalyse

Wilhelm Dallsvei 44

Oppdragsnr.: 52600339 Dokumentnr.: RIVT1 Revisjon: D01

Oppdragsgiver: Norgesgruppen
Oppdragsgivers kontaktperson: Skjalg Sørhaug
Rådgiver: Norconsult Norge AS
Oppdragsleder: Ingve Lygre Undheim
Fagansvarlig: Ida Fidgett
Andre nøkkelpersoner: Victoria Ødegaard

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
1	04.02.26	Trafikkanalyse	IngUnd, VicOed	IdaFid	IngUnd
2	11.02.26	Justert på beskrivelse av gangadkomst, samt antall p-plasser hos Malia.	VicOed	IngUnd	IngUnd

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.

Innhold

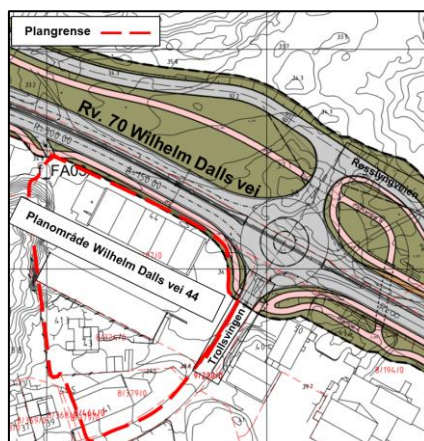
1	Innledning	3
2	Dagens situasjon	4
2.1	Vegsystem og trafikkmengder	5
2.1.1	Trafikkregistreringspunkt på rv. 70	5
2.1.2	Trafikkregistrering i Trollsvingen	8
2.1.3	Korttidstelling i kryss rv. 70 / Trollsvingen	8
2.1.4	Korttidstelling i kryss rv. 70 / Røsslyngveien	9
2.2	Gange og sykkel	9
2.3	Trafikksikkerhet	11
3	Fremtidig situasjon	12
3.1	Etablering av ny dagligvarebutikk og apotek	12
3.2	Bypakke Kristiansund	13
3.3	Arealutvikling i nærheten	13
3.3.1	Atlanten hotell og stadion	13
3.3.2	Ny Gomalandet skole	14
4	Trafikkberegninger	15
4.1	Nyskapt trafikk fra Wilhelm Dalls vei 44	15
4.2	Kapasitetsberegning	16
4.2.1	Om beregningsmetoden og resultatene i SIDRA Intersection	16
4.2.2	Referansealternativ – nytt kryss med dagens trafikk	18
4.2.3	Framtidige trafikkmengder	20
4.2.4	Følsomhetsberegning 5 % vekst	22
4.2.5	Vurdering av kapasitet og trafikkforhold	22
4.3	Usikkerhet	23
5	Vurdering av gangfelt og gangadkomst	24
5.1	Grunnlag for vurderingene	24
5.2	Endrede forutsetninger for gående langs Trollsvingen	24
5.3	Gangfelt over privat veg til Stortua terrasse	25
5.4	Gangadkomst	25
6	Oppsummering og anbefaling	29
7	Referanser	30

1 Innledning

Norgesgruppen Eiendom er i prosess med å detaljregulere Wilhelm Dalls vei 44 i Kristiansund kommune til en dagligvarebutikk (KIWI) og et apotek, se figur 1-2 under. I den forbindelse bistår Norconsult med denne trafikkanalysen. I analysen er det blant annet sett på og vurdert trafikkmengder, trafikkvikling i ny rundkjøring, trafikksikkerhet og forhold for gående og syklende. Rapporten inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.



Figur 1-1: Lokalisering av planområdet i Kristiansund.



Figur 1-2: Planområdet. (Kilde: Geoinnsyn Kristiansund kommune)

I 2025 hadde rv. 70 Wilhelm Dalls vei en årstdøgtrafikk (ÅDT¹) på 19.000 kjøretøy. (NVDB, 2026) Det er så høy trafikk, at det er vanskelig å kjøre ut på rv. 70 fra Trollsvingen med dagens T-kryss. Bypakke Kristiansund har prosjektet *rundkjøring/undergang rv. 70 Trollsvingen/Røsslyngveien og kollektivfelt Goma – Atlanten*, som grenser til planområdet høyest på prioriteringslisten. Se figur 1-2 over. Prosjektet er nå under byggeplanlegging og det er planlagt igangsatt bygging august 2026².

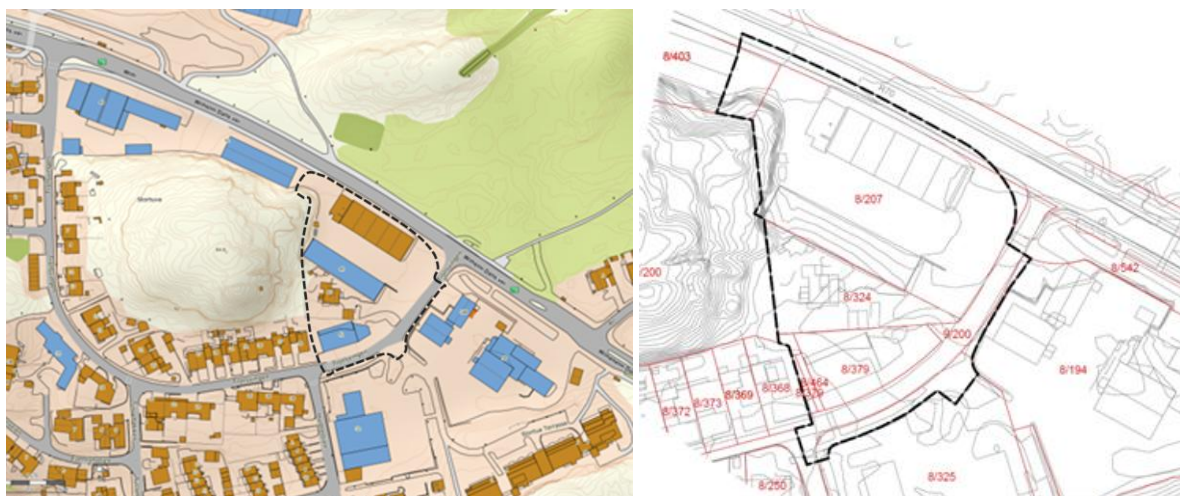
¹ Årstdøgtrafikk (ÅDT) er et gjennomsnitt for antall kjøretøy i døgnet som kjører en veg, gjennom et år.

² E-post fra prosjektleder i Statens vegvesen Halgeir Brudeseth av 19.01.26.

2 Dagens situasjon

Dette kapitlet gir en samlet beskrivelse av eksisterende vegsystem, trafikkforhold og tilrettelegging for myke trafikanter i og rundt planområdet. Beskrivelsen danner et nødvendig grunnlag for å vurdere hvordan etablering av en ny dagligvarebutikk med apotek kan påvirke trafikkavviklingen.

Planområdet har i dag adkomst både fra rv. 70 og fra Trollsvingen. Omgivelsene består hovedsakelig av boligbebyggelse i sør og vest, samt næringsbebyggelse langs rv. 70. I nærområdet ligger blant annet en Bunnpris-butikk, som sammen med øvrig nærings- og boligbebyggelse bidrar til lokaltrafikk i området.



Figur 2-1: Oversiktskart og planavgrensning som viser planområdet og omkringliggende vegsystem. Wilhelm Dalls vei (Rv. 70) går langs øvre del av kartet som hovedveg, mens Trollsvingen slynger seg rundt høyden Stortuva sør for planområdet.

I dag har eiendommen et verksted og garasje/lager, med beskjeden trafikk.



Figur 2-2: Dagens situasjon (Google Street View, juni 2024)

2.1 Vegsystem og trafikkmengder

Planområdet er lokalisert langs Wilhelm Dalls vei (rv.70), som er en riksveg med viktig funksjon for både lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk. Rv. 70 har fartsgrense 50 km/t og årsdøgntrafikk (ÅDT)³ på 19 000 kjøretøy, hvorav ca. 6 % er lange kjøretøy. Trafikkmengden indikerer at veien har høy belastning, særlig i rushtidsperioder.

Sør for rv. 70 ligger Trollsvingen, som er en kommunal veg med fartsgrense 30 km/t. Veggen betjener hovedsakelig bolig- og næringseiendommer i området, og er i dag tilknyttet rv. 70 via et forkjørsregulert T-kryss.

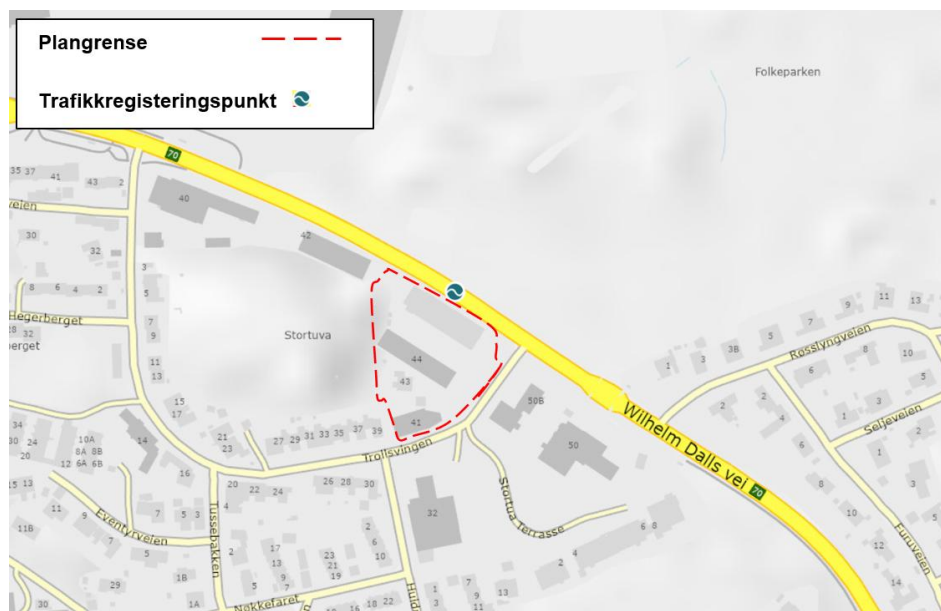
Det er innhentet trafikkregistreringer fra flere ulike kilder:

1. Statens vegvesens trafikkregistreringspunkt på rv. 70 rett ved Wilhelm Dalls vei 44: [Trafikkdata | Atlanten](#)
2. Kristiansund kommune med trafikkradar ViaCount2 i Trollsvingen
3. Egen krysregistrering rv. 70 / Trollsvingen

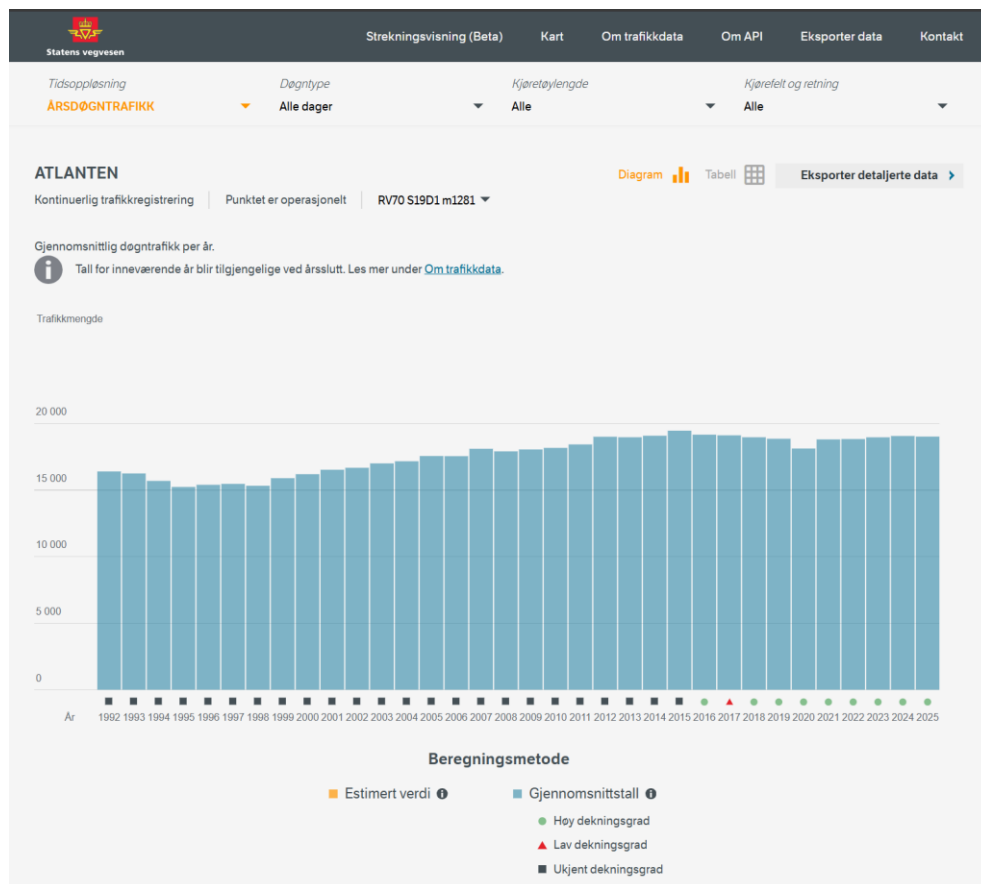
I delkapitlene under gjennomgås de ulike datakildene. Alle registreringene er til nytte for å fremskaffe trafikkgrunnlag for kapasitetsberegning i trafikkmodellen Sidra Intersection.

2.1.1 Trafikkregistreringspunkt på rv. 70

Statens vegvesen har et trafikkregistreringspunkt rv. 70 Atlanten som er like ved planområdet, se figur 2-3 under.



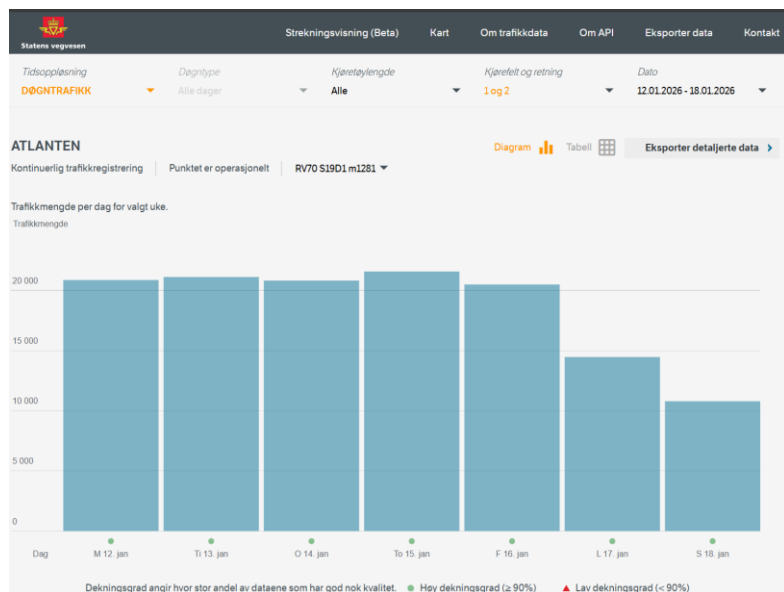
Figur 2-3: Kontinuerlig trafikkregistreringspunkt rv. 70 Atlanten er lokalisert like ved planområdet.



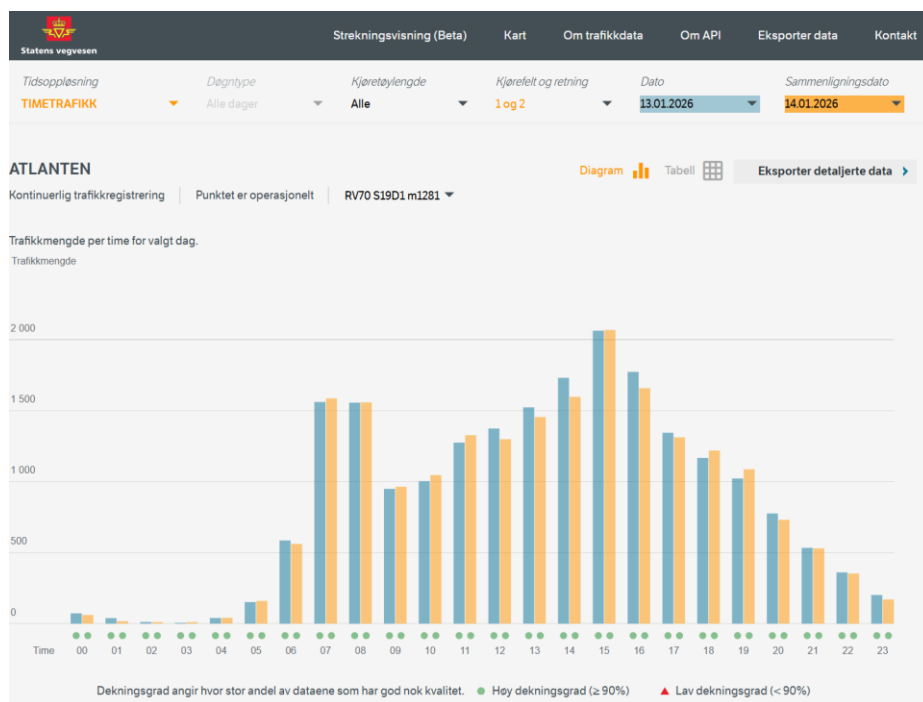
Figur 2-4: Årsdøgntrafikk siden oppstart i 1992. Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.

Trafikkregistreringspunktet samler inn data om trafikkvolum fordelt på retning, for hver time og for seks ulike lengdekategorier på kjøretøy. Figur 2-4 over viser årsdøgntrafikken for hvert år siden registreringsoppstart i 1992. Det var allerede høy trafikkmengde på 90-tallet med over 15.000 i ÅDT. Siden har trafikken økt jevnt opp til om lag 19.000 i ÅDT, som kan tyde på at veien har nådd sin kapasitet.

Siden Kristiansund kommune gjennomførte registrering i Trollsvingen 12.-15. januar 2026 (se kapittel 2.1.2), er det valgt ut den dagen som ser mest representativ ut for trafikkregistreringspunktet Atlanten for ettermiddagsrush kl. 15-16. Begge dager ser representativ ut, se figur 2-5 og figur 2-6. Det skiller kun 5 kjøretøy for aktuell time mellom kl. 15-16 for den ene dagen til den neste. En velger å gå videre med onsdag 15.01.25 siden den er høyest.



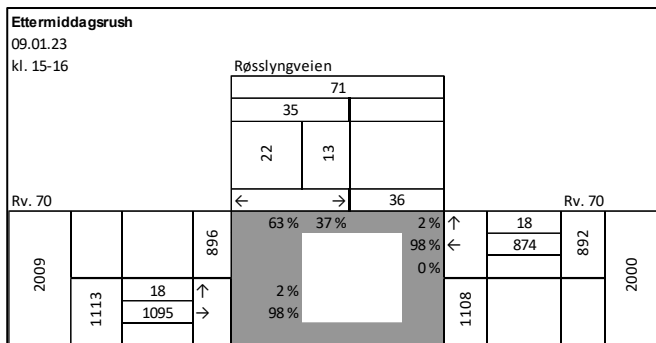
Figur 2-5: Døgntrafikk over uke 3 i 2026. Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.



Figur 2-6: Timetraffikk. Sammenligning av de to aktuelle dagene, når det også var trafikkregistrering i Trollsvingen.

2.1.4 Korttidstelling i kryss rv. 70 / Røsslyngveien

I forbindelse med planleggingen av ny Gomalandet skole, gjennomførte Kristiansund kommune rushtidsregistrering av trafikk i dette krysset mellom rv. 70 / Røsslyngveien i 2023. I 2025 åpnet ny Gomalandet skole, med omtrentlig dobbelt så mange elever som tidligere. Norconsult gjennomførte trafikkanalysen og framskrivning av trafikktall etter åpning. (Norconsult, 2023)



Figur 2-9: Trafikkregistrering rv. 70 / Røsslyngveien. (Kristiansund kommune, 2023)

2.2 Gange og sykkel

Langs rv. 70 er det etablert gang- og sykkelveg på begge sider av vegen. I tillegg finnes det en gangbru som gir en planskilt og trafikksikker krysningsmulighet for gående og syklende over riksvegen. I nærheten av krysset mellom Trollsvingen og rv. 70 er det etablert et gangfelt som gir gående en prioritert krysningsmulighet over Trollsvingen. Gangfeltet mangler egen belysning, og oppmerkingen fremstår som slitt.



Figur 2-10: Gangfelt som krysser Trollsvingen og kobler gang- og sykkelveien langs rv. 70 sammen (Google Street View, mai 2024).

Langs Trollsvingen er det et ensidig tilbud til gående i form av fortau. Fortauet starter på den ene siden av vegen, men opphører og skifter til den andre siden av vegen i området ved parkeringsplassene til Aktiv trafikkskole og Pizzabakeren. Fra dette punktet og frem til krysset med rv. 70 er det fortau på én side av vegen.

Trafikkanalyse

Wilhelm Dallsvei 44

Oppdragsnr.: 52600339 Dokumentnr.: RIVT1 Revisjon: D01



Figur 2-11: Opphør av fortau på den ene siden av vegen av Trollsvingen og videre tilbud på den andre siden av vegen (Google Street View, mai 2024).

Videre er det etablert et tilrettelagt krysningspunkt for gående over privat veg med avkjørsler til Bunnpris og til et næringsbygg med flere virksomheter.



Figur 2-12: Tilrettelagt krysningspunkt i Trollsvingen over avkjørsel til parkeringsområde, boligveg og næringsbebyggelse (Google Street View, mai 2024).

2.3 Trafikksikkerhet

I løpet av den siste 10-årsperioden har det blitt registrert 5 politirapporterte trafikulykker i området. Alle ulykkene har inntruffet på rv. 70. Det er ikke registrert politirapporterte trafikulykker på Trollsvingen i samme periode.

Ulykkene på rv. 70 er hovedsakelig knyttet til venstresving og påkjøringer bakfra. Denne typen ulykker kan ha sammenheng med perioder med høy trafikkbelastning, redusert trafikkavvikling og kapasitetsbrudd på hovedvegen, for eksempel i rushperioder.

Med fem registrerte trafikulykker fordelt over en tiårsperiode oppfyller området ikke Statens vegvesens kriterier for verken ulykkespunkt eller ulykkesstrekning (Statens vegvesen, 2014).



Figur 2-13: Oversikt over politirapporterte trafikulykker på og langs rv. 70 i nærheten av planområdet i siste tiårsperiode. Kartdata er hentet fra vegkart.no.

3 Fremtidig situasjon

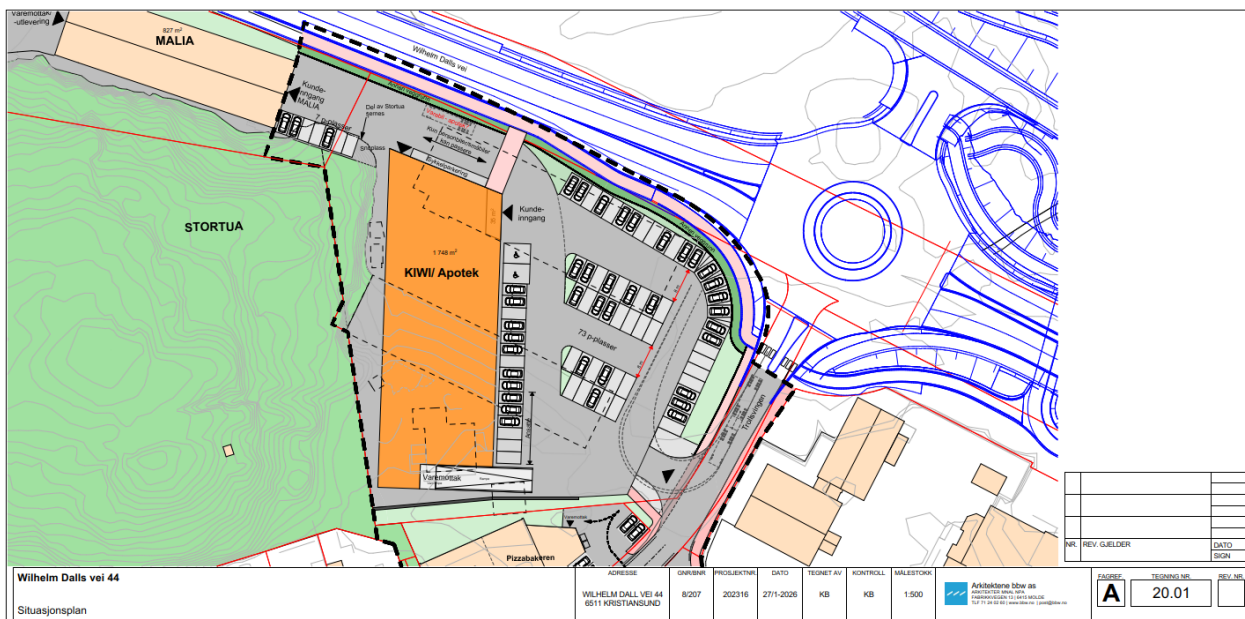
Den fremtidige situasjonen i området påvirkes både av planlagt utbygging innenfor planområdet og av større offentlige vegtiltak som er under planlegging og gjennomføring. I dette kapittelet beskrives kjente planer og fysiske endringer som vil ha betydning for fremtidige trafikforhold, herunder etablering av ny dagligvarebutikk og apotek, tiltak i regi av bypakken i Kristiansund samt annen relevant arealutvikling i nærområdet. Beskrivelsen utgjør grunnlaget for de videre trafikkvurderingene.

3.1 Etablering av ny dagligvarebutikk og apotek

Den fremtidige situasjonen omfatter etablering av en ny dagligvarebutikk og apotek med et bruksareal på om lag 1 700 m², inkludert varemottak. Etableringen vil medføre økt trafikk til og fra området sammenlignet med dagens situasjon, hovedsakelig i form av kundetraffikk og varelevering.

Adkomst for biltrafikk til og fra butikken er planlagt via den kommunale vegen Trollsvingen. Avkjørselen er plassert slik at direkte inn- og utkjøring til rv. 70 unngås. Løsningen innebærer at eksisterende avkjørsler mot riksvegen fjernes, og at det ikke etableres nye konfliktpunkter mot riksvegen.

Det er planlagt 73 parkeringsplasser for kunder på eiendommen, samt 5 parkeringsplasser til nabobutikken MALIA. Parkeringsarealene er utformet med interne kjørearealer for adkomst til parkering og varemottak. Varelevering er lagt til eget varemottak, adskilt fra hovedadkomst for kundetraffikk.



Figur 3-1: Foreløpig utkast til illustrasjonsplan som viser plassering av dagligvarebutikk og apotek i forhold til planlagt rundkjøring ved rv. 70.

3.2 Bypakke Kristiansund

Bypakken i Kristiansund ble vedtatt i Stortinget 3. juni 2025. Prosjektet som står øverst på prioriteringslisten er utbygging av rundkjøring i krysset rv.70 Trollsvingen/Røsslyngveien, samt etablering av kollektivfelt på strekningen Goma-Atlanten. Rundkjøringen vil erstatte dagens vikepliktsregulerte T-kryss og er et offentlig vegtiltak som gjennomføres uavhengig av utbyggingen innenfor planområdet.

Tiltaket ligger utenfor planavgrensningen for denne reguleringsplanen, men omtales i trafikkanalysen fordi det vil ha vesentlig betydning for trafikkavviklingen i området i fremtidig situasjon. Med ny rundkjøring vil adkomstforholdene til Trollsvingen og planområdet bli langt enklere og mer trafiksikkert.

Rv. 70 vil i fremtidig situasjon fortsatt ha funksjon som hovedveg med betydning for både lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk. Gang- og sykkelveg langs rv. 70 videreføres gjennom rundkjøringsområdet, og eksisterende krysningsmulighet over Trollsvingen opprettholdes og tilpasses den nye kryssløsningen.

3.3 Arealutvikling i nærheten

3.3.1 Atlanten hotell og stadion

Reguleringsplan for Atlanten Hotel og Stadion er en plan for nytt Atlanten hotell og stadionanlegg i Kristiansund. Planen omfatter også en parsell av rv. 70 Wilhelm Dalls vei med to rundkjøringen og to fotgjengerunderganger.

Reguleringsplan med KU Atlanten Hotell og Stadion Kristiansund

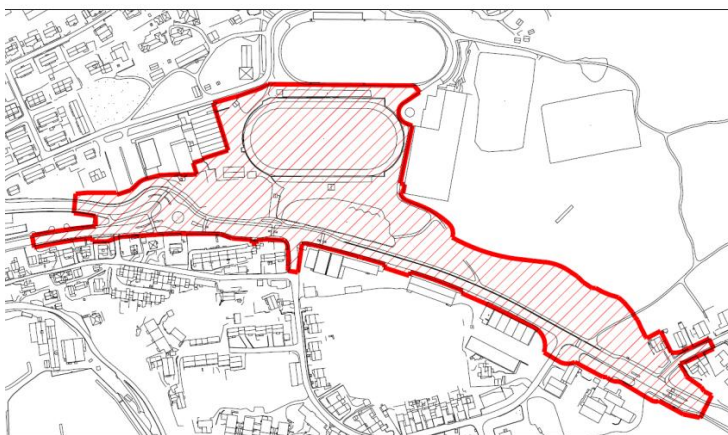


Atlanten Eiendom AS

Utgave: 05

Dato: 2011-07-12

Figur 3-2: Reguleringsplan med KU Atlanten hotell og Stadion.



Figur 3-3: Planområdet for Atlanten hotel og stadion, samt utvidelse av rv. 70 til fire felt.

Hotellet er ikke bygget, men det er hensyntatt trafikk til/fra Atlanten hotell i kapasitetsberegninger i kapittel 4.2. KU for reguleringsplanen viser at hotellet vil produsere trafikk tilsvarende ÅDT på 450 i åpningsår. (Asplan Viak, 2011) Dette er tatt med da det vil ha påvirkning av trafikkavviklingen i ny rundkjøring rv. 70/Trollsvingen/Røsslyngveien.

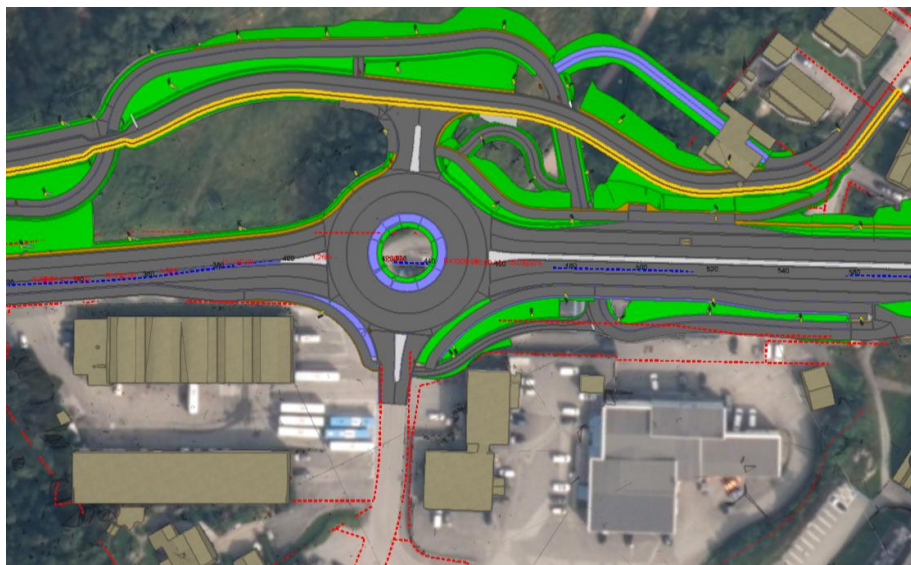
3.3.2 Ny Gomalandet skole

Høsten 2025 stod ny Gomalandet skole klar, innerst i Røsslyngveien. Skolen har økt i størrelse med sammenslåing med Dalabrekka skole. Trafikknotat for utvidelse av skolen er benyttet for å finne trafikkmengde inn til Røsslyngveien. (Norconsult, 2023) Trafikkregistreringspunktet rv. 70 Atlanten⁵ har fått med seg endringene siden oppstart av ny og større skole.

⁵ [Trafikkdata | Atlanten](#)

4 Trafikkberegninger

Dagens kryss mellom rv. 70 Wilhelm Dalls vei og Trollsvingen er regulert om til rundkjøring. Siden nytt kryss er nært forestående, beregner en ikke for dagens T-kryss. Dette siden ny rundkjøring sannsynligvis vil være på plass før ny dagligvarebutikk er etablert. Se bilde av vegmodell i figur 4-1.



Figur 4-1: Skjermbilde fra vegmodell av nytt kryss⁶.

Nye kjørefelt vil bli regulert til kollektivfelt – enten med eller uten tillatt taxi.

4.1 Nyskapt trafikk fra Wilhelm Dalls vei 44

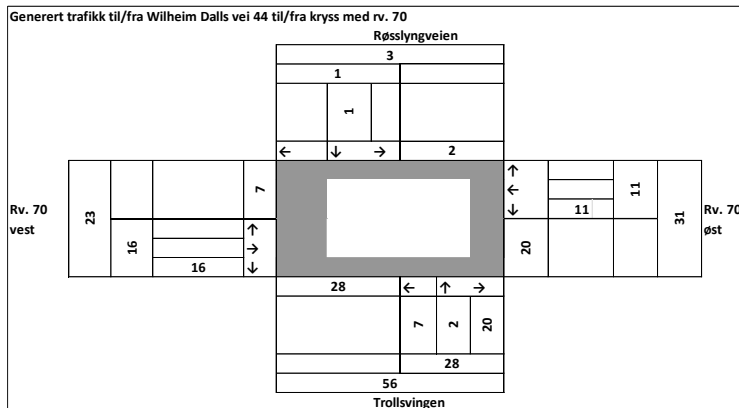
For å beregne trafikk fra dagligvareforretning, apotek og malerbutikk har en nyttet seg av håndbok V713 Trafikkberegninger. (Statens vegvesen, Håndbok V713 Trafikkberegninger, 2014) Beregner med 90 personturer per 100 kvm dagligvare og apotek. Antar noe lavere turproduksjon for malerforretning, med 30 personturer pr 100 kvm. Det er også nyttet seg av Nøkkeltallsrapport for Nasjonal reisevaneundersøkelse. Benyttet reisemiddelfordeling gjennomsnittlig for Norge for handlereiser. Disse er gjengitt i tabell 4-1. (Opinion, 2025)

Tabell 4-1: Beregning av trafikk generert av avkjørselen til Wilhelm Dalls vei 44.

Trafikk fra Wilhelm Dalls vei 44			Reisemiddelfordeling					
	areal	personturer	Bil, som fører	bilpassasjer	gange	kollektivt	sykkel	Annet
Maleforretning	827	248	55 %	13 %	21 %	7 %	3 %	1 %
Personturer per 100 kvm malebutikk	30		136	32	52	17	7	2
Kiwi og apotek	1748	1573	865	205	330	110	47	16
Personturer per 100 kvm Kiwi og apotek	90							
TOTALT Wilhelm Dalls vei 44		1821	1002	237	382	127	55	18

⁶ Mottatt av Statens vegvesen (Andreas Eidem) i e-post av 22.01.26.

Fordeling til/fra Wilhelm Dalls vei 44, så antar en at 70 % kommer fra rv. 70 og kjører tilbake til rv. 70. Resten er lokaltrafikk i Trollsvingen. Bidraget av trafikken vil se ut slik fra Wilhelm Dalls vei 44 i krysset ved rv. 70, se figur 4-2.



Figur 4-2: Nyskapt trafikk i kryss med rv. 70, skapt av Wilhelm Dalls vei 44.

4.2 Kapasitetsberegning

Siden det er beskjedent med trafikk i Trollsvingen og i avkjørselen til ny dagligvarebutikk, er det ikke nødvendig å beregne for avkjørselen inn til Wilhelm Dalls vei 44. Trafikken ut fra butikken må vike for trafikk på Trollsvingen, siden de kommer fra en parkeringsplass. Trafikken ut av ny rundkjøring kjører fritt forbi avkjørselen til Wilhelm Dalls vei 44, da trafikk ut fra p-plass har vikeplikt. Derav får en ingen køoppstuvning i Trollsvingen.

Derimot har en analysert krysset mellom rv. 70 og Trollsvingen, som størsteparten av biltrafikken til og fra butikken vil komme fra. Krysset har høy trafikk, spesielt i hovedretningene på rv. 70

4.2.1 Om beregningsmetoden og resultatene i SIDRA Intersection

Kapasitetsberegningene er utført i SIDRA Intersection versjon 10.0. Kapasitet defineres som det *maksimale* antall kjøretøyer som kan ventes å passere et snitt eller en ensartet strekning av et kjørefelt eller en vei i løpet av et gitt tidsrom under de eksisterende vei- og trafikkforhold. Resultatene fra kapasitetsberegningene er presentert i form av belastningsgrad, maksimal kølengde og gjennomsnittlig forsinkelse.

Belastningsgrad er kategorisert i samsvar med tabell 4-2. Belastningsgraden sier noe om forholdet mellom kryssets trafikkmengder og kapasitet. Jo høyere belastningsgrad, jo dårligere avvikling. Når belastningsgraden er under 0,70 (70 prosent kapasitetsutnyttelse) er det liten kødannelse i tilfarten og liten forsinkelse. Den praktiske kapasitetsgrensen anses å være ved en belastningsgrad på om lag 0,85-0,90. Belastningsgrad opp til 0,80 kan under heldige forhold anses å gi tilfredsstillende trafikkavvikling. I praksis regner en med at belastningsgrad opp mot 0,80-0,85 gir en akseptabel trafikkavvikling. Verdier fra 0,85 og opp mot 1,0 oppfattes som mindre tilfredsstillende med økende forsinkelser og kødannelser. Belastningsgrad på over 1,0 tilsvarer overbelastning slik at køene vil vokse fram til etterspørselen avtar. Teoretisk er det ingen kapasitetsreserve ved beregnet belastningsgrad over 1,0.

Kølengden som beregnes i tilknytning til kryss er maks kølengde, gitt i 95 prosentil. Dette betyr at maks kølengde vil kunne overskrides 5 % av tiden.

Forsinkelse er gitt i gjennomsnittlig forsinkelse per kjøretøy. Forsinkelse tilsvarer tapt tid grunnet interaksjon i et kryss. Dette inkluderer all nedbremsing, akselerasjon, stopp, start og ventetid, som tilsvarer summen av trafikkavhengig forsinkelse og geometrisk forsinkelse.

For rundkjøring er det benyttet Environment Factor på 1,05, som viser seg å være representativ for norske forhold⁷. Om ikke annet er spesifisert for de ulike kryssene, er det benyttet Exiting Flow Effect på 10 % i tilfartene.

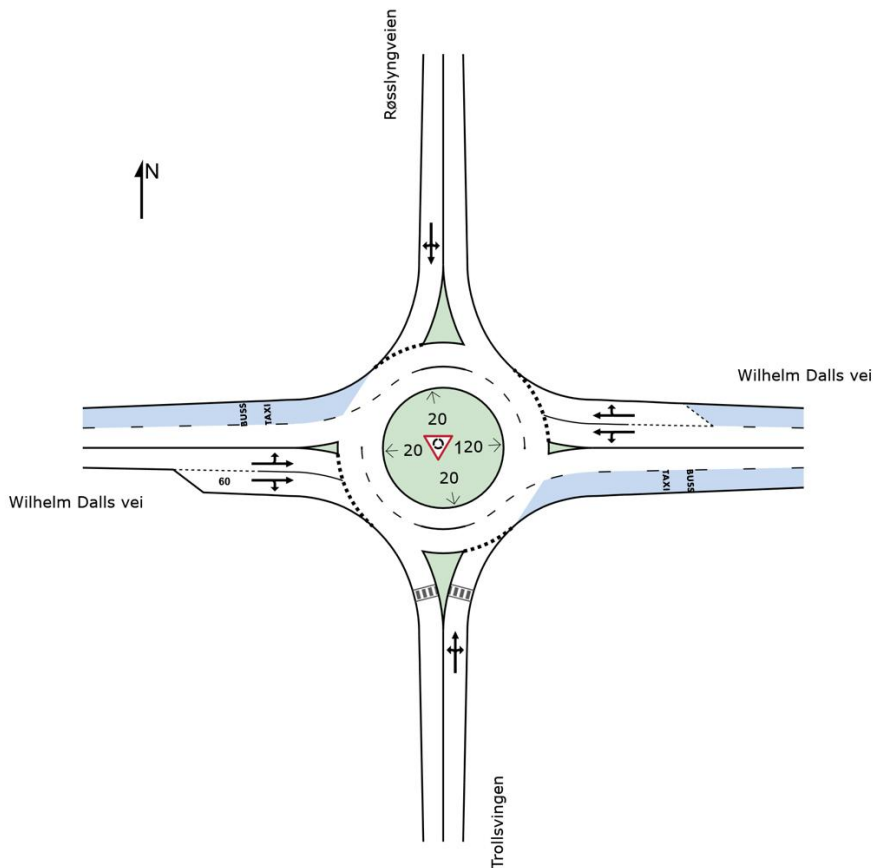
Tabell 4-2: Klassifisering av belastningsgrader med beskrivelse.

Belastningsgrad	Beskrivelse
< 0,6	Lav belastning, lite/ingen forsinkelse som følge av annen trafikk
0,6 - 0,69	Moderat belastning, lite forsinkelse
0,7 - 0,79	Høy belastning, noe forsinkelse
0,8 - 0,89	Belastning nær kapasitetsgrensen, betydelig forsinkelse
0,9 - 0,99	Overbelastning, stor forsinkelse
> 1,0	Stor overbelastning, meget stor forsinkelse

⁷ Hilde Kristine Myre (2010). Praktisk uttesting av SIDRA for å vurdere kapasitets- og avviklingsforhold i rundkjøringer. Masteroppgave, NTNU. Tilgjengelig fra: <http://www.sidra.no/download/Masteroppgave%202010%20Hilde%20K%20Myre.pdf>

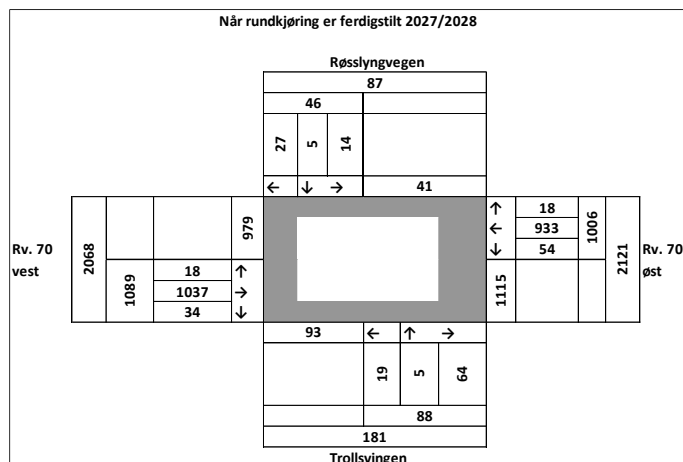
4.2.2 Referansealternativ – nytt kryss med dagens trafikk

Ut fra reguleringsplan og tilsendt byggeplan har en modellert opp rundkjøringen mellom rv. 70 / Trollsvingen / Røsslyngveien slik som forespeilet i planene, se figur 4-3.



Figur 4-3: Veiutforming fra trafikkmodellen av ny rundkjøring.

Ut fra trafikkgrunnlaget beskrevet i kapittel 4.1, har en kommet frem til trafikkmengde i ny rundkjøring, som vist i figur 4-4.



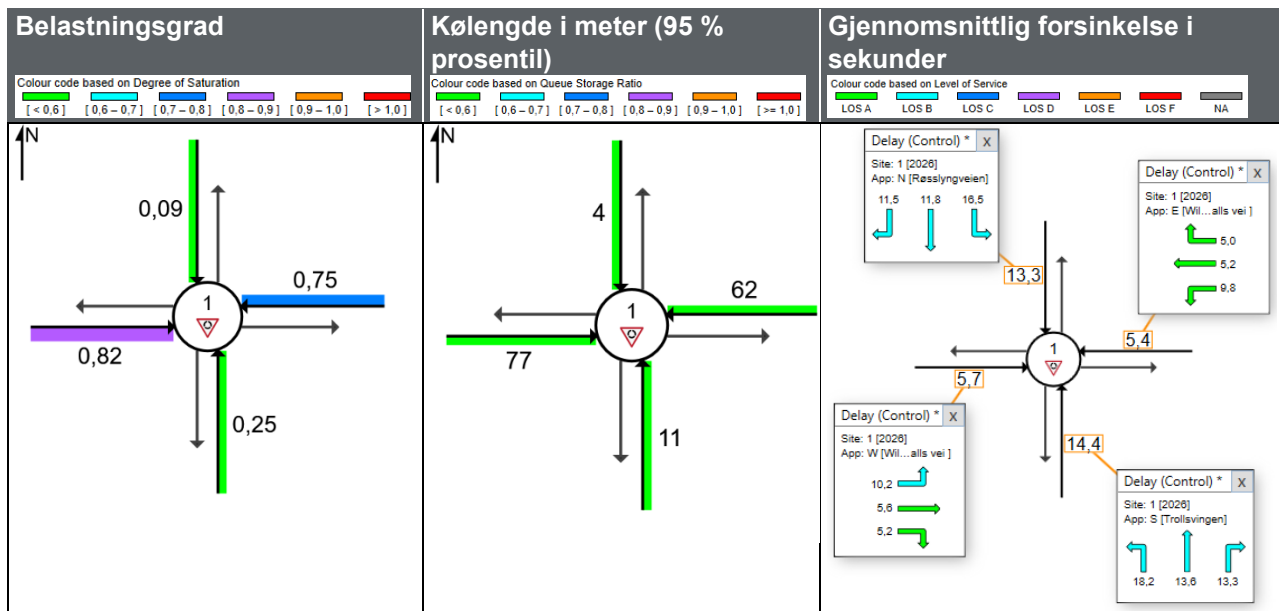
Figur 4-4: Rushtidstrafikk kl. 15-16 ved åpning av rundkjøring (trafikktall 2026).

Ut fra rutetabell⁸ finner et at det går om lag 10 busser i hver retning. Bussene vil kjøre i høyre-felt inn mot og gjennom rundkjøringen, mens øvrig trafikk kjører i venstre kjørefelt når de skal rett frem. Resten av feltbruken er vist i figuren. Det er ikke lagt til grunn at el-biler kan kjøre i kollektivfeltet. Statens vegvesen vurderer om også taxi skal tas ut av kollektivfeltet. Taxi utgjør så liten andel, at på faglig skjønn så kan taxi tillates.

Tabell 4-3 under viser beregning av belastningsgrad, kølengde og forsinkelse for situasjonen med dagens trafikk etter åpning av ny rundkjøring. Selv med stor trafikk gjennom krysset, er trafikkavviklingen tilfredsstillende. Hovedveien rv. 70 vil ha lengst kølengde, men køen går raskere enn på sideveiene Røsslyngveien og Trollsvingen. Rv. 70 har kun om lag 5 sekunders forsinkelse gjennom krysset, mens sideveiene har 11-18 sekunders forsinkelse i gjennomsnitt for ettermiddagsrushet kl. 15-16. Dette er naturlig da sideveiene har mange å vike for på rv. 70.

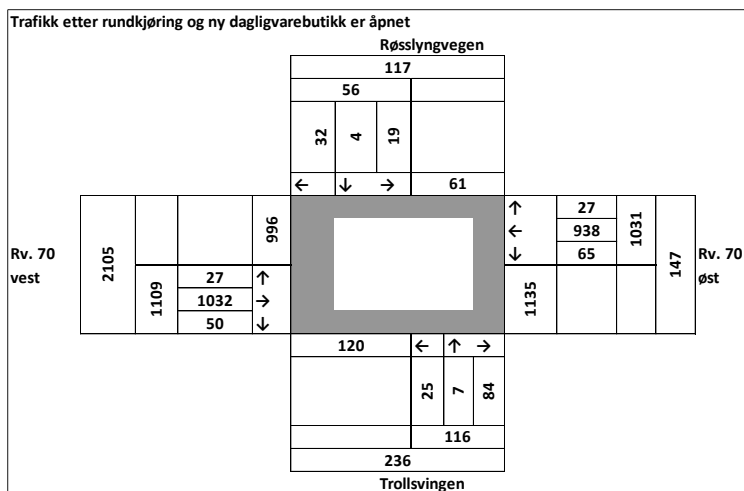
⁸ Entur – nasjonal reiseplanlegger

Tabell 4-3: Trafikkberegning av ny rundkjøring for referansealternativ, med dagens trafikk 2026 for kl. 15-16.



4.2.3 Framtidige trafikkmengder

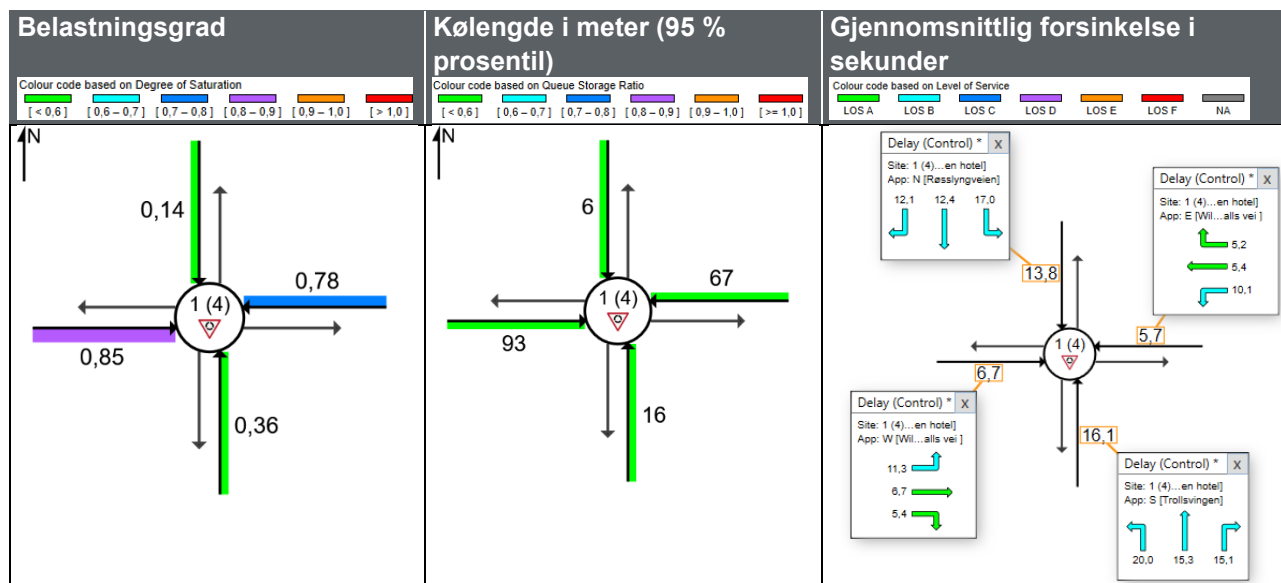
Med beregning av trafikkgrunnlag i kapittel 4.1, har en kommet frem til en ny trafikkmengde i rv. 70 / Trollsvingen / Røsslyngveien, se figur 4-5 under. Tallene tar høyde for kundeadkomst til malerforretningen Malia via Trollsvingen og samme avkjørselen til Wilhelm Dalls vei 44. Med dette grepet i planen unngår Malia å ha egen avkjørsel med høyre-av høyre på lønsning på rv. 70, noe som gir trafiksikkerhetsfordeler for g/s-vegen som får et mindre kryssingspunkt. Samt at det blir færre u-svinger i rundkjøringene på rv. 70. U-sving tar opp større kapasitet i rundkjøringene enn de andre svingebevegelesene. Tallene under tar også høyde for reguleringsplan med nytt hotell Atlanten, som gir noe mer trafikk i Røsslyngveien. Hotellet er regulert, men ikke påbegynt bygging enda.



Figur 4-5: Trafikk i rundkjøring rv. 70, etter ny dagligvare og Atlanten hotel er kommet.

Fremtidig trafikk fra planen gir beskjeden vekst i belastning av rundkjøringen rv. 70 / Trollsvingen, se tabell 4-4. Den mest belasta tilfarten er de som kjører ut av sentrum på rv. 70. For denne tilfarten øker belastningen fra 0,82 til 0,85. Kølengden øker fra 77 til 93 m på det lengste. Fremdeles er køhastigheten rask, siden forsinkelsene er kun 6 sekunder på rv. 70 ut av byen.

Tabell 4-4: Trafikkberegning av ny rundkjøring trafikk 2026 pluss utbygging, for kl. 15-16.

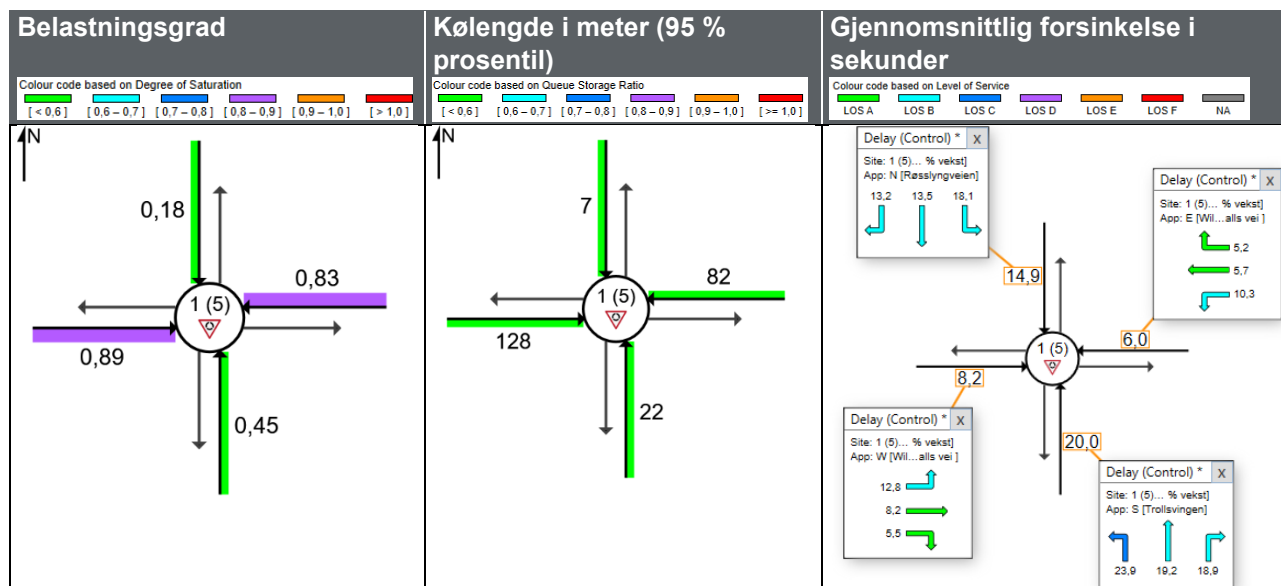


4.2.4 Følsomhetsberegning 5 % vekst

Siden bypakke Kristiansund har mål om økt bruk av kollektivtransport, sykkel og ganger, er det ikke riktig å framskrive personbiltrafikken i henhold til ordinær prognose for trafikkvekst. I foregående kapittel har en allerede tatt høyde for arealutvikling som er planlagt i nærområde, med blant annet hotell Atlanten som ikke er bygget enda. Likevel er det riktig å ta en følsomhetsberegning for å sjekke om eventuelle kapasitetsutfordringer eller trafikksikkerhetsutfordringen om det likevel skulle bli enda mer vekst i biltrafikken.

I tabell 4-5 under, har en økt trafikken med 5 % for alle svingebevegelser, i tillegg til utbyggingen av dagligvarebutikk og hotell Atlanten. Belastningen øker opp til 0,89 for trafikken ut av byen. Dette vurderes til å være rundkjøringens praktiske kapasitet.

Tabell 4-5: Trafikkberegning av ny rundkjøring, følsomhetsberegning med 5 % generell trafikkvekst, for kl. 15-16.



4.2.5 Vurdering av kapasitet og trafikkforhold

Ny rundkjøring mellom rv. 70 / Trollsvingen / Røsslyngveien har kapasitet nok til utbyggingen i planområdet, samt for gjeldene regulering hotell Atlanten. Rundkjøringen vil bli høyt trafikkert, men har likevel tilfredsstillende avvikling.

Det vil ikke være fare for tilbakeblokkering fra avkjørsel til planområdet og tilbake til rv. 70, av to årsaker:

1. Trafikk fra planområdet har vikeplikt ut av p-plassen.
2. Avkjørselen kommer på høyre side for trafikken ut rv. 70, slik at en unngår å vike (unntatt for myke trafikanter på fortau) når en svinger av Trollsvingen og inn på planområdet.

Avkjørselen har tilstrekkelig avstand til rundkjøringen på rv. 70.

4.3 Usikkerhet

Det er knyttet usikkerhet til denne trafikkanalysen. Det er flere usikkerhetsmomenter til trafikkgrunnlaget og til kapasitetsberegningene. Det er størst usikkerhet i trafikkgrunnlaget.

Trafikkgrunnlaget

Norsk vegdatabank⁹ har høy grad av sikkerhet i forhold til om en registrerer trafikkdata på andre måter. Når disse tallene brukes må man likevel være årvåken og på vakt, siden noen av dataene til NVDB har varierende grad av kvalitet og usikkerheter. Rv. 70 har høy grad av sikkerhet, siden en har et kontinuerlig trafikkregistreringspunkt.

Manuelle kryssregistreringer har usikkerhet i form av både menneskelige feil, påvirkning av hendelser og aktiviteter i området, og naturlig variasjon.

Beregning turproduksjon fra utbyggingsområder, baserer seg på historiske data fra tilsvarende arealbruk. Det er vanskelig å treffe helt på type arealbruk, reisemiddelfordeling og antall turer det gir. Dette gir naturlig nok usikkerheter til beregningen, men man får tallfestet en mest sannsynlig trafikkutvikling fra et område som bygges ut, basert på beste tilgjengelige erfaringstall.

Kapasitetsberegninger

Til kapasitetsberegninger er det benyttet Sidra Intersection 10.0. Den er utviklet og forbedret hele tiden fra sin opprinnelse i 1984. Sidra er et avansert verktøy for detaljert beregning og vurdering av kapasitets- og avviklingsforhold i ulike krysstyper. Programmet beregner en rekke parametere for vurdering av kryssløsninger som for eksempel ulike kapasitetsbegrep, avviklingskvalitet, kø, forsinkelse, stopp, drivstofforbruk, forurensning og kostnader. Trafikkmodellen er blant de beste modellene til å gjenskape trafikkavviklingen i rundkjøringer. Modellen innehar ulike typer usikkerheter, som blant annet flere parametre for kalibrering. For rundkjøringer er de viktigste parametrene for usikkerhet hva en setter som Environmental Factor og Exiting flow effect. Det finnes norske studier på hva er bør benytte av Environmental Factor (Hilde Kristin Myre, 2010). Usikkerhetene til modellen Sidra, anses som betydelig lavere enn trafikkgrunnlaget.

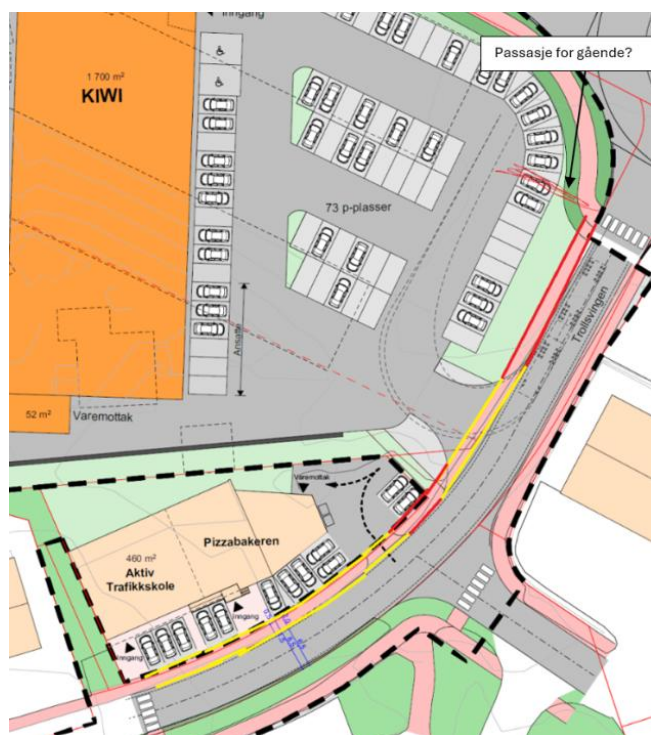
⁹ [Hente ut og se på data i Nasjonal vegdatabank | Statens vegvesen](#)

5 Vurdering av gangfelt og gangadkomst

5.1 Grunnlag for vurderingene

I planarbeidet er det utarbeidet alternative løsninger for myke trafikanter som grunnlag for dialog med Kristiansund kommune. Alternativene er oversendt kommunen, som i etterkant har utarbeidet en veiledende skisse for å tydeliggjøre ønskede prinsipper for gangløsninger i området som vist i figur 5-1.

Den kommunale skissen er lagt til grunn for de videre vurderingene, med spesielt fokus på trafiksikkerhet og fremkommelighet.



Figur 5-1: Veiledende skisse som viser ønskede prinsipper for gangløsninger i området. Gul linje viser nedsenket kantstein.

5.2 Endrede forutsetninger for gående langs Trollsvingen

I dagens situasjon opphører fortauet langs Trollsvingen før parkeringsarealene ved Aktiv trafikkskole og pizzabakeren. Gående ledes dermed bort fra parkeringsområdet og over til motsatt side av veien via gangfelt.

Med foreslått løsning forlenges fortauet forbi parkeringsplassene. Dette innebærer at gående i større grad ledes til og langs et område med bilaktivitet, der kjøring, manøvrering og rygging over fortauet inngår som en del av normal parkering. Disse endrer forutsetningene for kryssing på stedet, og reiser spørsmål om hvorvidt det er hensiktsmessig å etablere et markert krysningspunkt her.

Et oppmerket gangfelt tett opp mot parkeringsplassene vurderes som lite egnet i en slik situasjon. Et gangfelt kan gi gående en forventning om at bilister alltid vil oppdage dem og stanse, samtidig som rygging over

fortauet skjer regelmessig. Dette medfører at gangfeltet i praksis kan bli krysset av ryggende kjøretøy, noe som svekker trafikksikkerheten og gir utydelige vikepliktsforhold.

For gående som skal til og fra Kiwi-butikken, blant annet fra Huldrestien og nærliggende boligområder på motsatt side av Trollsvingen, kan det likevel være behov for å krysse kjørebane i området. Dersom det vurderes nødvendig å legge til rette for kryssing her, anbefales det at dette vurderes som en tilrettelagt kryssning uten oppmerking. En slik løsning forutsetter at gående har vikeplikt og krysser når forholdene er oversiktlige og trygge, og er bedre tilpasset et område der rygging inngår som del av normal kjøremåte.

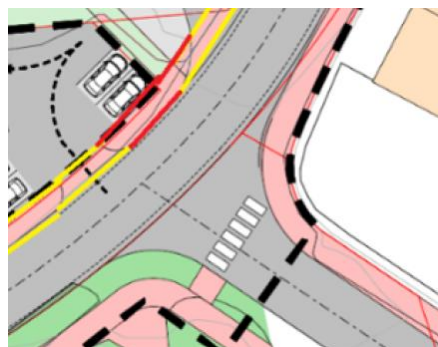
5.3 Gangfelt over privat veg til Stortua terrasse

Det er foreslått gangfelt over den private vegen til Stortua terrasse som betjener avkjørsel til Bunnpris og et næringsbygg med flere virksomheter. Krysningspunktet er i dag etablert som en tilrettelagt kryssing.

For gående som benytter denne siden av vegen i forbindelse med adkomst til og fra den nye dagligvarebutikken og apoteket, vil et oppmerket gangfelt samle kryssing til ett tydelig punkt. Forlengelse og tilpasning av gang- og sykkelvegen bidrar til at kryssing skjer på et mer oversiktlig og forutsigbart sted.

Krysningsslengden på stedet er imidlertid relativt lang. En oppstramming av kryssområdet vil kunne gi bidra til å redusere krysningssavstanden for gående og gi bedre lesbarhet i trafikksituasjonen. Det anbefales at gangfeltet plasseres mest mulig vinkelrett på tilstøtende fortau for å sikre god universell utforming (Statens vegvesen, 2011).

Krysningspunktet mangler i dag belysning. Etablering av intensivbelysning vil kunne forbedre synligheten for gående, særlig i mørke perioder. Med en oppstramming av krysset og forbedret belysning vil løsningen kunne gi bedre oversikt enn dagens situasjon og legge til rette for tryggere kryssing, samtidig som fremkommelighet for kjørende trafikk ivaretas.



Figur 5-2: Dagens situasjon og utsnitt fra veiledende skisse.

5.4 Gangadkomst

Videreføring av fortau som kobles sammen med gang- og sykkelvegen langs rv. 70 vurderes som et godt trafikksikkerhetstiltak, og gir et helhetlig og sammenhengende tilbud for myke trafikanter. I tråd med kommunens skisse og Statens vegvesens håndbok N100 anbefales det at nedsenket kantstein føres gjennom avkjørsler der fortau krysser, for å tydeliggjøre vikepliktsforhold og sikre et sammenhengende gangareal (Statens vegvesen, 2023).

Fortau inn avkjørselen til KIWI-butikken

Det er vurdert om fortau inn avkjørselen til dagligvarebutikken og apoteket kan være et egnet tiltak. Dette er særlig relevant fordi gangadkomst via rv. 70 gir en relativt lang omvei til butikkens inngang for gående fra nærliggende boligområde. Erfaring tilsier at gående i praksis vil benytte denne traseen til og fra butikken, uavhengig av formell tilrettelegging.

Et fortau i avkjørselen kan gi et tydelig definert gangareal og bidra til å redusere konflikter mellom gående og kjørende i selve avkjørselen. Samtidig vil en slik løsning føre til at gående i større grad ledes inn i parkeringsområdet. Dersom det er mulig å etablere en sammenhengende ganglinje langs bygget og frem til inngangen, vurderes dette som en bedre løsning enn å lede gående gjennom parkeringsarealet. Se figur 5-3.

Passasjen vil kunne få betydning for gående fra nærliggende boligområder i sør og vest for butikken. Dette inkluderer barn og unge, samt øvrige beboere som naturlig vil bruke passasjen som hovedadkomst til butikken. Siden det nærmeste boligområdet ligger på sør- og vestsiden av planområdet, vil mesteparten av de som går til butikken sannsynligvis bruke denne traseen fremfor traseen som følger gang- og sykkelveien til rv. 70. En tydelig og trygg ganglinje langs bygget vil gjøre ferdselen enklere og mer forutsigbar, og bidra til å redusere risikoen for konflikt mellom gående og kjørende.

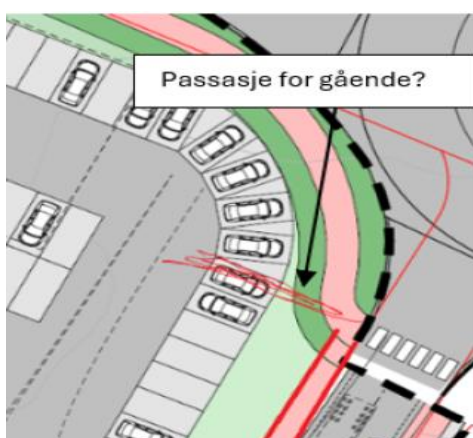
Tiltaket vil gagne mer sårbare trafikantgrupper, som barn og eldre, som har større behov for en definert gangforbindelse enn mer trafikkvante voksne. Ved å sikre en sammenhengende trase fra boligområdet til inngangen, kan passasjen gi disse gruppene bedre oversikt, færre konfliktpunkter og en tryggere adkomst.

Passasje mellom parkerte biler

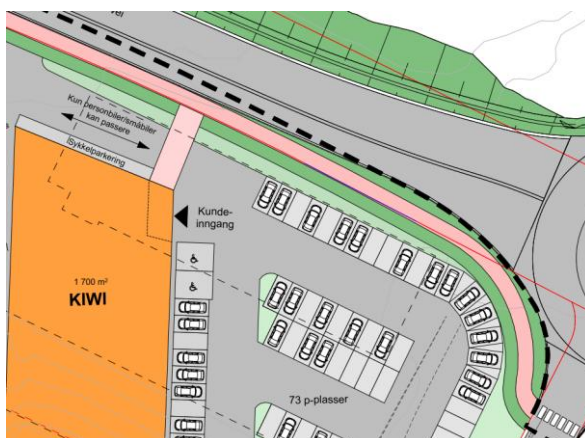
Kommunen har foreslått å vurdere en passasje for gående gjennom parkeringsområdet, som kobler gangfeltet ved rv. 70 direkte til dagligvarebutikken og apoteket.

Dette vurderes som lite hensiktsmessig. Parkeringsområdet har mange bilbevegelser, og en passasje mellom parkerte biler vil føre gående inn i et område med begrenset oversikt og økt konfliktpotensial. Omveien ved å lede gående rundt parkeringsområdet vurderes som liten, og det anses derfor som mer fordelaktig å holde gående utenfor parkeringsarealet.

Gangadkomst fra rv. 70 anbefales videreført som primær løsning for gående til butikkens inngang



Figur 5-4: Foreslått passasje inn i parkeringsområdet.



Figur 5-5: Planlagt gangadkomst fra rv. 70.

6 Oppsummering og anbefaling

Trafikkanalysen er gjennomført i forbindelse med planlagt etablering av ny dagligvarebutikk (KIWI) og apotek innenfor planområdet i Wilhelm Dalls vei 44. Analysen har vurdert forventede virkninger for trafikkmengder, trafikkavvikling, trafiksikkerhet og forhold for gående og syklende.

Planområdet har i dag adkomst både fra rv. 70 og fra den kommunale vegen Trollsvingen. Rv. 70 er en hovedveg med høy trafikkbelastning. Som del av bypakken i Kristiansund planlegges det etablert en rundkjøring i krysset mellom rv. 70, Trollsvingen og Røsslyngveien. Rundkjøringen er et offentlig tiltak som gjennomføres uavhengig av denne reguleringsplanen, men vil ha positiv effekt på trafikkavviklingen og trafiksikkerheten i området.

Den planlagte utbyggingen vil medføre økt trafikk til og fra planområdet, hovedsakelig i form av kundetrafikk og varelevering. All adkomst til butikken er planlagt via Trollsvingen. Eksisterende avkjørsler mot rv. 70 forutsettes fjernet, og det etableres ikke nye konfliktpunkter mot riksvegen. Dette vurderes som en klar forbedring sammenlignet med dagens situasjon.

Gjennomførte kapasitetsberegninger viser at den planlagte rundkjøringen på rv. 70 vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere både dagens trafikk og forventet trafikkøkning som følge av tiltaket. Beregninger med følsomhetsanalyse indikerer at trafikkavviklingen vil være tilfredsstillende også ved moderat generell trafikkvekst.

Fordelene for gående og syklende vil endres som følge av utbyggingen. Det er vurdert ulike løsninger for gangadkomst og krysningspunkter i Trollsvingen og over privat veg. Med klare og oversiktlige løsninger vurderes det som mulig å oppnå gode og trafiksikre løsninger for myke trafikanter.

Anbefaling

På bakgrunn av analysen anbefales følgende prinsipper og tiltak vurdert i det videre arbeidet:

- Gangfelt over Stortua terrasse bør plasseres mest mulig vinkelrett på tilstøtende fortau for å legge til rette for god universell utforming.
- Etablering av intensivbelysning ved gangfelt over Stortua terrasse vil kunne bedre synligheten og trafiksikkerheten for gående.
- Kryssing over Trollsvingen ved Aktiv trafikkskole bør vurderes nærmere med tanke på hvilken løsning som gir best sikkerhet, gitt nærhet til parkeringsarealer med ryggende kjøretøy.
- Nedsenket kantstein bør føres gjennom avkjørsler i tråd med vegnormalene for å tydeliggjøre vikepliktsforhold og sikre sammenhengende gangareal.
- Gående bør i størst mulig grad ledes utenom parkeringsområdet. Det anbefales å etablere løsninger der gående føres i egne, tydelig definerte gangarealer adskilt fra manøvrerende og parkerende kjøretøy.

Med de forutsetninger og tiltak som er beskrevet over, vurderes det at planlagt utbygging kan gjennomføres uten vesentlige negative konsekvenser for trafikkavvikling eller trafiksikkerhet i området.

7 Referanser

Asplan Viak. (2011). *Reguleringsplan med KU, Atlanten hotell og stadion Kristiansund.*

Hilde Kristin Myre. (2010). *Masteroppgaver: Praktisk uttesting av SIDRA for å vurdere kapasitets- og avviklingsforhold i rundkjøringer.* Trondheim: NTNU.

Kristiansund kommune. (2023). *Trafikkregistrering Røsslyngveien.*

Norconsult. (2023). *Trafikknotat - ny barneskole Gomaland.*

NVDB. (2026). *Norsk vegdatabank.* Hentet fra <https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no/utforsk?from=2026-02-04&display=chart&datatype=volume&trpids=80088V249596>

Opinion. (2025). *Nøkkeltallsrapport 2024, Nasjonal reisevaneundersøkelse.* Opinios AS.

Statens vegvesen. (2011). *Håndbok V129 Universell utforming av vegger og gater.*

Statens vegvesen. (2014). *Håndbok V713 Trafikkberegninger .*

Statens vegvesen. (2014). *Håndbok V723 Analyse av ulykkessteder.*

Statens vegvesen. (2023). *Veg- og gateutforming.*