

Eigersund kommune

Trafikkanalyse

Adkomst til Kaupanes

Del av konsekvensutredningen for områdereguleringsplan

2015-11-16 Oppdragsnr.: 5151291



Rev.E04	Dato: 2015-11-16	Beskrivelse godkjenning oppdragsgiver og Statens vegvesen	Utarbeidet aksve/psø	Fagkontroll pos/jej	Godkjent psø
Rev.E03	Dato: 2015-10-28	Beskrivelse godkjenning oppdragsgiver	Utarbeidet aksve/psø	Fagkontroll pos/jej	Godkjent psø

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS 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	Dagens trafikksituasjon	5
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Eksisterende adkomst	5
1.3	Eksisterende trafikk	7
2	Framtidig trafikksituasjon	9
2.1	Turtallproduksjon innenfor område	9
2.2	FRAMTIDIGE Trafikkmengder i kryss	10
2.3	Vurdering av Tiltak	12
2.4	Vurdering av Trafikksikkerheten	13
2.5	Behov for planfri kryssing av rv42/fv 60	14

Sammendrag

Norconsult har på oppdrag fra Eigersund kommune gjennomført en trafikkanalyse av adkomsten til et fremtidig næringsområde og havneområde på Kaupanes. Det er gjort manuelle registrering av trafikken ved områdets 3 adkomster for å bla. kartlegge svingebevegelser og rushtid. Rush-trafikken har en retningsfordeling 80/20 mot sør på morgenen og mot nord på ettermiddagen. Rush-trafikken skyldes arbeidsforholdene ved Aker Solutions, sør for Kaupaneset.

En fremtidig utbygging på Kaupanes er beregnet til å kunne gi en ekstra trafikk på rundt 5.000 ÅDT i tillegg til dagens trafikk på ÅDT 530. Det er planlagt at denne trafikken skal avvikles gjennom kryss1 (RV42x Grønehaugveien), kryss 2 (RV42 x FV60) og kryss 3 helt i sør. Kryss 1 og 2 utgjør hoveddelen med 4800 ÅDT i framtiden og 340 ÅDT i dag.

Etter en helhetlig vurdering er vår konklusjon at et venstrefelt i kryssene vil være tilstrekkelige tiltak for å sikre god avvikling og trafikkssikkerhet i kryssene. Det betyr at kryss 1 må oppgraderes med venstresvingfelt når trafikken øker vesentlig.

Samtidig er det behov for planlegging av en undergang for gående/syklende ved kryss 1/Grønehaugveien, da grensen på 50 gående/syklende i maks.timen overskrides med ca. 70 gående/syklende full utbygging. Det er ikke behov for andre tiltak enn forlengelse av fortau ved busslommene og kryss 2.

1 Dagens trafikksituasjon

1.1 BAKGRUNN

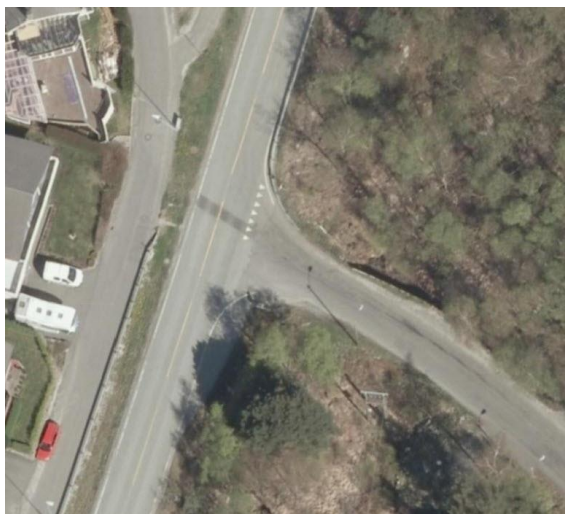
På bakgrunn av områdereguleringsplan av Kaupaneset næringsområdet på Eigerøy er det gjort en trafikkvurdering av adkomstene. Dette notatet tar sikte på å belyse de trafikale forholdene i forbindelse med adkomsten til og fra området.

1.2 EKSISTERENDE ADKOMST

Det er i dag tre kryss som sørger for adkomst til området. Kryss 1, 2 og 3. Der er planlagt å beholde adkomstene til området der de er i dag. Det er planlagt at Kryss 1 og 2 vil avvikle det meste av den nyskapte trafikken inn til området.



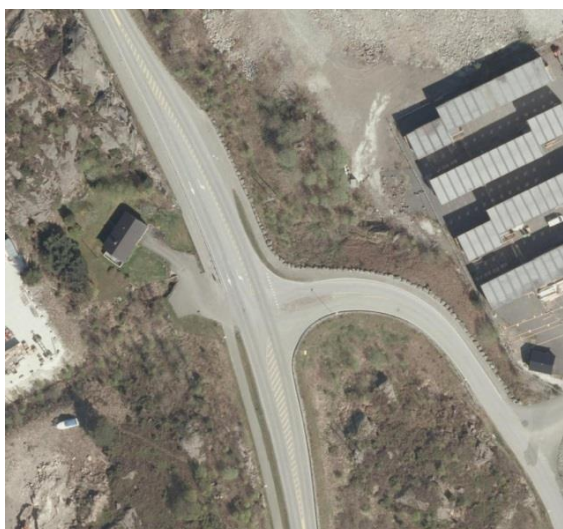
Bilde 1-Oversikt



Bilde 2-Kryss 1

Kryss1 er et forkjørsregulert T-kryss uten kanalisering. Krysset ligger på en rett strekning i bunnen av en stigning på ca 7% med stigning mot sør.

Kryssets geometri gjør at sikten er god, men begrenses noe av vegetasjon.



Bilde 3-Kryss 2

Kryss 2 er et forkjøres T-kryss med venstresvingsfelt.

Krysset ligger i et lavbrekk i slak kurve. Sikten er god krysset er oversiktlig.

Sekundærvegen kommer inn til krysset med en stigning på 12,5%



Bilde 4-Kryss 3

Kryss 3 er et, forkjørsregulert T-Kryss uten kanalisering.

Krysset ligger i et lavbrekk. Sikten blir noe hindret av fjellskjæring og vegetasjon på østsiden.

1.3 EKSISTERENDE TRAFIKK

I følge NVDB har RV 42 en ÅDT på 4000 på strekningen fra Eigerøy bro til Hovlandsviga. For å kartlegge trafikkmengde i eksisterende kryss er det i tillegg blitt gjort manuelle registreringer av et morgen og ettermiddagsrush for å kartlegge lengden og intensiteten av disse rushperiodene. I tillegg ble trafikkmengden inn og ut av Kaupaneset registrert ved områdets 3 adkomster.

Trafikkbildet på Rv 42 bærer et tydelig preg av arbeidstrafikk med korte og intensive morgen- og ettermiddags-rush. Lokalt kalles dette for «Kværner-rushet», og skyldes hovedsakelig at arbeidsstaben hos Aker Solutions begynner og slutter på samme tid. For morgen-rushet, er dimensjonerende time mellom kl. 06.15 og 07.15 og mellom kl. 14.45 og 15.45 for ettermiddags-rushet. Det er også verd å nevne at det er en særlig konsentrasjon av trafikken mellom kl. 06.15 og kl. 06.45 og mellom kl. 15.00 og 15.15, dette kalles også for «peaken».

Rushet går sørover på morgenen og nordover på ettermiddagen med en retningsfordeling på ca. 80/20. Morgen og ettermiddagsrushet speiler hverandre ganske bra

Kaupaneset har i dag bedrifter som genererer relativt lite trafikk sett i sammenheng med arealene de disponerer. Dette fører til at trafikken inn og ut av de 3 adkomstene til Kaupaneset er liten. Under registreringen ble det ikke registrert noen form for avviklingsproblemer. Bildene på neste side viser trafikk i kryssene i maks. timen.

Registreringene viste at timetrafikken er 444 om morgenen og 487 om ettermiddagen I følge V714, kan RV 42 klassifiseres som en M2 veg. Registreringene ble utført uke 23, dersom en bruker faktormetoden for beregning av ÅDT ser vi at registreringene, som ble gjort uke 23, ligger 10% over årsgjennsnittet.

Norconsult har ved flere anledninger dokumentert at rushtrafikken (maks. time om ettermiddagen) for veger med stor andel arbeidspendling kan ligge mellom 12 og 15% i maks. timen ift. årsgjennsnittet.

Når vi korrejerer for dette, gir dette en ÅDT på 2950 i kryss 1 ($487 / 1,1 / (15 \cdot 100)$)

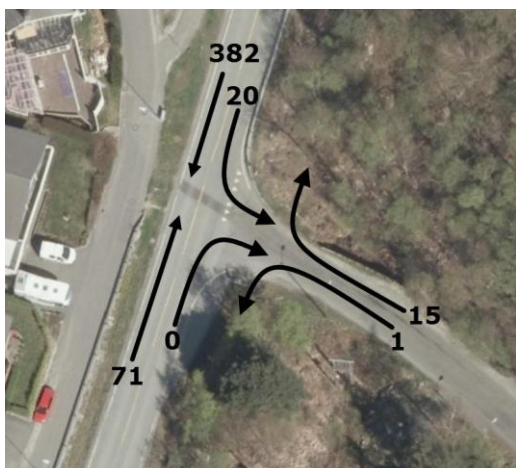
Med de samme forutsetningene har vi beregnet dagens ÅDT for kryss 1, 2 og 3, med sekundærvegens trafikkmengde i parentes:

Kryss 1: 2950 (254 - Grønehaugveien)

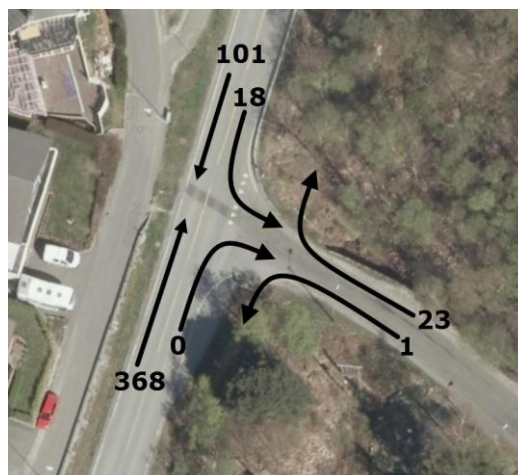
Kryss 2: 2850 (90 - Holevigsveien)

Kryss 3: 2230 (188 – adkomst B&G)

I følge NVDB har Statens vegvesen hatt et tellepunkt rett sør for Eigerøy bru som viser en ÅDT på 4000. NVDB beregner en avtagende trafikkmengde på Rv. 42 sørover, med en ÅDT på ca. 2200 ved kryss 2. Dette samsvarer bra med registreringene som ble utført i uke 23, samt at det meste av bebyggelse på Eigerøy er nord for planområdet. Statens Vegvesen har oversendt oss historiske tall for tellepunkt like sør for Eigerøy bro hvor NVDB oppgir ÅDT 4000 i dag: Trafikken har gått ned fra ca. ÅDT 6000 (1990-1995) til 4700 (i 2002) etter at fergedriften ble lagt ned. Vi har ikke mulighet til å finne fram data for Aker sin trafikk.



Bilde 5-Trafikkregistreringer-Kryssl-
Morgen



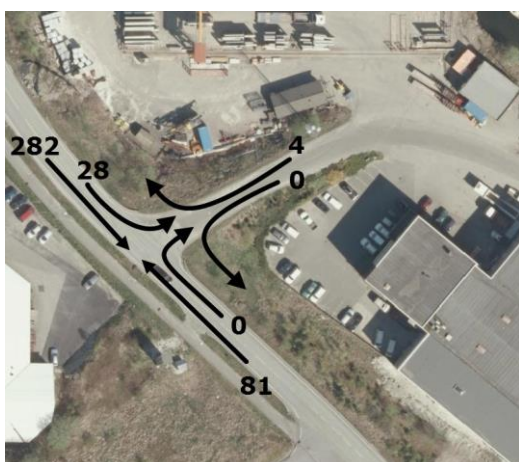
Bilde 6-Trafikkregistreringer-Kryssl-
Ettermiddag



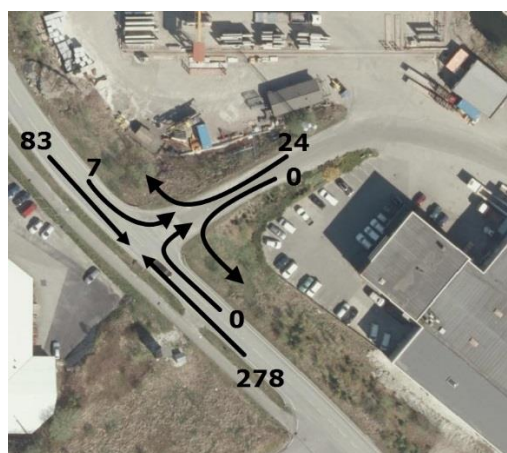
Bilde 7-Trafikkregistreringer-Kryss 2-
Morgen



Bilde 8-Trafikkregistreringer-Kryss 2-
Ettermiddag



Bilde 9-Trafikkregistreringer-Kryss 3-
Morgen



Bilde 10-Trafikkregistreringer-Kryss 3-
Ettermiddag

2 Framtidig trafikksituasjon

2.1 TURTALLPRODUKSJON INNENFOR OMRÅDE

Etter en gjennomgang av den første skisseløsningen i styret til Eigersund Næring og Havn og deretter i Regionalt Planforum, ble den totale utnyttelsen redusert.

Områder med fredete fornminner mellom rv 42 og Holveviksfjellet er tatt ut. Områder hvor kontor og tjenesteyting er tillatt er redusert. Turproduksjonen er beregnet på nytt med faktorer oppgitt i håndbok V713.

Basert på en beregning av tilgjengelige arealer, tillatt BYA og bygningshøyde og virksomhetstyper, er det beregnet antall bilturer til/fra (turproduksjon) for en framtidig situasjon (2030/2035).

Figur 1.13, viser den totale turproduksjon per arealenhet pr. døgn basert på det som er definert høy for bebygd flate (BYA) og bruksareal (BRA). Den er differensiert for områdene. Høy BRA innebærer blant annet at alle bygninger regnes med 2 etasjer innenfor områdene for næring/tjenesteyting hvor kontorandelen er beregnet med 50%. For de øvrige områdene er det lagt til grunn 1,5 etasjer i snitt.

Dette gir en total trafikkmengde på rundt 4800 ÅDT for hele området. Tidligere høyere anslag sa 6600 ÅDT. Dersom bare de laveste verdiene benyttes (både på utnyttelse og bilturer pr. 100 m²), generer området ca. 1460 ÅDT.

Med utgangspunkt i dagens (2015) ÅDT på ca. 730 beregnet ut fra tellingen, legges det opp til betydelig trafikkøkning ved at hele området tas i bruk, kalt "full utbygging". Det er naturlig nok en stor usikkerhet knyttet til tallet 4800 ÅDT og tidspunktet når det ville kunne nås. Den generelle trafikkøkningen i området er det vanskelig å si noe om, siden den vil variere med tanke på aktiviteten hos Aker Solutions. I denne vurderingen har vi derfor lagt opp til en 0-vekst for områdene sør for planområdet og brukt «full utbygging» i våre videre vurderinger.

		Areal tomt		Areal byggeflate		Areal byggeflate		BRA-LAV - 1 etasje		BRA-HØY - 1,5 etasje for N-T 2et.		med BRA-HØY, Bilturer 2,5 pr. 100m2 LAV_V713	med BRA_HØY Bilturer 3,5 pr. 100m2 HØY-V713	HOVEDALT. MED VALGTE FAKTORER	Maks.time 15%	E Type virksomhet
		Områd	(m2)	BYA -LAV	(m2)	BYA -HØY	(m2)									
I-L	1	39600	15	5940	20	7920	5940	11880	149	416	416	62	Industri, håndverk, lager^			
I-L	2	5100	15	765	20	1020	765	1530	19	54	54	8	Industri, håndverk, lager^			
I-L	3	17700	15	2655	20	3540	2655	5310	66	186	186	28	Industri, håndverk, lager^			
I-L	4	44600	15	6690	20	8920	6690	13380	167	468	468	70	Industri, håndverk, lager^			
I-L	5	19400	10	1940	15	2910	1940	4365	49	153	153	23	Industri, håndverk, lager^			
I-L	6	14500	10	1450	15	2175	1450	3263	36	114	114	17	Industri, håndverk, lager^			
I-L	7	28300	15	4245	20	5660	4245	8490	106	297	297	45	Industri, håndverk, lager^			
I-L	8	6500	15	975	20	1300	975	1950	24	68	68	10	Industri, håndverk, lager^			
I-L	9	6000	15	900	20	1200	900	1800	23	63	63	9	Industri, håndverk, lager^			
I-L	10	5000	15	750	20	1000	750	1500	19	53	53	8	Industri, håndverk, lager^			
I-L	11	28500	15	4275	20	5700	4275	8550	107	299	299	45	Industri, håndverk, lager^			
I-L	12	8000	15	1200	20	1600	1200	2400	30	84	84	13	Industri, håndverk, lager^			
H-I-L	1	26900	15	4035	20	5380	4035	8070	101	282	282	42	Havn-industri-lager^			
H-I-L	2	30600	10	3060	15	4590	3060	6885	77	241	241	36	Havn-industri-lager^			
H-I-L	3	22100	10	2210	15	3315	2210	4973	55	174	174	26	Havn-industri-lager^			
H-I-L	4	26700	15	4005	20	5340	4005	8010	100	280	280	42	Havn-industri-lager^			
H-I-L	5	28500	15	4275	20	5700	4275	8550	107	299	299	45	Havn-industri-lager^			
N-T	1	13000	20	2600	25	3250	2600	6500	65	228	374	34	Næring og kontor*			
N-T	2	12100	20	2420	25	3025	2420	6050	61	212	348	32	Næring og kontor*			
N-T	3	3900	20	780	25	975	780	1950	20	68	112	10	Næring og kontor*			
N-T	4	3400	20	680	25	850	680	1700	17	60	98	9	Næring og kontor*			
N-T	5	3000	20	600	25	750	600	1500	15	53	86	8	Næring og kontor*			
N-T	6	9900	20	1980	25	2475	1980	4950	50	173	285	26	Næring og kontor*			
SUM		403300		58430		78595	58430	123555	1461	4324	4834	649				

Figur 11 - Turproduksjon innenfor planområdet 2020/2035

2.2 FRAMTIDIGE TRAFIKKMENGDER I KRYSS

Kryss 3 i sør forutsettes opprettholdt som i dag. Det legges ikke opp til større utbygginger, slik at sekundærvegens trafikkmengden på ca. ÅDT 188 opprettholdes. Heller ikke trafikkmengden på fv 60 vil endres vesentlig. (fra ÅDT 2230 til ÅDT 2450).

Kryss 1 og 2 vil dele den nye trafikkmengden på ÅDT 4800 totalt (nyskapt ÅDT: 4030) som genereres innenfor området. Her forutsettes det at 65% av trafikken benytter Grønehaugveien og kryss 1 i nord. Dette legges til grunn både på grunn av kortere avstand til sentrum og på grunn av det skal tillates mer arbeidsplassintensive bedrifter i den nordlige delen av området.

Dette vil gi en ÅDT på 3120 for Grønehaugveien i Kryss 1 og 1680 for veien til Holeviga (rv 42) i kryss 2. Selv om vi ikke legger til grunn større utbygginger hos B&G, regner vi med øning på 10%, på sekundærvegen i Kryss 3.).

Trafikksituasjonen er beregnet og illustrert i bilde 12 til 17 med ÅDT-tall for 2015 og 2035 for rv 42, fv 60 og kommunale veger/avkjørsler.



Bilde 12- ÅDT 2015 beregnet fra telling, kryssl



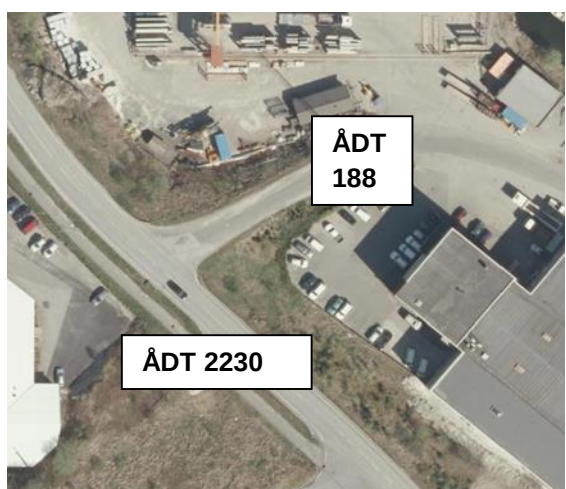
Bilde 13- ÅDT 2035 beregnet fra telling og scenario "høy vekst", kryssl – 65% av trafikk, avrundet



Bilde 14- ÅDT 2015 beregnet fra telling, kryss2



Bilde 15- ÅDT 2035 beregnet fra telling og scenario "høy vekst", kryss 2 – 35 % av trafikk, avrundet



Bilde 16- ÅDT 2015 beregnet fra telling, kryss3



Bilde 17- ÅDT 2035; beregnet fra telling, pluss 10% for kryss 3, avrundet

For dimensjonering av trafikken forutsettes at maks. timer tilsvarer 15% av ÅDT noen som samsvarer med erfaringstall for denne typen veg.

Med grunnlag i disse trafikkmengdene er det ikke behov for detaljerte kapasitetsberegninger for å kunne fastslå at kapasiteten er tilstrekkelig. Derimot vurderes det konkrete tiltak for avvikling av økt trafikkmengde.

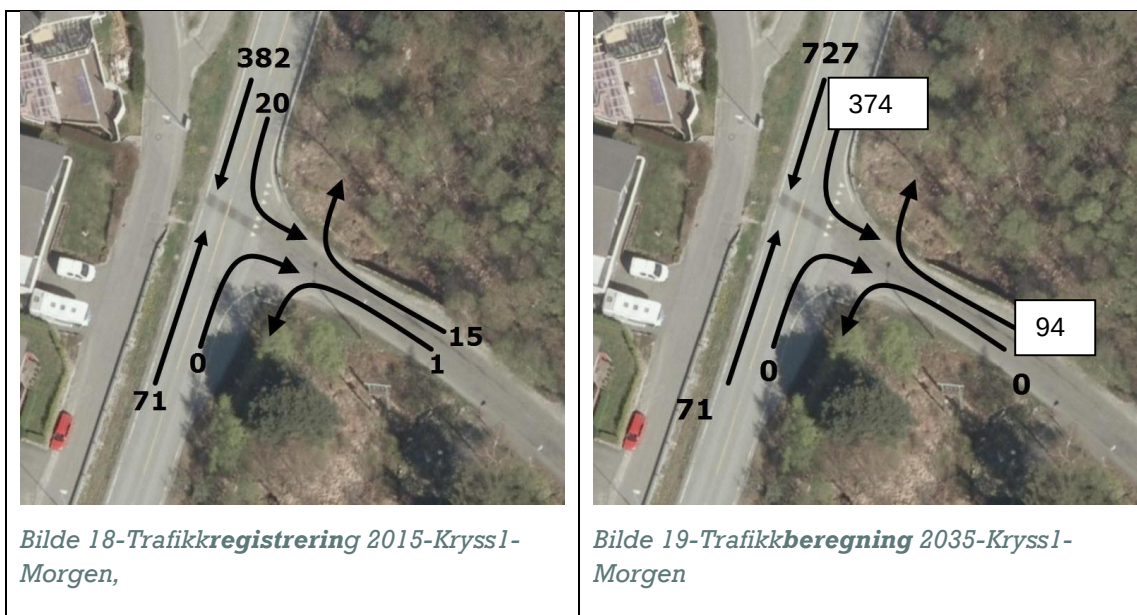
2.3 VURDERING AV TILTAK

Som tidligere nevnt bærer trafikkbildet på Rv 42 et tydelig preg av arbeidstrafikk, med korte og intense rushtidsperioder på ca. 15-30min. Registreringene viser en retningsfordeling i trafikken på ca. 80/20 som går sørover på morgenen og nordover på ettermiddagen. Dette betyr at de som kommer fra nord og svinger til venstre, inn til Kaupaneset på morgenen vil ha et begrenset antall biler de må vike for. Etter vår vurdering vil en utbygging på Kaupaneset ikke føre til noen problem om morgenen dersom kryss 1 blir utformet med venstresving felt. For å kunne beregne omfanget av et venstresvingefelt må vi beregne ny timetrafikk

Det er tidligere nevnt at ved full utbygging på Kaupaneset i 2035, vil belastningen på Rv. 42 øke med ÅDT 4030 (totalt skapt ÅDT 4800). Vi har også forutsatt at 15 % av denne trafikken vil avvikes i dimensjonerende time, dvs. 720 kjøretøy i maks. timen fordelt på 468 (65%) på kryss 1 og 252 (35%) på kryss 2 i maks. timen.

Med en retningsfordeling på 80/20 (80 venstresving om morgenen fra nord), gir dette 374 fra nord og 94 høyresving mot nord i kryss 1.

Dersom en legger til grunn de overliggende parameteren vil en få nye tall for dimensjonerende time. Disse tallene kan ses i Bilde 19.



For å bedre avviklingen og trafikksikkerheten bør det bygges venstresvingefelt slik at de venstresvingene ikke hindrer de som skal videre sørover. Med utgangspunkt i en maks. time trafikk

på ca. **374 i venstresvingfeltet**, jf. bilde 20, bør dette venstresvingefeltet være minimum 45 m lang (L1+L2) ved fartsgrense 60 km/t, ved forutsatt trafikkmengden i 2035.

I følge V100 vil kravet om venstresvingefelt utløses av en trafikkmengde på 140 venstresvingene, dette utgjør ca. 37 % av utbyggingen i nordre del av feltet definert som nord for H//L 1 og H//L 2. Dersom venstresvingefeltet tilpasses avstanden mellom kryss 1 (Grønehaugveien) og neste krysset i nord (Torvhusveien), vil en anlegge et venstresvingefelt på ca. 45 m.

Dersom en bruker beregningsmodellen som er vedlagt i V121 vil et venstresvingefelt på 45 m i en 60km/t/ sone være dimensjonerende for ca. 400 venstre svingende biler i timen.

For kryss 2 og med retningsfordeling på 80/20, gir dette 202 kjøretøy fra nord med venstresving og 50 høyresving mot nord totalt 252 kjøretøy i maks. timen. Venstresvingefeltet med 65 m lengde i kryss 2 som ble dimensjonert for fergetrafikken har større kapasitet enn denne trafikkmengden i maks. timen.

Om ettermiddagen vil trafikken fra Kaupaneset måtte vike trafikken som kommer fra sør på fv 60 og rv 42. Dersom en velger å kjøre fra Kaupaneset i tidsrommet mellom 1500 og 1515 må en regne med flere minutters forsinkelse pga. trafikken fra Aker Solutions. For å bedre denne situasjonen kan en planlegge et filterfelt fra sekundærvegen. Da dette tidspunktet er forholdsvis begrenset vurderer vi gevinsten av et slikt tiltak til å være minimal. I praksis vil trafikken fra Kaupaneset tilpasse seg denne korte men intense trafikken.

2.4 VURDERING AV TRAFIKKSIKKERHETEN

Dagens fartsgrense er 60 km/t forbi kryss 1 og fram til kryss 2. Videre sørover mot Aker Solutions er det 50 km/t og det samme gjelder for strekningen nord for planområdet fra Uføregjellveien (Vadlåsen) nord til Eigerøy bro.

Det legges til grunn at fartsgrensen beholdes som dimensjoneringsgrunnlag.

Det er etablert gjennomgående gang- og sykkelveg langs vestsiden av rv 42/fv 60. Det er ikke behov for gang- og sykkelveg langs østsiden fordi ingen områder/tomter vil få forbindelse på grunn av høydeforskjellene. Gående og syklende tilbys gang- og sykkelveg langs vestsiden av samleveggen innenfor området som møter rv 42/fv 60 i kryss 1 og 2. Det er antatt at gang-/sykkeltrafikken vil ligge mellom 10 og 20% av biltrafikken og mest sannsynlig rundt 15%.

Vegvesen sin sykkelundersøkelse fra 2014 viser en sykkelandel på 15 % i Eigersund. Rundt 2/3 er sykkelreiser til og fra arbeid. Siden gangavstanden fra Kaupanes til de fleste boligområdene i Eigersund er relativ lang (mer enn 2 km), vil andelen gående være lav. Det finnes også et kollektivtilbud som medfører at reisende vil gå til/fra arbeidsplassene.

Det er etablert tilfredsstillende bussholdeplasser nord for kryss 1, ved småbåthavna og nord for Holevigsveien (kryss 2).

2.5 BEHOV FOR PLANFRI KRYSSING AV RV42/FV 60

Basert på tallen for biler til og fra området ved kryss 1 (468 i maks.timen), vil det være ca. 70 (15%) gående/syklende i dimensjonerende/maks. time som krysser Rv. 42 fra vestsiden til østsiden og motsatt ved kryss 1 (Grønehaugveien) om morgenen. Fordelingen (80/20) speiles om ettermiddagen tilsvarende for biler. Undersøkelser viser at det er riktig å gå ut fra en gang- og sykkeltrafikk utgjør 15% av biltrafikken.

For kryss 2 (rv42/fv 60 og Holevigsveien) vil tallet være ca. 37 gående/syklende i maks. timen.

Sykelhåndbok V122 definerer behov for planskilte kryss i kapittel 4.4):

"På nasjonale hovedveger bør det være planskilt kryssing for gående og syklende når ÅDT >4.000 ved fartsgrense < 80 km/t.

På øvrige hovedveger md ÅDT > 1.500 bør det anlegges planskilt kryssing på steder hvor barn krysser vegen, for eksempel ved skoler eller hvor det er potensial for mer enn 50 gående og syklende som krysse i maksimaltimen i et normaldøgn." Det vises til N100 for krav til utforming av underganger.

Rv 42 defineres som H1 –veg. N100 sier om H1-veg:

Kryssing mellom gang- og sykkelveg/sykkelveg med fortau og kjøreveg bør være planskilt eller signalregulert kryssing i plan for ÅDT > 6.000.



Bilde 20- Kryss 1 mot nord, bussholdeplass ligger ca. 250 m nord, småbåthavn til høyre bak trærne



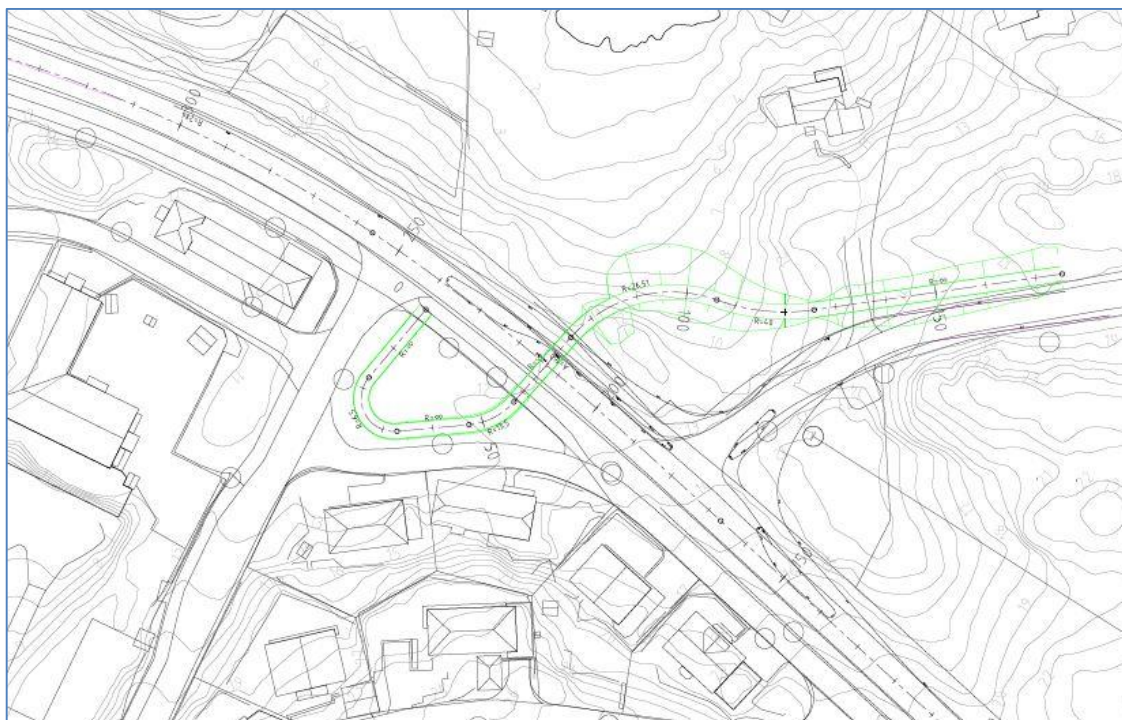
Bilde 21- Kryss 2 mot sør, bussholdeplassen ligger nord for krysset, gående må krysse bak autovernet midt i krysset

Kryss 1 ligger langs riksvei 42 som fører fram til en stamnetthavn (definert i Nasjonal Transportplan). Riksveier utgjør sammen med stamveiene det nasjonale vegnettet. Fartsgrensen er under 80 km/t og ÅDT er under 4000 i 2015 med muligheter for en sterk økning (ÅDT 7250) ved full utbygging. Det er et potensiale for 50 eller mer gående/syklende i maks. timen som krysser her. Grunnlaget vil sannsynligvis være senere tilstede enn ÅDT > 6000 på rv 42.

Kryss 2 ligger ved overgangen fra nasjonal vei til fylkesvei. Fylkesvei 60 har mer enn ÅDT 1500, men det finnes ikke skolebarn som krysser her. Det er heller ikke et potensiale for 50 gående/syklende i maks. timen som krysser her. Etablerte bussholdeplasser ligger på nordsiden og det er ikke etablert et tydelig kryssingssted.

Ut fra disse kriteriene må/bør det planlegges for planfri undergang ved kryss 1, mens det ikke er grunnlag for det i kryss 2.

Den planfrie krysningen må legges til nordsiden av kryss 1 og må vurderes i forhold sikt-, terreng forhold samt lengden for venstresving feltet. Vi har vurdert to løsninger med enden av rampen i trekanten mot nord (GS2) og en løsning hvor rampen ender mot sør (GS1). Det vil også være gunstig/nødvendig å heve rv 42 noe, for å redusere stigningen på rampen. Rampene i GS1 har 7% stigning på begge sider, mens rampen i GS2 blir slakere på vestsiden (5%) og anbefales videreført. Det må likevel vurderes behov for godkjenning av avvik.



Bilde 22- Skisseløsning GS2 for kryss 1 med venstresvingfelt på 45 m og undergang

Vedlegg:

- Geometri venstresvingfelt **(45 m)**, gang- og sykkelrampe mot nordøst, tegning GS_2_rev
- Beregning venstresvingfelt **45 m, ved 60 km/t** og 374 venstresving i maks. timen
- Oversiktstabell, tallgrunnlag