

NOTAT

OPPDRAK	Detaljregulering datasenter Straumsmo	DOKUMENTKODE	10217317-01-RIT-NOT-001
EMNE	Trafikkanalyse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAKSGIVER	Nordkraft Prosjekt AS	OPPDRAKSLIEDER	Trude Johnsen
KONTAKTPERSON	Dag-Arne Arnesen Wensel	SAKSBEHANDLER	Delvin Kerro
KOPI		ANSVARLIG ENHET	Multiconsult ASA

01	21.01.2022	Beskrivelse av anleggstrafikken	Delvin Kerro	Trude Johnsen	Trude Johnsen
00	11.01.2022	Trafikkanalyse	Delvin Kerro	Ole Berrum	Trude Johnsen
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
2	Dagens situasjon	3
2.1	Lokalisering og arealbruk	3
2.2	Veinett og trafikkmengde	4
2.3	Kollektivtrafikk og trafiksikkerhet	5
3	Fremtidig situasjon	6
3.1	Utbyggingsplaner	6
3.2	Turgenereringi driftsfasen	6
3.3	Generell trafikkvekst frem til år 2041	7
3.4	Fordeling av trafikken på veinettet	7
3.5	Turgenerering i anleggsperioden	8
3.6	Trafiksikkerhet	8
4	Oppsummering	9

1 Innledning

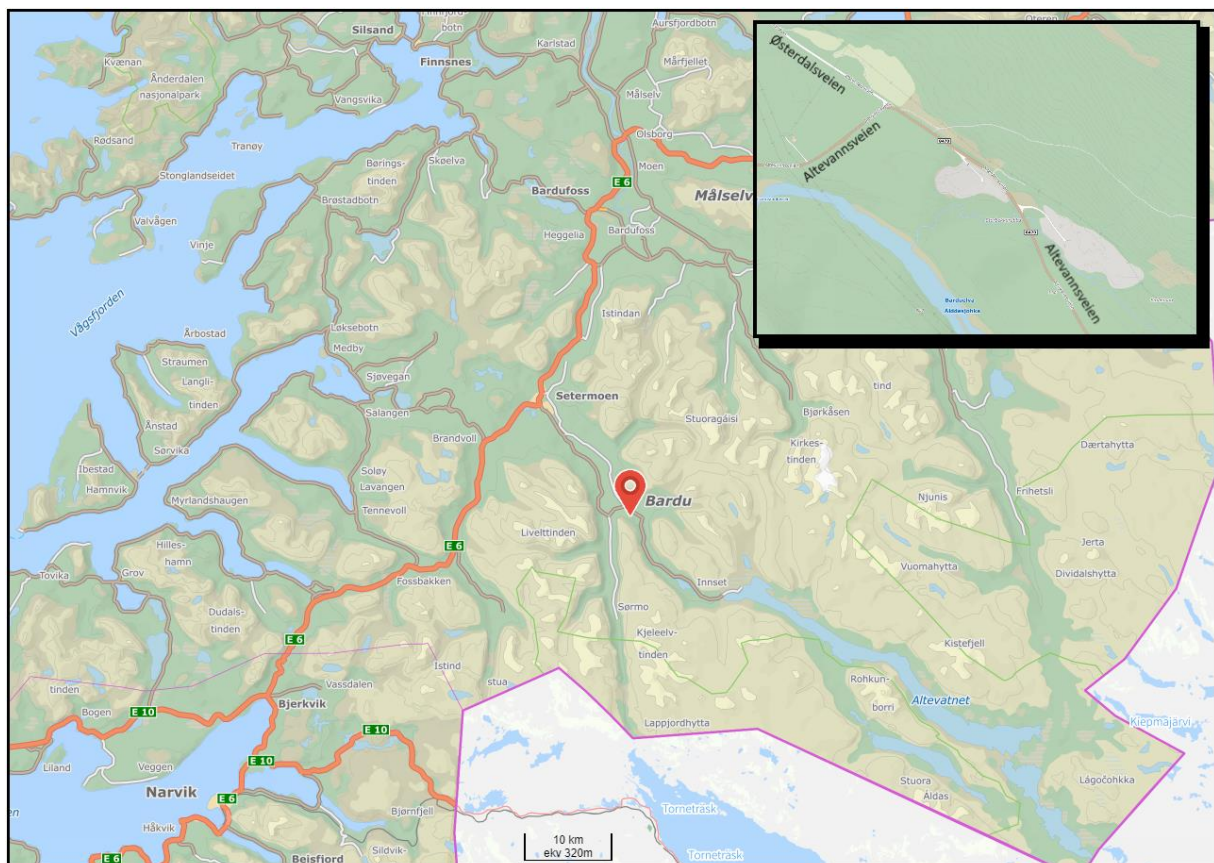
Multiconsult AS er engasjert av Nordkraft Prosjekt AS for å utarbeide plandokumentene i forbindelse med reguleringsplanarbeid på Straumsmo i Bardu kommune. Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av næringsvirksomhet på Straumsmo. Det ønskes primært sett å tilrettelegge for etablering av haller for datalagring med tilhørende administrasjonsbygg. Området skal tilrettelegges med nødvendig adkomstveier og øvrig infrastruktur. Det er i tillegg aktuelt å åpne for etablering av annen kraftkrevende næringsvirksomhet.

Temaer som vil belyses i trafikkanalysen er trafikkmengde og trafikkavvikling, kollektivdekning, samt forhold knyttet til sykkel - og gangtrafikk. Det redegjøres for konsekvenser av tiltaket, samt avbøtende tiltak.

2 Dagens situasjon

2.1 Lokalisering og arealbruk

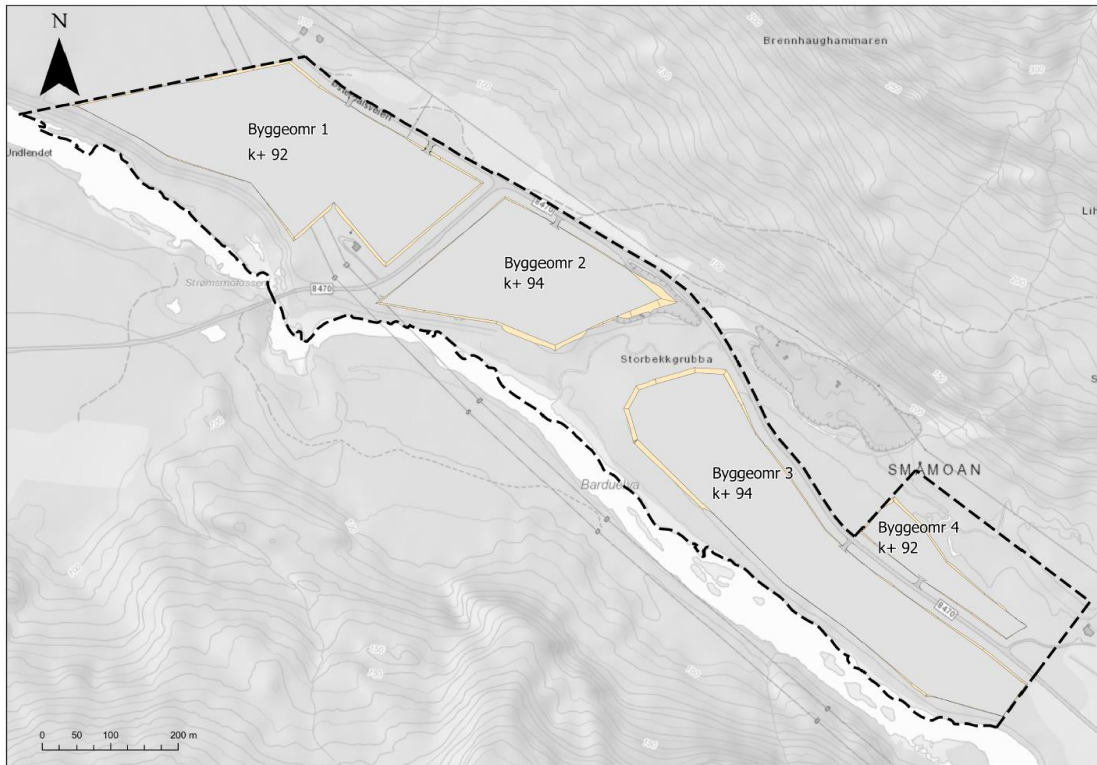
Planområdet ligger ca. 20 km sørvest for Setermoen i Bardu kommune i Troms og Finnmark fylkeskommune, se figur 2-1. Foreløpig størrelse på planområdet er ca. 406 daa.



Figur 2-1 Oversiktskart. Planområdets lokalisering er markert med rødt. Kartkilde: kart.finn.no.

Planområdet er lokalisert i et skogsområde. Det ligger et uttaksområde for løsmasser i planområdet. I henhold til reguleringsbestemmelsene for gjeldende reguleringsplan er aktiviteten knyttet til uttak av masser avsluttet i 2020. Figur 2-2 viser oversikt over planområdet og planavgrensningen.

Trafikkanalyse

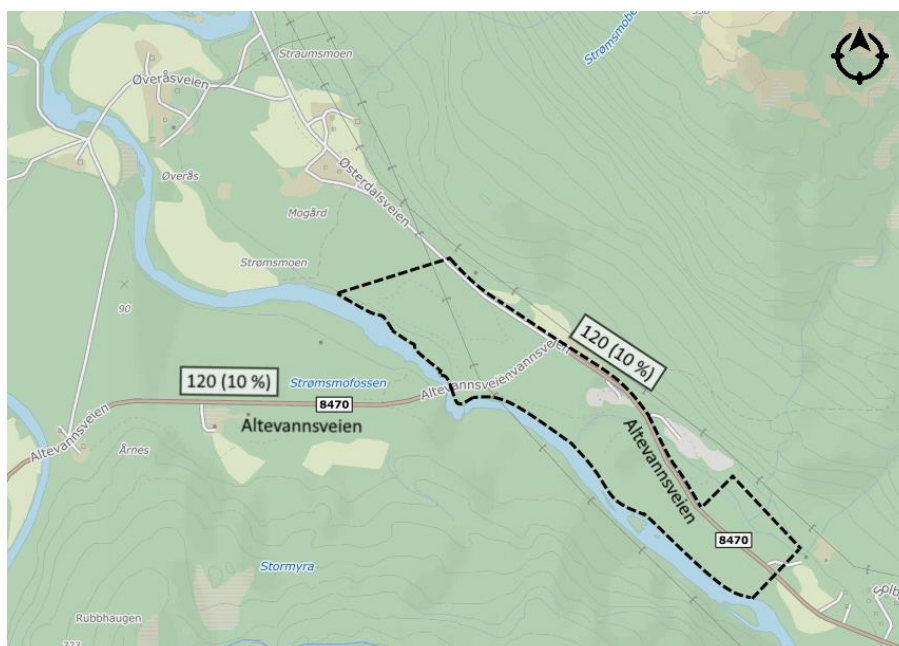


Figur 2-2 Planavgrensning er markert med sort stiplet linje.

2.2 Veinett og trafikkmengde

Planområdet ligger ved Altevannsveien og Østerdalsveien. I henhold til NVDB er Altevannsveien en fylkesvei med en ÅDT på 120 og en tungtrafikkandel på 10 %, trafikktallet gjelder for år 2020. Fartsgrensen på Altevannsveien er 80 km/t.

Det foreligger ikke trafikktall for Østerdalsveien i nasjonal vegdatabank. Trafikken antas å være betydelig mindre enn på Altevannsveien. Østerdalsveien er en kommunalvei med en fartsgrense på 80 km/t. Det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter i området.

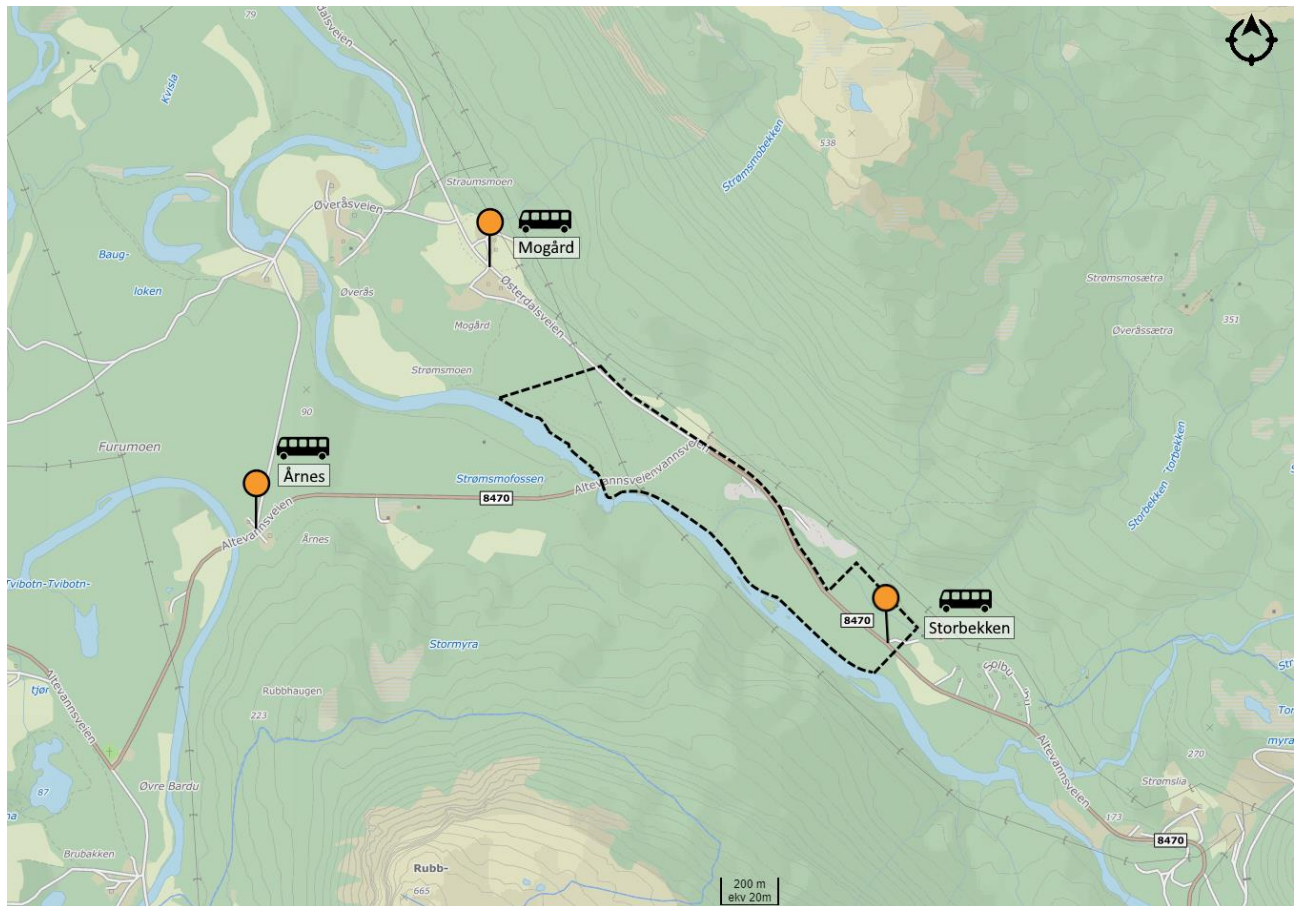


Figur 2-3 Trafikkmengde i dagens situasjon. Kartkilde: kart.finn.no

2.3 Kollektivtrafikk og trafiksikkerhet

Figur 2-4 viser bussholdeplassene som ligger i nærheten av planområdet. Storbekken holdeplass ligger i planområdets sørside. Planområdet strekker seg over en lang strekning og holdeplassen ligger over 1 km fra byggefelt 1. På nordsiden av planområdet ligger holdeplassen Mogård som har kort avstand til byggefelt 1.

Holdeplassene Mogård, Storbekken og Årnes betjenes kun av skolebussen 341 Setermoen – Øvre Bardu skole – Sjørdalen.



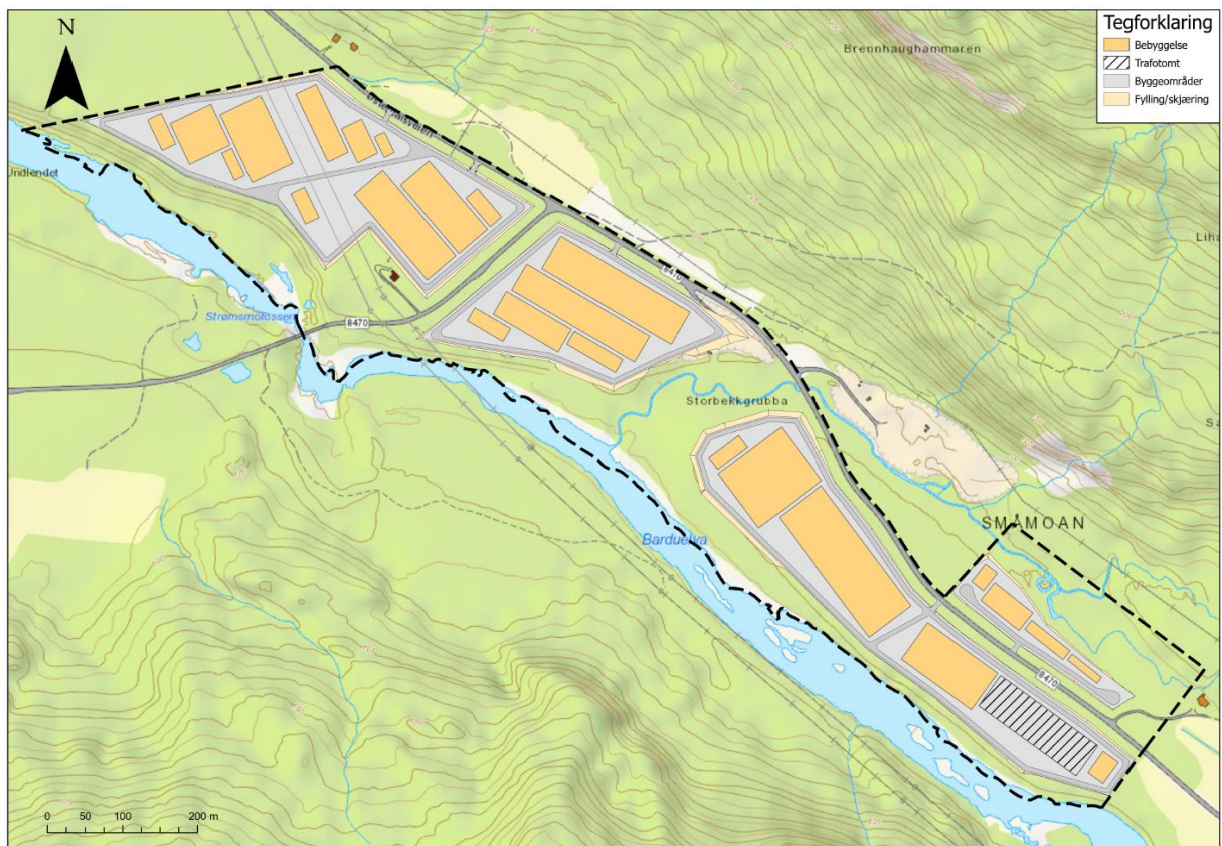
Figur 2-4 Plassering av holdeplasser i nærheten av planområdet. Kartkilde: kart.finn.no

Det er ikke registrert noen politiregistrerte trafikkulykker med personskade i planområdet eller i nærheten av planområdet i siste 10 års periode (2012-2021).

3 Fremtidig situasjon

3.1 Utbyggingsplaner

Det er planlagt å etablere datahaller med tilhørende administrasjonsbygg i planområdet. Området skal tilrettelegges med nødvendig adkomstveier og øvrig infrastruktur. Det er planlagt å etablere fire byggeområder i planområdet med tilhørende adkomster som kobles til Altevannsveien og Østerdalsveien.



Figur 3-1 Planlagt bebyggelse i planområdet i fremtidig situasjon

3.2 Turgenereringi driftsfasen

Det forventes få besøkende til anlegget, da det ikke er en utadrettet virksomhet. Trafikk generert av tiltaket vil i all hovedsak være arbeidsreiser. Vi legger til grunn at det vil bli høyst 100 ansatte.

Det forventes at det meste av trafikken vil komme fra nord da det er lite bebyggelse sør for planområdet og de aller fleste ansatte vil være bosatt i Setermoen. Varetransport anses å være marginalt sammenlignet med trafikkbidraget fra de ansatte.

Med utgangspunkt i avstand til Setermoen og kollektivdekningen i området er det antatt en bilandel på 95 %. De resterende 5 % er antatt syklist, gående eller bilpassasjerer, det vil si at noen av ansatte sitter på med en kollega til og fra jobb. I beregning av turproduksjon er det benyttet en turgenerering på 2,2 bilturer pr. ansatt.

På hverdager er det beregnet en virkedøgntrafikk (YDT) på 209 kjøretøy. Det er benyttet et forholdstall på 0,9 mellom YDT og ÅDT ($\text{ÅDT} = 0,9 \cdot \text{YDT}$). Dette fordi vi antar at datahallen også vil bli benyttet av noen ansatte i helgen. Forholdstallet indikerer hvor stor andel av trafikken som skjer på

Trafikkanalyse

yrkesdøgn (YDT) sett mot et gjennomsnitt for alle dager hele året (ÅDT). Dette gir en ÅDT på 189 kjøretøy til og fra planområdet.

3.3 Generell trafikkvekst frem til år 2041

Et estimat for den årlige biltrafikkveksten for persontransport for Troms og Finnmark fylke er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt. Ut fra disse prognosene beregnes gjennomsnittlig årlig trafikkvekst for Troms og Finnmark fylke. Trafikkmengden fremskrives med en planhorisont på 20 år, frem til år 2041.

Denne trafikkprognosen gjelder for hele Troms og Finnmark fylke, og trafikkveksten vil variere etter stedlige forhold - mindre i sentrumsområder og relativt høyt i spredtbygde strøk. Trafikkveksten vil også avhenge av hvordan veinettet og kollektivtransporttilbudet endres, samt annen utvikling i området. Virkelig vekst kan også avvike fra den teoretiske prognosen.

Trafikkmengde i Altevannsveien er fremskrevet ved å benytte prognosene vist i tabell 3-1.

Tabell 3-1 prognoser for årlig trafikkvekst (prosent) for lette- og tunge kjøretøy i Innlandet fylke.

Periode	Trafikkvekst	
	Lette kjøretøy	Tunge kjøretøy
2020 - 2022	0,55	1,65
2023 - 2030	0,5	1,8
2031 - 2040	0,35	1,7
2040 - 2041	0,35	1,9

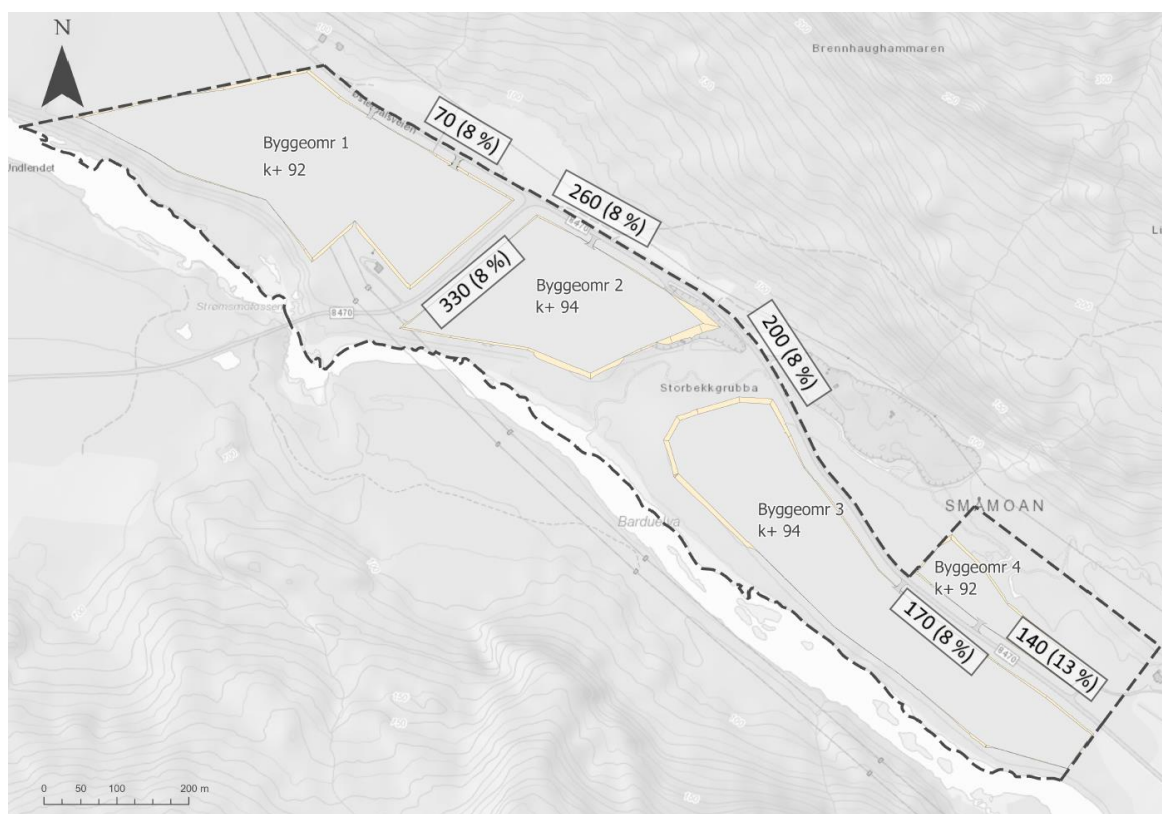
3.4 Fordeling av trafikken på veinettet

Som nevnt inndeles planområdet i fire byggeområder. Byggeområdet 2, 3 og 4 har adkomst via Altevannsveien, mens byggeområdet 1 har adkomst via Østerdalsveien.

For å fordele trafikken på de ulike byggefeltene i planområdet, antas det at 35 % av trafikken til og fra planområdet kjører til byggefelt 1, 30 % til byggefelt 2, 20 % til byggefelt 3 og 15 % til byggefelt 4.

Figur 3-2 viser totale trafikkmengder for Altevannsveien og Østerdalsveien. Det antas at trafikkmengde i Østerdalsveien forbi planområdet består hovedsakelig av trafikken til og fra byggefelt 1. Det forutsettes at beboere langs Østerdalsveien velger å kjøre nordover langs Østerdalsveien mot Setermoen, da det gir kortere reisevei enn via Altevannsveien.

Trafikkanalyse



Figur 3-2 Beregnede trafikkmengder forbi planområdet i fremtidig situasjon.

3.5 Turgenerering i anleggsperioden

Det er ikke avklart om hele området skal selges til en eller flere aktører, eller om de ulike tomtene og områdene bygges ut samtidig eller i flere etapper over tid. Det er derfor usikkert hvor lang tidsperiode anleggstrafikken vil bli fordelt over. Usikkerheten gjelder både anleggstrafikk i forbindelse med oppføring av bygg, samt utkjøring av masser.

Totalt overskudd av masse er iht. foreliggende konsept anslått til 65 000 m³ fordelt på de ulike byggeområdene. Dette er et grovt estimat. Det forutsettes 10 m³ per lass, dette tilsvarer en trafikkmengde på ca. 6 500 kjøretøy.

Det er mange usikkerheter knyttet til anleggsperioden og i forbindelse med oppføring av bygg, dermed er det vanskelig å gi et realistisk anslag på anleggstrafikk knyttet til oppføring av bygg. Dersom terrenget senkes ved prosjektering, vil massebehovet være lavere.

Beregning av turproduksjon i anleggsfase vil først være mulig å gjennomføre når det foreligger data på forventet antall kjøretøy til/fra anleggsplassen.

3.6 Trafikksikkerhet

Siden det ikke har vært noen politiregistrerte trafikkulykker med personskader i nærheten av planområdet i siste tiårsperiode vurderes ulykkesrisikoen i utgangspunktet som lav.

Området er i hovedsak benyttet til næringsvirksomhet, og det er ikke kjennskap til at området brukes av barn og unge. På grunn av lokaliseringen er det heller ikke forventet at mange vil gå eller sykle til området. Det forventes at gang- og sykkeltrafikk til planområdet vil være begrenset, da det ikke er utadrettet virksomhet og det er lang avstand til nærmeste boligområde. Fartsgrense er høy

Trafikkanalyse

(80 km/timen), men trafikkmengden er begrenset med en ÅDT under 500. Det vil være spesielt viktig å unngå blanding av myke trafikanter og store kjøretøy der de eventuelt rygger.

Trafikkøkningen som følge av tiltaket vil være begrenset og forventes ikke å utgjøre en trafiksikkerhetsutfordring i seg selv. Trafiksikkerheten må vurderes nærmere i forbindelse med detaljprosjektering av veganlegg i planområdet.

4 Oppsummering

Planområdet ligger ca. 20 km sørvest for Setermoen i Bardu kommune i Troms og Finnmark fylkeskommune. Planområdet er lokalisert i et skogsområde. Det ligger et uttaksområde for løsmasser i planområdet. I henhold til reguleringsbestemmelsene for gjeldende reguleringsplan er aktiviteten knyttet til uttak av masser avsluttet i 2020. Fylkesveien forbi planområdet har lav trafikkmengde. I følge NVDB har Altevannsveien en ÅDT på 120 og en tungtrafikkandel på 10 %. Det foreligger ikke trafikk tall for Østerdalsveien i nasjonal veidatabank.

Holdeplassene i nærheten av planområdet har et veldig begrenset kollektivtilbud, som er lite egnet for arbeidsreiser. Det forventes derfor at holdeplassene er svært lite brukt.

Det er planlagt å etablere datahaller med tilhørende administrasjonsbygg i planområdet i fremtidig situasjon, som fire byggeområder med tilhørende adkomster som kobles til Altevannsveien og Østerdalsveien.

Utbyggingen av planområdet vil gi en liten økning i trafikk på ca. 190 kjøretøy pr. døgn. Høyeste trafikkmengde i Altevannsveien i fremtidig situasjon er på 330 kjøretøy pr. døgn. ÅDT i fremtidig situasjon inkluderer trafikkmengder fra utbyggingen av planområdet, i tillegg til en framskriving av den øvrige trafikken i Altevannsveien fram til år 2041. Det forventes ikke trafikkavviklingsproblemer i planområdet i fremtidig situasjon.

Det forventes at gang- og sykkeltrafikk til planområdet vil være begrenset, da det ikke er utdrettet virksomhet og det er lang avstand til nærmeste boligområde. Gangtraséer bør generelt være avgrenset fra større kjøretøy, spesielt der det rygges.

Det forventes ikke at kollektivtransporten vil bli benyttet som transportform i nevneverdig grad.