

Andfjord Salmon AS

► Detaljregulering Andøy Industripark Fiskenes

Fagrapport - Trafikk, vei og adkomst

Oppdragsnr.: 5206848 Dokumentnr.: VEI-01 Versjon: B01 Dato: 2020-12-21



Oppdragsgiver: Andfjord Salmon AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Roy Pettersen
Rådgiver: Norconsult AS, Skoleveien 1, NO-9407 Harstad
Oppdragsleder: Lars André Uttakleiv
Fagansvarlig: Trond Dreiem
Andre nøkkelpersoner: Herbjørg Arntsen, Marit Berntzen, Øyvind Monsen

B01	2020-12-21	For gjennomsyn hos oppdragsgiver	TRODRE	OYEMON	LAAUT
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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.

► Sammen drag

Det er i dette notatet tatt en gjennomgang av dagens trafikksituasjon for fv. 82 og fv. 7704, samt en vurdering av fremtidig situasjon basert på prognoser og turproduksjon knyttet til utbygging ved Fiskenes.

Basert på anslåtte trafikk tall for fremtidig situasjon ved prognoseår 2046 vurderes det at trafikkavviklingen for berørte offentlige veger vil være tilfredsstillende etter utbygging og at trafikkbidrag fra utbyggingen vil medføre marginale trafikale konsekvenser.

Innhold

1	Innledning	5
2	Dagens situasjon	6
2.1	ÅDT, fartsgrense, dekkebredder og trafikkulykker	7
3	Fremtidig situasjon	10
3.1	Trafikkmengder, kryssutforming og trafiksikkerhet	11
4	Oppsummering	14

1 Innledning

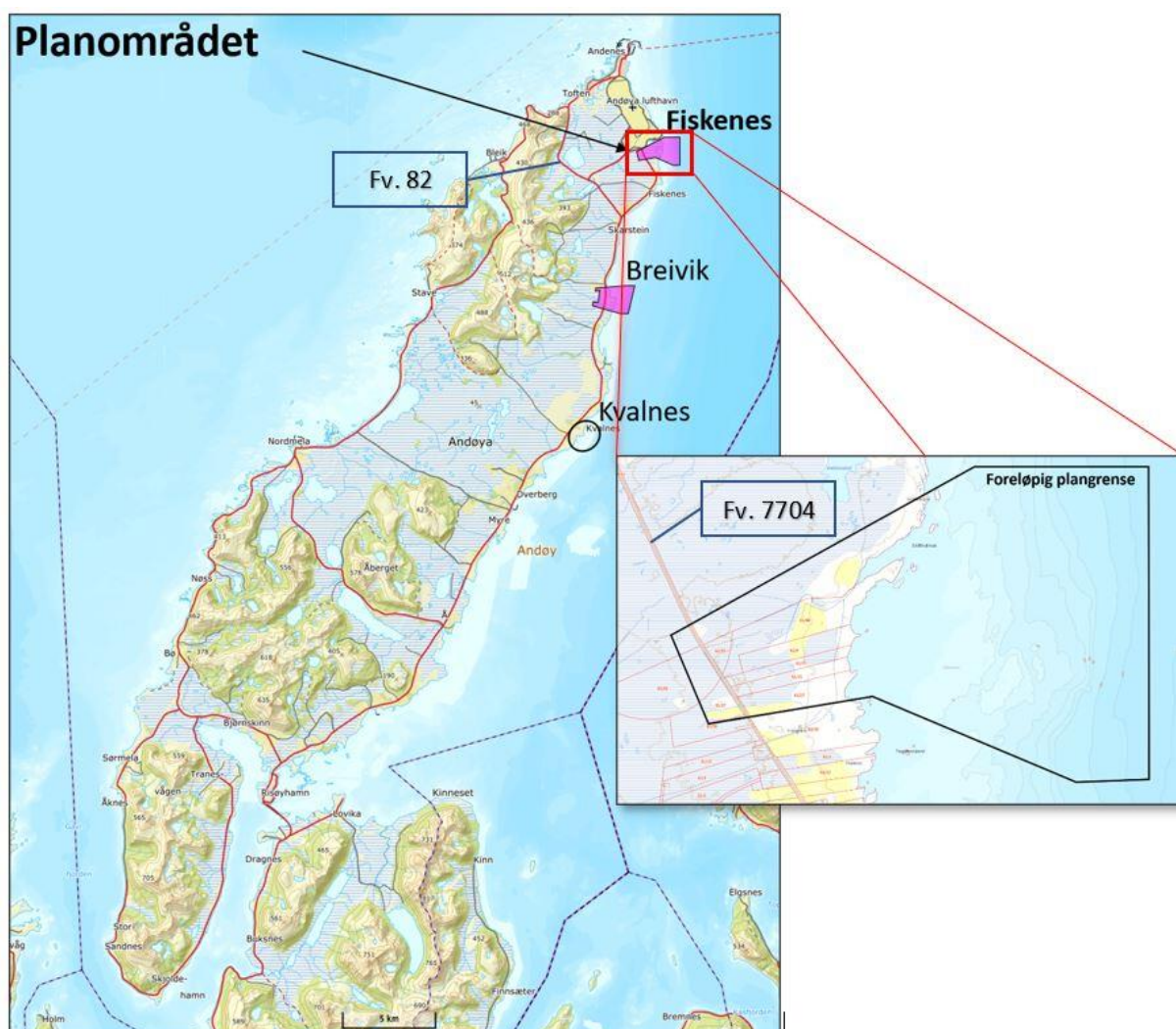
Norconsult er engasjert av Andfjord Salmon AS til å utføre en trafikkanalyse i forbindelse med detaljregulering knyttet til Andøy Industripark ved Fiskenes i Andøy kommune i Nordland fylke.

Dette notatet inneholder bl.a. beregning av turproduksjon som følge av utbyggingen og en vurdering av trafikale konsekvenser.

2 Dagens situasjon

Planområdet ligger på østsiden av Andøya i Andøy kommune, ca. 5,5 km sør for Andenes (figur 2-1). Planområdet strekker seg fra arealene til Andøya lufthavn og Forsvarets flystasjon i nord og til eiendomsgrense mot gnr/bnr 61/39 og området Haugland med boligbebyggelse i sør. I vest inkluderer planområdet deler av fv.7704 (tidligere fv. 982). Det er ikke etablert adkomstvei inn i området hvor nytt tiltak er planlagt.

Det aktuelle planområdet er i dag generelt preget av lite arealinngrep og bebyggelse.



Figur 2-1. Planområdets beliggenhet på Andøya er markert med rosa område og med utsnitt fra foreløpig plangrense. (Kartgrunnlag: Planbeskrivelse med konsekvensutredninger ¹).

¹ Andfjord Salomon AS, Detaljregulering Andøy Industripark Fiskenes, Planprogram, Revidert etter merknadsbehandling mai 2020.

2.1 ÅDT, fartsgrense, dekkebredder og trafikkulykker

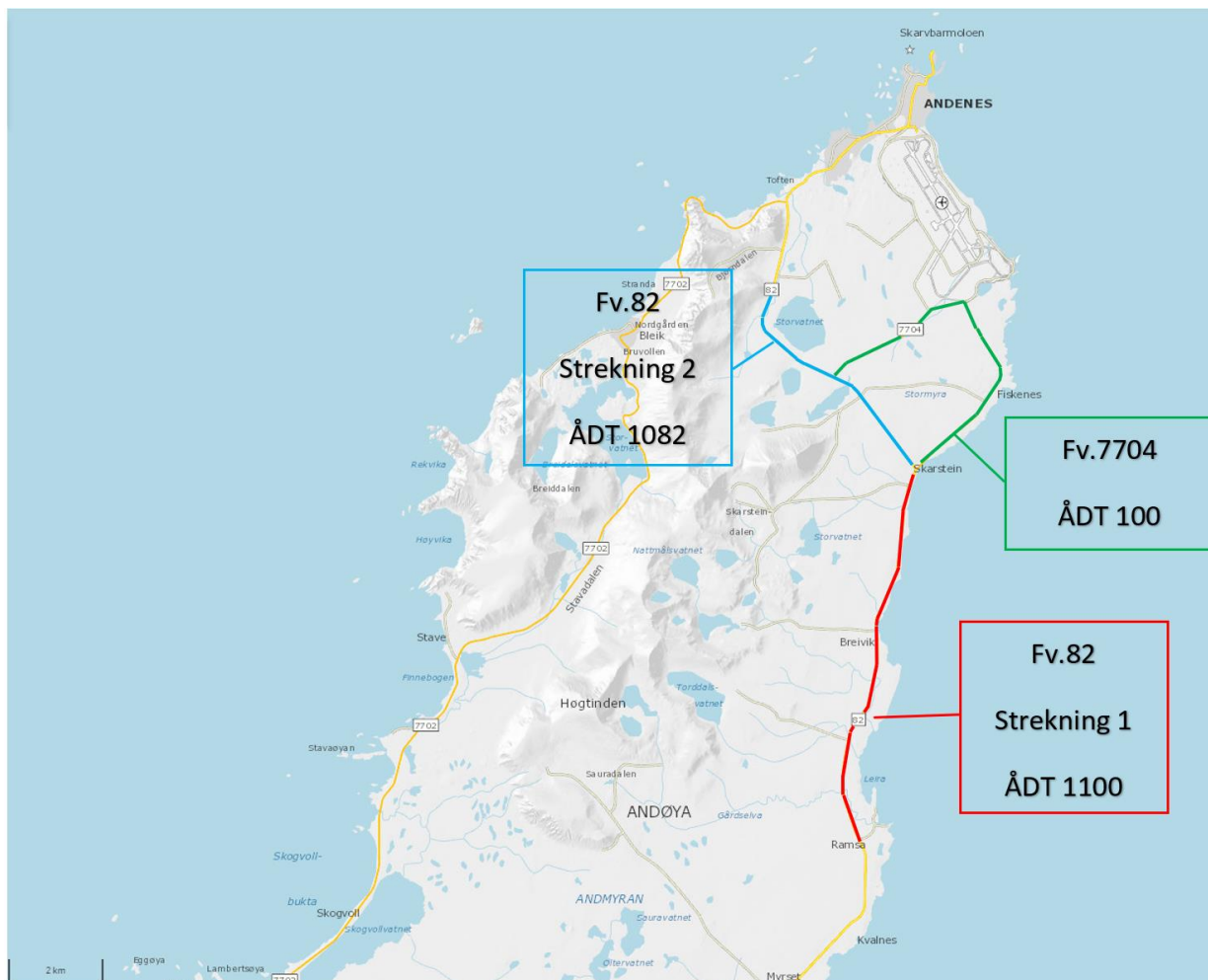
ÅDT

Trafikkmengder (ÅDT²) baserer seg på data hentet fra Norsk Vegdatabank (NVDB-NorTraf). For strekning 1 og 2 som omfattes av fv. 82 (figur 2-2) gjelder trafikkmengden for år 2019. For fv. 7704 er det ikke gjennomført tellinger og trafikkmengde oppgitt i NVDB baserer seg på skjønn.

Strekning 1 (figur 2-2) er oppgitt med en ÅDT på 1100 og da med 16 % lange kjøretøy/tunge kjøretøy.

Strekning 2 (figur 2-2) er oppgitt med en ÅDT på 1082 og med 11 % lange kjøretøy/tunge kjøretøy.

For fv. 7704 (figur 2-2) som ligger innenfor planområdet og som tiltaket knytter seg til, er det oppgitt en ÅDT på 100 og med 10 % lange kjøretøy.



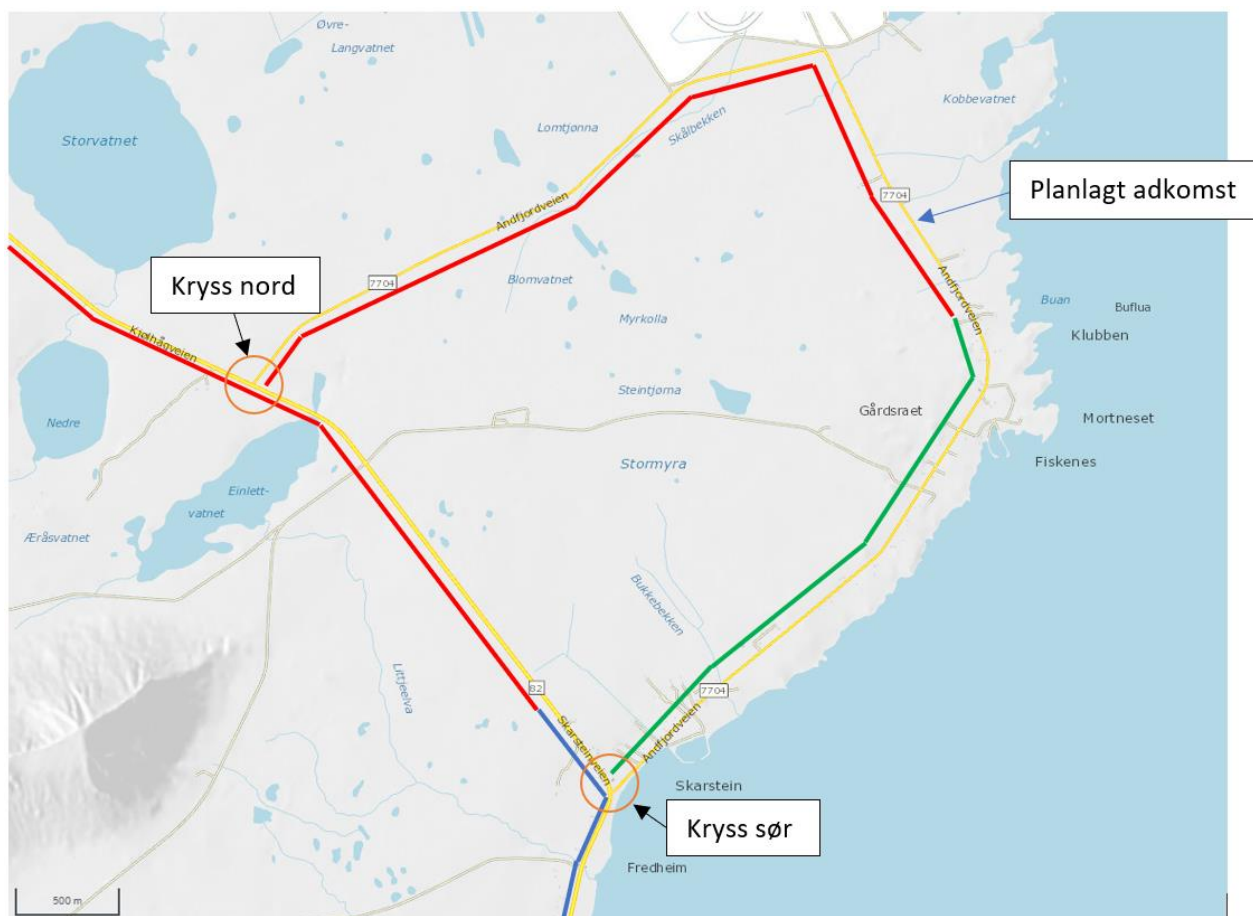
Figur 2-2. ÅDT for de enkelte strekninger som påvirkes av tiltaket. (Kartgrunnlag: NVDB³).

²ÅDT = årsdøgnetrafikk (gjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn)

³ Bearbeidet utsnitt fra NVDB.

Fartsgrense og dekkebredde

Tiltaket er planlagt tilknyttet fv. 7704 (figur 2-3) og fra ny adkomst vil det være mulig å kjøre både mot nord og sør for å komme inn på fv. 82 som er primærvei for transport på Andøya. Mot nord er fartsgrensen på fv. 7704 i dag 80 km/t, mens det mot sør er 80 km/t kun et kort stykke før man kommer til boligbebyggelsen ved Haugland/Klubben og fartsgrensen reduseres til 50 km/t. I kryssområde lengst nord er fartsgrensen for fv. 82 80 km/t, mens ved det sørlige krysset mellom fv. 82 og fv. 7704 er fartsgrensen 60 km/t på fv. 82.



Figur 2-3. Fartsgrenser for tilkoblingsveger. (Kartgrunnlag: NVDB⁴).

For den delen av fv. 82 som er vist over (figur 2-3) så er registrert dekkebredde mellom 6,3 til 6,6 m. For fv. 7704 er registrert dekkebredde i NVDB satt til 5,2 m.

⁴ Bearbeidet utsnitt fra NVDB.

Trafikkulykker



Figur 2-4. Trafikkulykker, rød ring markerer ulykker registrert mellom 2010 og 2020, lilla ring viser registrerte ulykker mellom 2000 og 2020. (Kartgrunnlag: NVDB⁵).

For fv. 7704 er det registret en trafikkulykke de 10 siste årene (2010-2020) ifølge NVDB, for fv. 82 er det ikke registret trafikkulykker de siste 10 årene. Ser man tilbake 20 år i tid (2000-2020) er det registret 2 ulykker langs fv. 82.

Tabell 1: Ulykkesdata fra NVDB.

Beliggenhet	Dato	Type ulykke	Ulykkestype
Fv. 7704	27.07.2010	Sykkelykke	Ulykke med uklart forløp
Fv. 82 Nord	27.06.2006	Bilulykke	Påkjøring ved venstresving
Fv. 82 Sør	07.03.2001	Bilulykke	Møteulykke i kurve

⁵ Bearbeidet utsnitt fra NVDB.

3 Fremtidig situasjon

Hovedadkomst til næringsarealene er planlagt fra fv. 7044. Det er planlagt adkomstveg etter «Adkomstveg til næringsområder»⁶ med 7,5 m bredde som tilpasses eksisterende fylkesveg. Kryss utformes for vogntog etter kjøremåte A. Endelig plassering av kryss er ikke avklart, men forventes fastsatt i den videre bebyggelsesplanen. Foreløpig tiltenkt plassering for adkomst er i nedre sørvestre del av næringsarealet.



Figur 2-5. Tiltenkt plassering av adkomst. (Kartgrunnlag: Utsnitt fra 3D-modell og illustrasjon).

Det er kun hensyntatt ÅDT⁷ som vurdering i dette notatet, både for fv. 82 og fv. 7704, selv om det er forventet noe høyere trafikk på sommeren på grunn av turisme, da spesielt for fv. 82. For fv. 7704 antar man at denne ikke påvirkes nevneverdig av turisttrafikk på sommeren.

⁶Statens vegvesens håndbok N100.

⁷ÅDT = årsdøgntrafikk (gjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn)

3.1 Trafikkmengder, kryssutforming og trafikksikkerhet

Generell trafikkvekst

Prognoseår 2046 er lagt til grunn for generell trafikkvekst, dvs. 20 år etter åpning av anlegget. Som grunnlag for beregninger er det lagt til en generell trafikkvekst for Nordland fylke iht. grunnprognoser fra TØI⁸.

Tabell 2: Endring i trafikkmengde i prosent per år i Nordland fylke, fra TØI..

	Grunnprognoser fra TØI, prosent pr. år			
	2016-22	2022-30	2030-40	2040-50
Nordland	0,45	0,41	0,35	0,31

Med utgangspunkt i trafikk tall fra 2019 og frem til prognoseåret 2046 antas det en generell trafikkvekst på ca. 10 % både for fv. 82 og fv. 7704. Denne veksten legges til grunn som ÅDT på fylkesveiene før trafikk til/fra planområde på Fiskenes medtas i beregninger for trafikkmengder.

Turproduksjon planområde

Som grunnlag til vurdering av turproduksjon knyttet til personbiltrafikk legges det til grunn følgende: «Ved full drift i 2030 er det lagt til grunn at Andfjord Salmon kan ha 30 fulltidsansatte.»⁹.

For beregning av turproduksjon fra utbyggingen er det benyttet erfaringstall fra Statens vegvesens håndbok V713 Trafikkberegninger. Håndboken angir en turproduksjon per døgn på 2,5 bilturer per ansatt for Industri (fabrikk, lager, verksted, engros), med et variasjonsområde mellom 1,5 – 5 bilturer per ansatt per døgn. Det tolkes at turproduksjonsfaktoren inneholder alle bilturer i løpet av døgnet til virksomheten, dvs. også inkludert besøkende. Da planområdet ligger i et bilbasert område, antas det en turproduksjonsfaktor som ligger i øvre del av variasjonsområdet, og det legges derfor til grunn 4 bilturer per ansatt. Dette forutsettes å dekke all trafikk til/fra planområdet i løpet av døgnet, både for ansatte og besøkende.

Det er lagt til grunn 250 produksjonsdager * 1,25 (faktor for å ivareta årsvariasjon) og en kapasitet på 20 tonn pr. semitrailer som grunnlag for vurdering av ÅDT_T (ÅDT for tunge/lange kjøretøy). I tillegg legges det til grunn en årsproduksjon på 20.000 tonn matfisk¹⁰.

Retningsfordeling

For å gjøre en vurdering av fordeling av trafikk i fremtidig situasjon må det gjøres en del forenklinger og antakelser. I dette tilfellet er det gjort en antakelse om at hovedandelen av trafikken vil benytte den nordre delen av fv. 7704 for tilknytning mot fv. 82. Distansen fra planområde og til fv. 82 er tilnærmet lik om man kjører mot nord eller sør på fv. 7704 for å komme til fv. 82. Mot sør vil man måtte kjøre gjennom områder med bebyggelse og redusert hastighet. Det antas derfor her at de fleste vil velge å benytte seg av

⁸Transportøkonomisk institutt, rapport 1554/2017, *Grunnprognoser for persontransport 2016-2050*, <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44761>.

⁹Planbeskrivelse med konsekvensutredninger, Detaljregulering Andøy Industripark Fiskenes, dok.nr.: PLAN-01

¹⁰ Andfjord Salomon AS, Detaljregulering Andøy Industripark Breivika, Planbeskrivelse med konsekvensanalyser.

adkomsten til planområde fra nord. For fv. 82 gjøres det ikke noen vurdering av retningsfordeling og ny ÅDT for fv. 82 legges på dagens ÅDT for strekningen.

Trafikkvekst prognoseår 2046

Følgende ÅDT er beregnet for år 2046 (svarte tall i figuren indikerer total ÅDT), med fordeling mellom generell trafikkvekst (blå tall) og bidrag grunnet utbyggingen (røde tall):



Figur 3-1. ÅDT fremskrevet til år 2046. Svarte tall er ÅDT 2046, røde tall er bidrag fra planområdet, blå tall er bidrag fra generell trafikkvekst 2019-2046. (Kartgrunnlag: NVDB¹¹).

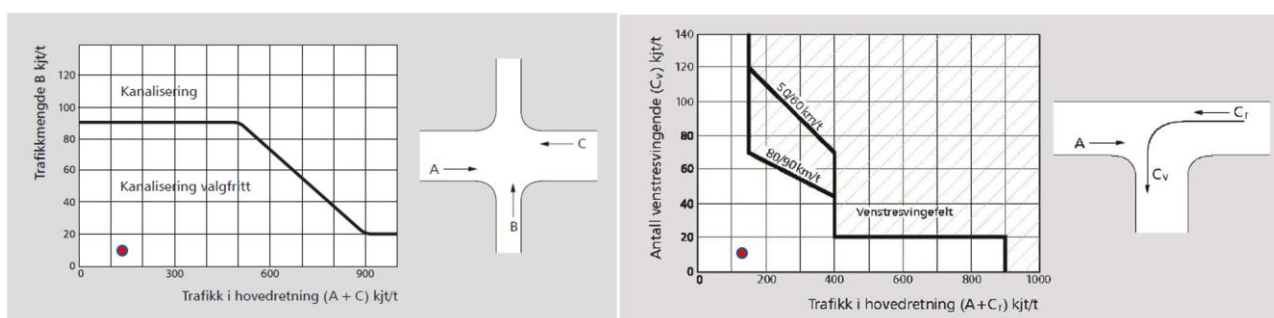
Basert på beregnet ÅDT for år 2046 (inkludert bidrag fra utbygging og generell trafikkvekst) viser det over en dobling av ÅDT på fv. 7704 i forhold til dagens ÅDT (2019) som er angitt til 100 kjøretøy pr. døgn. Selv om økningen er spesielt stor på fv. 7704, er ÅDT fortsatt lav.

For fv. 82 vil beregnet ÅDT for år 2046 (inkludert bidrag fra utbygging og generell trafikkvekst) tilsvare en økning på 22 %, en relativ stor økning, men som for fv. 7704 så vil den totale ÅDT fortsatt ligge på et lavt nivå.

¹¹ Bearbeidet utsnitt fra NVDB.

Kryssutforming og trafikksikkerhet

Med økning i ÅDT fra planområdet, samt den generelle trafikkveksten som er lagt til grunn, forventes det at dette medfører noe dårligere avviklingen i krysset fv. 82 x fv.7704 sammenlignet med i dag. Det forventes likevel at trafikkavviklingen i krysset vil være tilfredsstillende etter utbygging og at det ikke vil være behov for etablering av en kanalisert kryssløsning eller trafikkøy. Vurderingen baserer seg på at krysset ikke er ulykkesbelastet i dag samt jf. Statens vegvesens håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss..



Figur 3-2. Til venstre vises krav knyttet til etablering av trafikkøy, til høyre krav knyttet til venstresvingefelt. Rødt merke viser fremskrevet ÅDT for fv. 82 og fv. 7704. Beregninger baserer seg på at dimensjonerende timetraffic er 10 % av total ÅDT (Figurer: Statens vegvesens V121¹²).

Pga. lav standard på fv. 7704 med smal veibredde, kan det være nødvendig med stans/reduksjon av hastighet for å komme seg forbi hverandre, spesielt hvis større kjøretøy møtes. Behov for eller ønske om breddeutvidelse av eksisterende kjørefelt mtp. store kjøretøy kan vurderes, men dette er ikke et krav. Det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter langs fv. 7704, men siden det ikke er boligbebyggelse langs den nordlige delen av fv. 7704 forventes det ikke at strekningen vil benyttes av gående og syklende i særlig stor grad.

¹² Figurer hentet fra Statens vegvesens håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss.

4 Oppsummering

Beregnet tilført ÅDT som følge av utbyggingen er anslått å bli ca. 125 kjt/døgn. I tillegg er det anslått en trafikkvekst på fylkesveiene på ca.10 % fra 2019 til prognoseår 2046. Basert på anslåtte trafikk tall vurderes det at trafikkavviklingen for fylkesvegen og kryssområde fv. 82 x fv.7704 vil være tilfredsstillende etter utbygging. Trafikkbidrag fra utbyggingen vurderes å medføre marginale trafikale konsekvenser.