



Dielddanuori
suohkan | Tjeldsund
kommune

► Detaljregulering Skjærmarka næringsområde

KU - Trafikkanalyse

Oppdragsnr.: 5191458 Dokumentnr.: TRAFIKK-01 Versjon: J01 Dato: 2022-03-24



Oppdragsgiver: Tjeldsund kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Ivar Hartviksen
Rådgiver: Norconsult AS, Skoleveien 1, NO-9407 Harstad
Oppdragsleder: Anne Cath. Schistad (2019-2021)
og Lars André Uttakleiv / Herbjørg Arntsen (2021-2022)
Fagansvarlig: Trond Dreiem
Andre nøkkelpersoner: Øyvind Monsen og Martin Hoset

J01	2022-03-24	Til bruk	TroDre	MaHos	HerArn
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

Denne trafikkanalysen tar for seg trafikale konsekvenser av en utbygging ved Skjærmarka næringsområde i Tjeldsund kommune, hvor framtidig situasjon er vurdert opp mot dagens situasjon.

Det er beregnet framtidige trafikkmengder for fylkesveg 825 med prognoseår satt til 2032. Basert på framskrivninger fra Transportøkonomisk institutt (TØI) er det beregnet en generell trafikkøkning på 6,3 % for Troms fylke. I tillegg er det beregnet en økning i turproduksjon (ÅDT) fra 40 til ca.700 kjøretøyer i døgnet fra planområdet.

I dagens situasjon er det ingen trafikale problemer for området. Skjærmarka industriområde ligger på nordsiden av fylkesveg 825, ned mot Tovikskjæret. I følge Vegkart.no er trafikkmengden (ÅDT – årsdøgntrafikk) på 950 kjøretøy/døgn, med en andel tunge kjøretøy på 10 %. Det er heller ingen kryss eller avkjørsler i området som gir avviklingsproblemer ved dagens situasjon eller som er forventet å skape problemer i framtidig situasjon.

Adkomst til planområdet anbefales utbedret. Utformingen bør følge kravene for *adkomst til næringsområde* gitt av håndbok N100.

Vertikalkurvaturen i adkomstvegen bør utbedres. Adkomstvegen bør heves og slakes noe ut slik at kravene til vertikalkurvatur i både avkjørsel og adkomstveg er tilfredsstillt.

For horisontalgeometrien vil det si at adkomstvegen bør utvides i bredde, mens krav knyttet til sikt vil si at man kan beholde selve plasseringen av avkjørselen og dens geometriske utforming.

Innhold

1	Innledning	5
2	Dagens situasjon	6
2.1	Dagens trafikk-løsning	7
2.2	Trafikkmengder	7
2.3	Trafikkulykker	8
2.4	Kollektivtrafikk	9
2.5	Forhold for gående og syklende	9
3	Framtidig situasjon	10
3.1	Planforslag	10
3.1.1	<i>Utnytting</i>	10
	Generelt om turproduksjon	12
3.2	Turproduksjon fra fremtidig planlagt næringsareal	13
3.3	Generell trafikkvekst	13
3.4	Trafikkmengder i framtidig situasjon	13
3.5	Forhold for gående og syklende	14
3.6	Trafikksikkerhet	15
3.7	Utforming av adkomstvei	15
3.8	Konklusjon knyttet til utforming av adkomstveg	17
3.9	Usikkerhet	17
4	Oppsummering	18
5	Referanser	19

1 Innledning

Norconsult har fått i oppdrag å bistå Tjeldsund kommune med reguleringsarbeid av tomt på Skjærmarka til næringsformål. I den forbindelse må det utarbeides en konsekvensvurdering av planforslaget, herunder en trafikkutredning. Denne trafikkanalysen vil vurdere turproduksjon og trafikale konsekvenser som følge planforslaget.

Det skal legges til rette for videreføring av eksisterende næringsareal, samt etablering av ny byggegrunn gjennom uttak av masser og utfylling i sjø. Innenfor planområdet er det avsatt et areal til masseuttak på ca. 20 dekar, og areal for utfylling i sjøen på inntil 38 dekar.



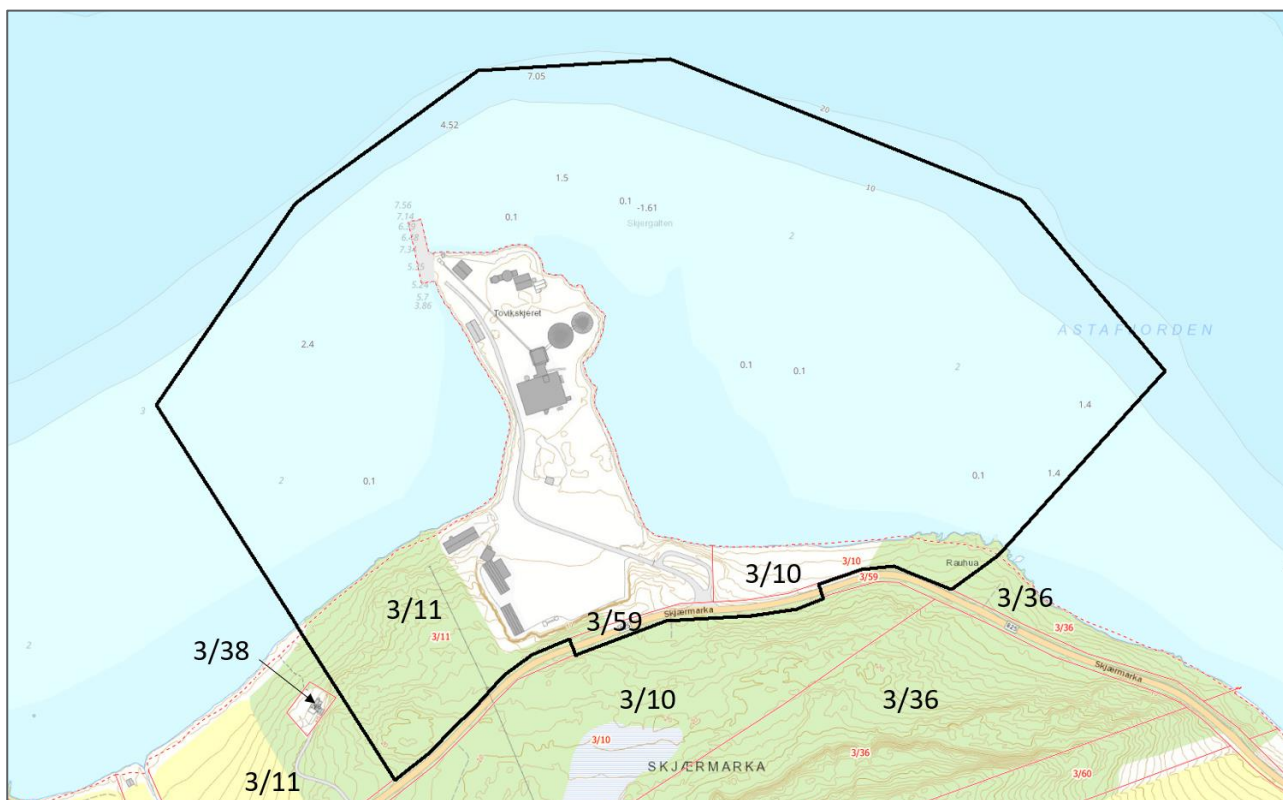
Figur 1: Planområdets plassering i Tjeldsund kommune. (Kommunekart)

2 Dagens situasjon

Planområdet ligger nord i Tjeldsund kommune, der Astafjorden møter Vågsfjorden, ca. 20 km nordøst for kommunesenteret på Evenskjer (figur 1). Det er ca. 1,5 km til Tovika, 2,5 km til Sandstrand og 15 km til Grov. Avstanden til Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon er ca. 35 km, og til Harstad er det 45 km.

Fv. 825 går gjennom den sørlige delene av planområdet, og det er adkomst til næringsområdet fra fv. 825 både fra sørvest og nordøst. For sjøveien er adkomsten til planområdet via Vågsfjorden i nord, Astafjorden i nordøst eller Tjeldsundet i sørvest.

Virksomhetene som er etablert innenfor området er Saint-Gobain Byggevarer AS som har byggevarehandel med distribusjon til nærliggende byggevareforretninger, Norcem AS som er forhandler og leverer sement i bulk, ScaleAQ som har produksjon og lagring av merder. I tillegg er det etablert godkjent ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) dypvannskai som er 60x12 meter stor og med 7 meter dybde.



Figur 2: Dagens situasjon og omriss av planområdet. (Hentet fra planbeskrivelsen)

2.1 Dagens trafikkløsning

Fylkesvei 825

Fartsgrense på fylkesvegen er 80 km/t gjennom planområdet. Vegbredde på strekningen er ifølge Vegkart.no 6,6 m. Dekkebredde er oppgitt til 5,9 m.

Siktforholdene i dagens avkjørsel er tilfredsstillende.



Figur 3: Dagens adkomst til planområdet. (Norconsult, oktober 2021)

Adkomstveg fra fylkesveg 825 til Tovikskjæret

Dagens adkomstveg til næringsområdet har en vegbredde på ca. 4 m. Adkomstvegen har relativt sterk stigning siste del opp mot fylkesvegen. Næringsområdet bærer preg av mindre trafikkmengder og at dette kun er adkomst til etablerte virksomheter. Veien er smal, uten oppmerking og det er ikke separat anlegg for myke trafikanter. Det er ingen klare avgrensninger for avkjøring til de ulike næringsbyggene. Dette gjør veien noe uoversiktlig. Fartsgrensen inne på området er skiltet til 20 km/t.

2.2 Trafikkmengder

Det finnes ingen trafikkdata for næringsområdet ved Skjærmarka. Det er derfor gjort en estimering av trafikk til og fra området. Estimater baserer seg på samtaler med lokale transportører for å kunne ha en pekepinn på trafikkmengde knyttet til tungtransport, samt gjennomført en beregning knyttet til antatt antall ansatte og sammenstilt dette med turproduksjon pr. enhet pr. døgn fra Håndbok V713 (figur 7). Trafikkmengder for fv. 825 er gitt av Norges Vegdatabank (NVDB).

Som nevnt er trafikkmengde i avkjørselen til næringsområdet ikke kjent og det gjøres antakelser knyttet til trafikkberegninger for dagens forhold. Ved å ta utgangspunkt i at det i dag er ca. 15 ansatte innenfor næringsområdet vil man få en turproduksjon på ca. 45 bilturer i døgnet (ved å bruke en faktor på 3, se figur 7). Deler av dagens næringsområde generer mye tungtransport (sement og byggevarer) og det er anslått fra transportør at det kjøres ca. 15 tungbiler i døgnet i høysesongen, mens det ellers er mindre trafikk knyttet annen kundetrafikk. På bakgrunn av beregninger legges det derfor til grunn en ÅDT for dagens situasjon på 40 kjøretøy i døgnet for videre beregninger.

For fylkesveg 825 er det ifølge Vegkart.no en trafikkmengde (ÅDT – årsdøgntrafikk) på 950 kjøretøy/døgn (2020). Andelen tunge kjøretøy er oppgitt til å være 10 %.

2.3 Trafikkulykker

Det har skjedd en trafikkulykker ved eller i nær tilknytning til planområdet de siste 10 årene. Ulykken har skjedd i forbindelse med utforkjøring i kurve. Figur 4 viser lokalisering av ulykken, som her er markert med blå sirkel.



Figur 4: Trafikkulykker nær planområdet siste 10 år (2012-2022). (Data fra NVDB)

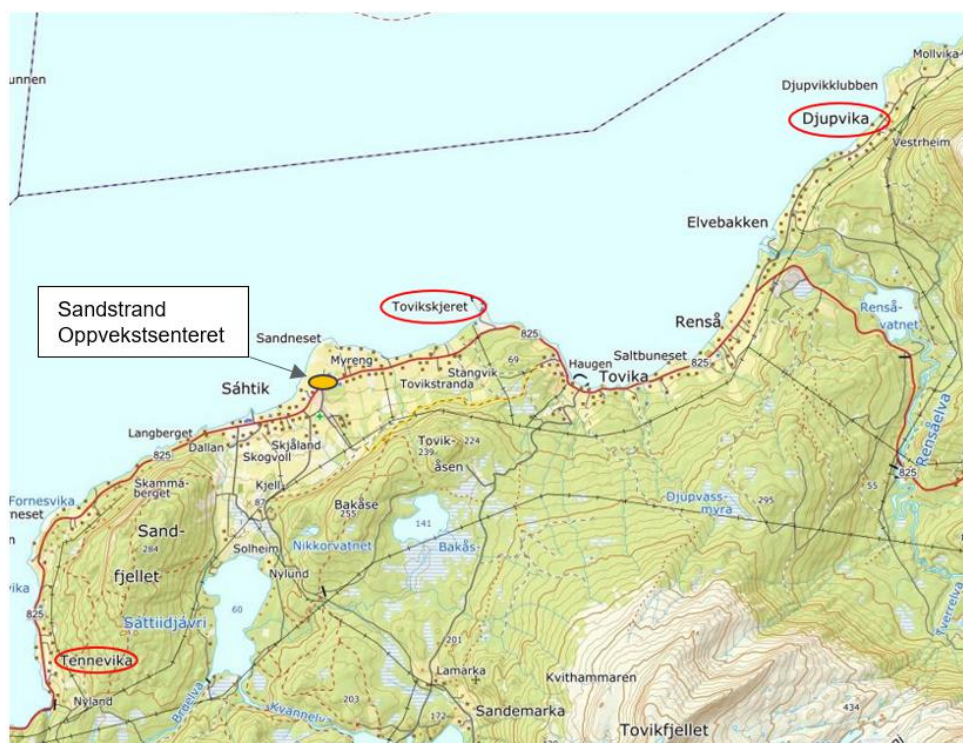
2.4 Kollektivtrafikk

Avkjøringen ved industriområdet er på nettsiden til Troms fylkestrafikk registret som busstopp (Tovikskjeret), men det er ikke skiltet eller tilrettelagt med plattform og leskur i området. Busstoppet inngår som en del av rute 220 mellom Grov og Djupvikklubben i øst og Sandstrand/Tennevika/Tjeldsund Kro/Harstad i vest. Rute 220 betjener i hovedsak skoleskyss mellom Grov og Sandstrand med avganger på morgenen og tidlig ettermiddag, samt med videre forbindelser mot Harstad.

2.5 Forhold for gående og syklende

Tovikskjæret ligger ca. 2,5 km øst for Sandstrand Oppvekstsenter med barnehage og barneskole fra 1. – 7. klasse. Skolekrets for Sandstrand Oppvekstsenteret favner området mellom Tennevika og Djupvika.

Det er ikke tilrettelagt for gående og syklende innenfor planområdet eller langs fv. 825. Men skoleelevene som bor i Tovika og videre nord/øst for planområdet, har tilbud om skolebuss til/fra barneskolen på Sandstrand. Det er derfor få/ingen skolebarn som går eller sykler langs fv. 825 og forbi planområdet.



Figur 5: Oversiktskart (Nordatlas)

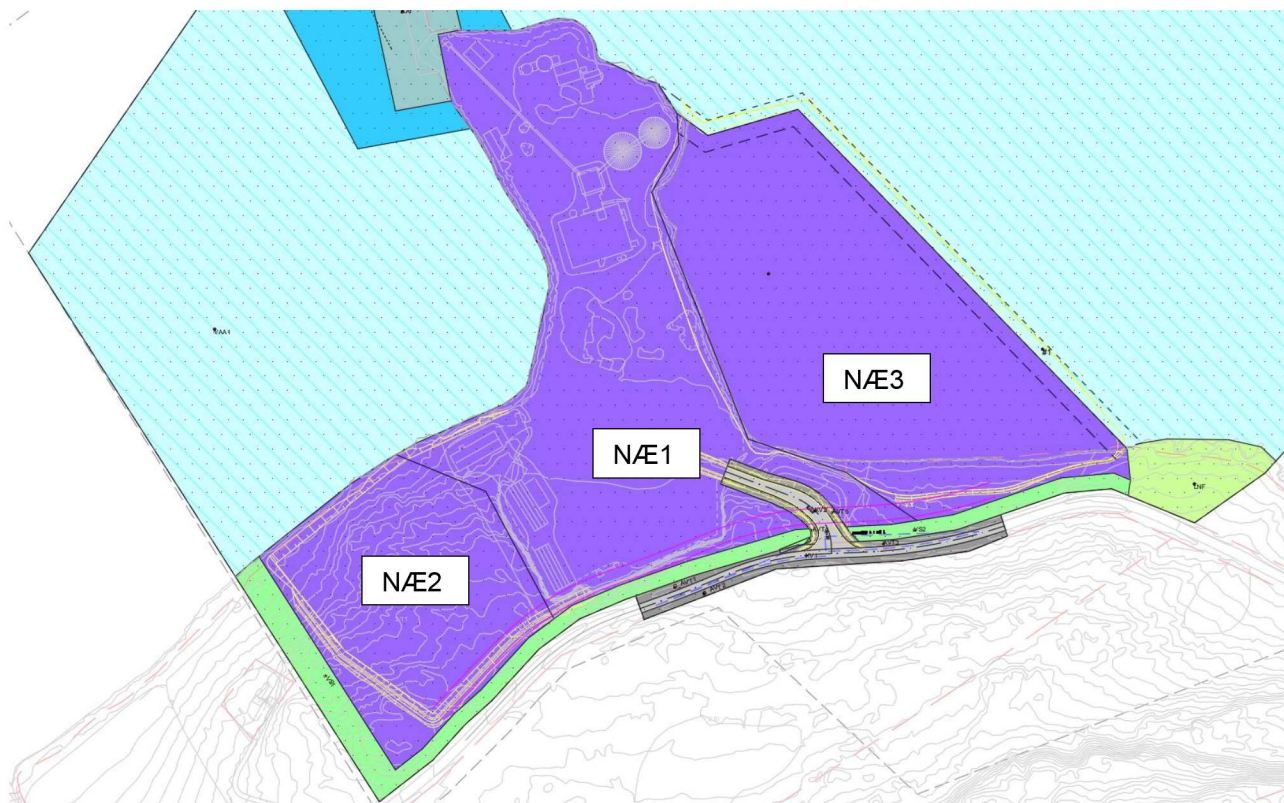
I henhold til Trafikksikkerhetsplan for Tjeldsund kommune vedtatt 21.10.2021, er det planer (med middels eller lavere prioritet) om oppgradering av veinettet mellom Sandstrand og Tovika. Det er imidlertid ikke foreslått konkrete tiltak ved Tovikskjæret.

3 Framtidig situasjon

3.1 Planforslag

Planområdet er delt opp i 3 områder med samme formål - Næringsbebyggelse. Per mars 2021, er det kun innenfor det midtre området (NÆ1) som er utbygd, for de resterende områder foreligger det ingen konkrete planer. Dersom det kun bygges ut industriområder og lager, kan det potensielt bli snakk om relativt små trafikkmengder per utbygd m², mens det for næringsarealer kan bli vesentlig høyere trafikkmengder (se figur 7). For å vurdere de trafikale konsekvensene og adkomst til planområdet, tas det utgangspunkt i at området bygges ut som industri og lager, en vurdering som er basert på plassering av næringsområdet samt nærliggende befolkningsgrunnlag. Dette samsvarer med eksisterende forhold.

Det tas utgangspunkt i at adkomst vil ha samme plassering som dagens adkomst fra fylkesveg 825 til området, og at alle 3 tomter vil benytte samme adkomst.



Figur 6: Utsnitt fra plankart

3.1.1 Utnytting

De enkelte tomte har henholdsvis 22 000 m² (NÆ2), 25 000 m² (NÆ1 uten eksisterende næringsareal) og 44 000 m² (NÆ3) avsatt til formålet. Areal tallene inkluderer også veg- og trafikkkarealer, parkeringsområder og uteområder rundt virksomhetene, så det reelt utbygde arealet blir mindre.

Turproduksjonsfaktorene som skal benyttes må ta utgangspunkt i antall ansatte eller bebygd areal (BYA). Siden det ikke er kjent hva slags virksomheter som skal bygges ut er det mest hensiktsmessig å anslå et sannsynlig BYA ut ifra totalt areal og anslått tomteutnyttelse (%TU).

Tabell 1 viser lignende tomter og deres %TU. Basert på usikkerhet, gjøres et anslag og %TU for tomtene på Skjærmarka næringsområdet settes til 25 %. Avrundet gir det beregnet BYA på ca. 4 400 m², 5 000 m² og 8 800 m² for fotavtrykk til bygg for den enkelte tomt.

Tabell 1: Tomteutnyttelser for lignende tomter.

Hva	Areal av felt	BYA	%TU
Skattøra, Tromsø. Flat tomt.	92 000 m ²	20 000 m ²	22 %
Skillemo industriområde Alta. Flat tomt	800 000 m ²	180 000 m ²	23 %

Generelt om turproduksjon

For å beregne turproduksjon fra tomtene i planområdet, og tomtene tilknyttet ny adkomstvei, tas det utgangspunkt i metodikken fra håndbok V713 Trafikkberegninger (Statens vegvesen, 1989). Håndboken gir erfaringstall på antall bilturer ulike formål/virksomheter genererer, se figur 7.

TURPRODUKSJON PR. ENHET PR. DØGN

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person- turer	Bil- turer	Variasjons- område
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig pr. person		3.5 1.0	2.5 - 5.0 0.5 - 1.5
	pr. bolig pr. person	9.0 3.0		7 - 12 2 - 4
INDUSTRI - fabrikk - lager - verksted - engros	pr. ansatt pr. 100 m ²		2.5 3.5	1.5 - 5 2.0 - 6
	pr. ansatt pr. 100 m ²	4.0 6.0		3 - 8 4 - 10
HANDEL - detalj - kiosk - bensinstasjon - kjøpesenter	pr. ansatt pr. 100 m ²		25 45	10 - 45 15 - 105
	pr. ansatt pr. 100 m ²	50 90		20 - 80 30 - 150
KONTOR - post - bank - helse - off. kontorer	pr. ansatt pr. 100 m ²		2.5 8	2 - 4 6 - 12
	pr. ansatt pr. 100 m ²	4 12		2 - 6 5 - 20

Figur 7: Tabell for beregning av turproduksjon, hentet fra håndbok V713.

For industri angir håndboken turproduksjon per 100 m² areal eller antall ansatte. I tilfellene der man ikke kjenner nøyaktig framtidig bruk er det mest hensiktsmessig å benytte areal. For industri antas det et gjennomsnitt på 3,5 bilturer per døgn per 100 m² med et variasjonsområde på mellom 2 og 6 (Statens vegvesen, 1989). For den delen av NÆ1 som det er oppgitt et antall ansatte benyttes derfor 3 bilturer per døgn per ansatt (Statens vegvesen, 1989). Denne turproduksjonsfaktoren baserer seg på eldre erfaringstall fra 1980-tallet og er trolig relativt konservativ for dagens situasjon. Likevel benyttes denne faktoren videre i analysene på grunn av den store usikkerheten i hva som skal bygges.

Ved beregning av turproduksjon er det knyttet en del usikkerheter og derfor brukes det relativt konservative anslag på areal og turproduksjon. Mulige usikkerhetsmomenter ved turproduksjonsberegninger omfatter blant annet:

- Formålene er ofte kombinerte med store variasjoner seg imellom.
- Varierende usikkerhet i eksisterende erfaringstall (for enkelte formål er det gjennomført flere analyser og kartlegginger av trafikkgenereringen).
- Områdets «attraktivitet» – herunder befolkningsutvikling, pendling, handelslekkasjer, osv. Beregning av turproduksjon er basert på at området utbygges slik det er forutsatt mht. formål og arealtall, og at det er et tilstrekkelig «marked» for de aktuelle typer formål i dette området.

3.2 Turproduksjon fra fremtidig planlagt næringsareal

Det foreligger som tidligere nevnt ingen konkrete planer for tomtene. Men i denne beregningen for fremtidig trafikk legges det til grunn følgende for beregning av fremtidig trafikk generert av området:

Som omtalt i kapittel 3.1.1. er det i planbestemmelsen lagt til grunn en samlet utnyttelsesgrad (BYA) for næringsbebyggelse (NÆ) på 80 % og at BYA blant annet vil inkludere framtidig bebyggelse, utomhus arbeids- og lagringsplasser, samt parkering, og at det derfor anslås en faktisk tomteutnyttelse knyttet til bygg på 25 %.

Totalt vil det da genereres ca. 700 daglige bilturer. Av dette kan det antas det en høy andel av tungtrafikk.

3.3 Generell trafikkvekst

Det legges til grunn at det vil bli en generell trafikkvekst på vegnettet omkring planområdet, i henhold til TØI prognoser for fremtidig endring i trafikkarbeid for Troms fylke (Transportøkonomisk institutt, 2017). Tabell 2 viser beregnet årlig endring i trafikkarbeid for personbil i prosent, summert for både korte og lange reiser fra disse prognosene¹.

Tabell 2: Beregnet årlig endring i trafikkarbeid¹ for personbil i prosent, sum korte og lange reiser.

Fylke	2022 - 2030	2028 - 2032
Troms	0,65	0,48

Med utgangspunkt i at planområdet forutsettes ferdig utbygd før 2032, gir dette en forventet generell trafikkvekst på 6,3 %.

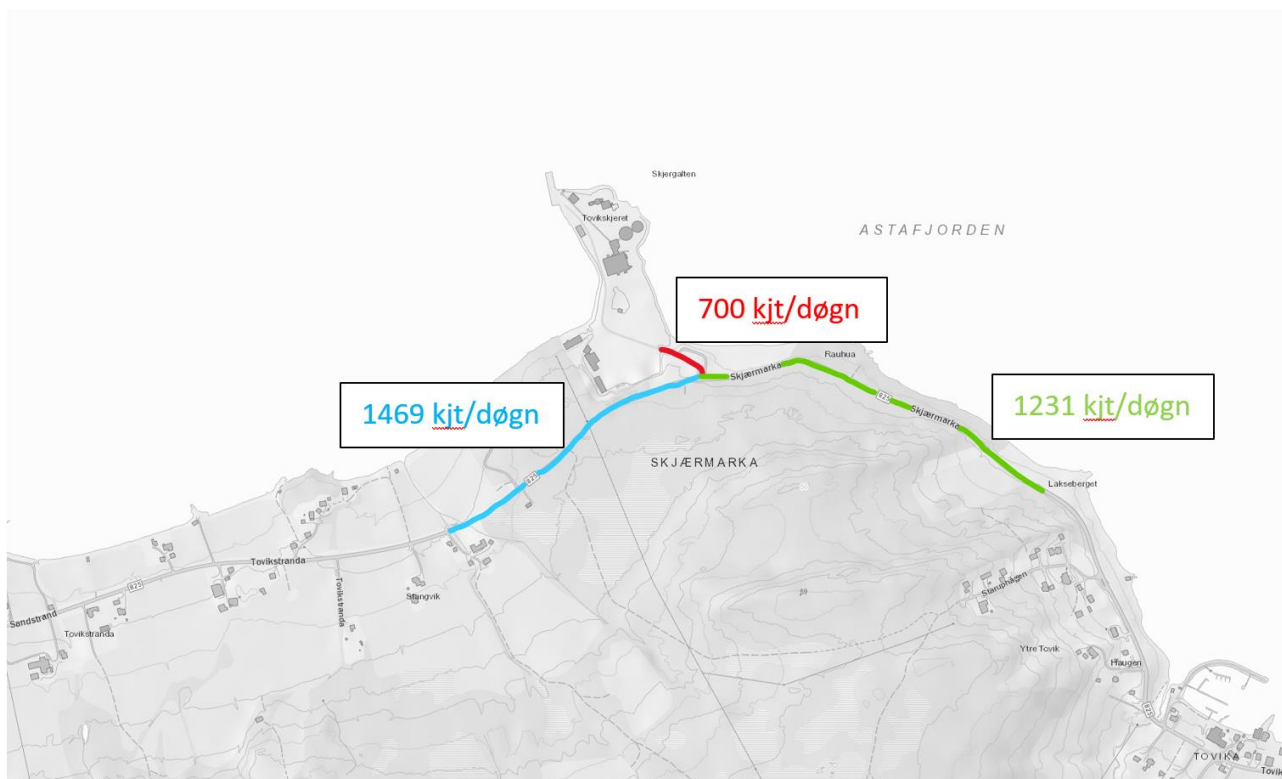
Generell trafikkvekst tar også med en generell utbygging i området. Det gjør at noe av den utbyggingen som planforslaget ønsker gjennomført, vil være del av den generelle veksten. Det tas ikke hensyn til dette videre i beregningene, men det anses som en sikkerhetsmargin.

3.4 Trafikkmengder i framtidig situasjon

Ved full utbygging av Skjærmarka industriområde og adkomst via eksisterende avkjørsels som foreslås i reguleringsplanen, vil trafikkmengden her kunne bli ÅDT 687 (avrundes til 700 kjøretøy(kjt)/døgn).

Vi har ikke oversikt over trafikkfordelingen ut fra området, så her vil vi måtte gjøre antakelser. Ifølge transportørene som vi har hatt samtale med så går hovedsakelig trafikken mot vest og Tjeldsundbrua, det er derfor rimelig å anta at dette vil være gjeldende for fremtidig situasjon også. Benytter i videre beregninger anbefalt fordeling fra Statens vegvesen V713 for trafikk der man ikke kjenner retningsfordelingen og setter fordelingen til 67% mot vest og 33 % mot øst. Eksisterende trafikk vil for fv. 825 øke med 6,3 %, fra 950 kjt/døgn til 1009 kjt/døgn (avrundes til 1000 kjt/døgn), i tillegg til økningen fra planområdet. Figur 8 viser fordelte trafikkmengder.

¹ endring i trafikkarbeid er nødvendigvis ikke det samme som endring i antall reiser, men i denne sammenheng ansees denne differansen som marginal, og like sikker/usikker som å benytte endring i antall reiser på nasjonalt nivå (som det også finnes data for).



Figur 8: Framtidig trafikkmengder. (kart fra Nordlandsatlas)

Det er ikke kjent hvilken makstimeandel som gjelder ved dagens situasjon, benyttes derfor forslag for industri angitt i Håndbok V713 fra Statens vegvesen, 22 %. Dimensjonerende time vil derfor ha 154 bilturer på adkomstveien til planområdet.

3.5 Forhold for gående og syklende

Det er i dag et svært lite omfang av gående og syklende rundt området. Avhengig av hva som bygges i planområdet kan det være aktuelt å ha en gangforbindelse mot Sandstrand vest for planområdet, men omfanget av gående og syklende derfra vil trolig være beskjedent. Et aktuelt tiltak kan være utvidet skulder hvis fv.825 oppgraderes slik ønsket i Trafikksikkerhetsplan.

KRAV 3.139 **KAN**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Dersom det er vanskelig å få til en egen gang- og/eller sykkelveg, kan skulderen utvides til 1,5 m på begge sider. Utvidet skulder anbefales ikke for strekning definert som skoleveg.

Figur 9: Utvidet skulder kan benyttes hvor fortau eller andre arealer for myke trafikanter er vanskelig å gjennomføre og trafikkmengdene er lave.

3.6 Trafikksikkerhet

Fv. 825 er av eldre dato og den er vurdert til å ha dimensjoneringsklasse L1 (Lokale vegger) i Statens vegvesens håndbok N100. Dimensjoneringsklassen kan ha fartsgrense 60 eller 80 km/t og ÅDT < 1500. Som nevnt så er fartsgrense på fylkesvegen 80 km/t forbi planområdet og vegbredde på strekningen er ifølge Vegkart.no 6,6 m., da med en dekkebredde som er oppgitt til 5,9 m. Minstekrav til vegbredde for L1 gitt i N100 er 6,5 m, som kan benyttes ved sårbart/kostbart terreng. Iht. Trafikksikkerhetsplan for Tjeldsund kommune vedtatt 21.10.2021 er det planer (med middels eller lavere prioritet) om oppgradering av veinettet mellom Sandstrand og Tovika, det anbefales i så tilfelle at fylkesvegen utbedres iht. dimensjoneringsklasse L1 med tverrprofil på 7,5 m. som vist i håndbok N100.

På bakgrunn av mengden myke trafikanter innenfor planområdet vil denne gruppen ikke påvirkes av planforslaget. Den økte trafikkmengden på fv. 825 vil i større grad påvirke tilstøtende tettsteder som Sandstrand og Tovik hvor det antas større andel myke trafikanter, tiltak for disse områdene er ikke vurdert i denne analysen, men bør sees nærmere på ved en større utbygging innenfor planområdet.

For brukere av kollektiv bør det vurderes tilrettelegging med egnet bussholdeplass hvis dagens busstopp skal opprettholdes.

3.7 Utforming av adkomstvei

Som grunnlag for utforming av adkomst til Skjærmarka næringsområdet er det som nevnt at fv.825 er vurdert til å være i dimensjoneringsklasse Lokale vegger, L1 iht. N100 kap. 3.4.1.

Ut fra dette benyttes følgende kriterier for geometrisk utforming av avkjørselen, iht. N100 kap 4.1.4:

- Trafikkmengde på primærveg (Fv. 825): ÅDT < 2000 kjt/døgn.
- Trafikkmengde i avkjørsel: ÅDT > 50 kjt/døgn, med stor andel tunge kjøretøy.

De beregnede trafikkmengder fra denne analysen medfører at avkjørselens vertikalkurvatur skal dimensjoneres som kryss, iht. N100 kap. 4.1.1.1. Horisontalkurvaturen dimensjoneres iht. reglene for avkjørsler, som angitt over.

Vurdering

Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte:

Dimensjonerende kjøretøy i avkjørselen er satt til vogntog (VT).

Krav til kjøremåte er kjøremåte B (dvs. at dimensjonerende kjøretøy kan benytte motgående kjørefelt i den vegen det svinger inn i).

Vertikalkurvatur:

Dagens avkjørsel/adkomstveg fra fv.825 tilfredsstillende ikke gjeldende krav til vertikalkurvatur. Iht. N100 kap. 2.7 er kravet til maksimal stigning 6 % for adkomstveger til næringsområder. Adkomstvegen har i dag stigning på ca. 7 % i øvre del av vegen. Videre skal stigningen i avkjørselen nærmest fylkesvegen ikke overstige 3 % over dimensjonerende kjøretøys lengde, iht. N100, kap 4.1.1.1. Stigningen i dagens avkjørsel er innenfor kravet nærmest fylkesvegen, men lengden med denne stigningen er for kort.

Adkomstvegen må ut fra dette heves ca. 0,5 m over en lengde på ca. 50 m og slakes noe ut for å tilfredsstillende kravene til vertikalkurvatur.

Stigningsforholdene er vurdert ut fra tilgjengelige kart- og høydedata. Detaljprosjektering må utføres for nøyaktig bestemmelse av nivå.

Horisontalkurvatur:

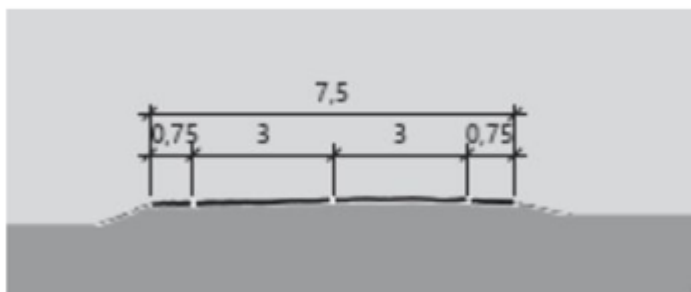
Dagens geometriske utforming av avkjørselen er innenfor gjeldende krav. Hjørneavrundinger mot fylkesvegen er imidlertid noe større enn kravet. Hjørneavrundinger mot fylkesvegen skal ved angitte trafikkmengder iht. N100 ha radius 9,0 m. Det vurderes at dagens utforming kan beholdes da avviket er lite.

Dagens bredde på adkomstvegen er for smal iht. gjeldende krav. Veggen bør utvides til totalbredde 7,5 m og kjørebanebredde 6,0 m, iht. N100 kap.2.7. Ekstra breddeutvidelse iht. til dimensjonerende kjøretøys sporing er nødvendig i horisontalkurven i øvre del av adkomstvegen.

Utvidelse av vegbredden medfører at to vogntog kan møtes i adkomstvegen. Dette sikrer at trafikk til og fra næringsområdet vil ha god framkommelighet på adkomstvegen og vil dermed ikke medføre hindringer for trafikken på fylkesvegen.

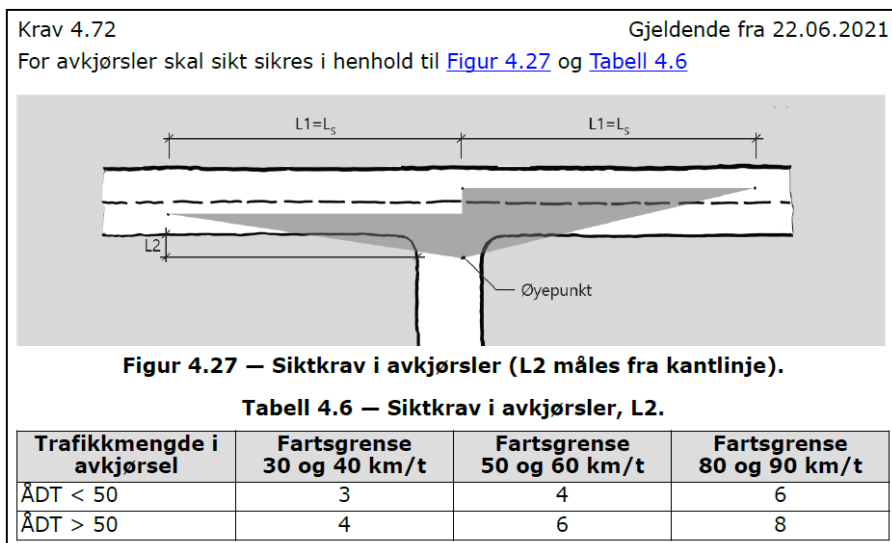
Utformingen av avkjørselen medfører at kjøremåte B må benyttes for VT som kjører ut fra avkjørselen og inn på fylkesvegen i sørlig/vestlig retning. Breddeutvidelse av adkomstvegen vil medføre at øvrige kjørebegivelser i avkjørselen kan gjennomføres etter kjøremåte A (dvs. at dimensjonerende kjøretøy kan benytte eget kjørefelt gjennom hele svingebevegelsen).

Dersom kjøremåte A skal legges til grunn for alle svingebevegelser må avkjørselen utvides mot sør. Ut fra gjeldende krav og i forhold til antatte trafikkmengder er dette ikke nødvendig.



Figur 10: Adkomstvei til næringsområde uten fortau. Hentet fra håndbok N100.

Siktkravene for avkjørsel følger krav 4.72 i håndbok N100. Det legges til grunn 80 km/t langs fv.825 og ÅDT i avkjørsel er beregnet til å være >50. Siktkravet er da 8 (L2) x 105 (L1) meter (+/- korrigeret i plankart for stigning/fall) og som vist i Figur 11 på neste side.



Figur 11: Siktretkant for kryss i henhold til håndbok N100.

3.8 Konklusjon knyttet til utforming av adkomstveg

Vertikalkurvaturen i adkomstvegen bør utbedres. Adkomstvegen bør heves og slakes noe ut slik at kravene til vertikalkurvatur i både avkjørsel og adkomstveg er tilfredsstillt.

Ut fra krav til sikt og krav til horisontalkurvatur kan avkjørselen beholdes der den ligger og med dagens geometriske utforming. Adkomstvegen bør utvides i bredde iht. gjeldende krav for veg til næringsområde.

3.9 Usikkerhet

Det vil alltid være usikkerhet knyttet til trafikk tall og trafikkprognoser.

Beregning av framtidig turproduksjon medfører en del usikkerhet med tanke på utnyttning, kombinerte formål og lokale variasjoner. Det er også knyttet usikkerhet til hva som faktisk skal bygges på flere av tomtene. I denne analysen er det dog brukt relativt konservative anslag i beregningene, slik at reel trafikk trolig vil bli mindre.

4 Oppsummering

Denne trafikkanalysen er utarbeidet i forbindelse med detaljregulering for Skjærmarka næringsområde i Tjeldsund kommune. Formålet med detaljreguleringen er å regulere for et utvidet næringsområde.

I planområdet er det regulert ca. xx daa til næringsarealer og det anslås en utnyttelse (%TU) på ca. 25% av BYA. Det er forutsatt at planområdet benytter dagens adkomst, utformet som forkjørsregulerte T-kryss.

Det er gjort vurderinger av framtidige trafikkmengder og turproduksjon både langs eksisterende fylkesveg og fra planområdet. På grunn av stor usikkerhet i hva som skal bygges er det gjort svært konservative turproduksjonsberegninger med utbygging av industri og en turproduksjon på inntil 700 kjt/døgnet fra planområdet. Trafikken er fordelt på fylkesveg 825 ut ifra skjønn og dagens trafikkbilde og det er gjort en trafikkberegning hvor prognoseår 2032 er lagt til grunn.

Med de beregnede trafikkmengdene og trafikkfordelingene er det behov for utbedring av adkomstveg. Utbedringen av adkomstvegen omfatter heving av veg og redusert stigning inn mot fylkesvegen, slik at kravene til vertikalkurvatur i adkomstveg er tilfredsstilt iht. Statens vegvesens håndbøker.

Basert på beregnede trafikkmengder vil det ikke være behov for tiltak på fylkesveg 825.

Omfanget av gående og syklende til planområdet blir trolig lite, men det bør vurderes tiltak om det gjøres utbedringer av fv. 825 som ønsket og omtalt i Trafikksikkerhetsplan for Tjeldsund kommune. Det er ikke gjort vurderinger knyttet til myke trafikanter inne på næringsområdet, dette forutsettes at blir ivaretatt når ytterligere detaljering og prosjektering av området foreligger.

5 Referanser

Nordland fylkeskommune. (2021, 11 23). *Reis Nordland*. Hentet fra [reisnordland.no](https://www.reisnordland.no/):
<https://www.reisnordland.no/>

Statens vegvesen. (1989). *V713 - Trafikkberegninger*. Oslo: Vegdirektoratet.

Statens vegvesen. (2019). *N100 - Veg- og gateutforming*. Oslo: Vegdirektoratet.

Transportøkonomisk institutt. (2017). *Framskrivinger for persontransport i Norge 2016-2050*. Oslo: TØI.