

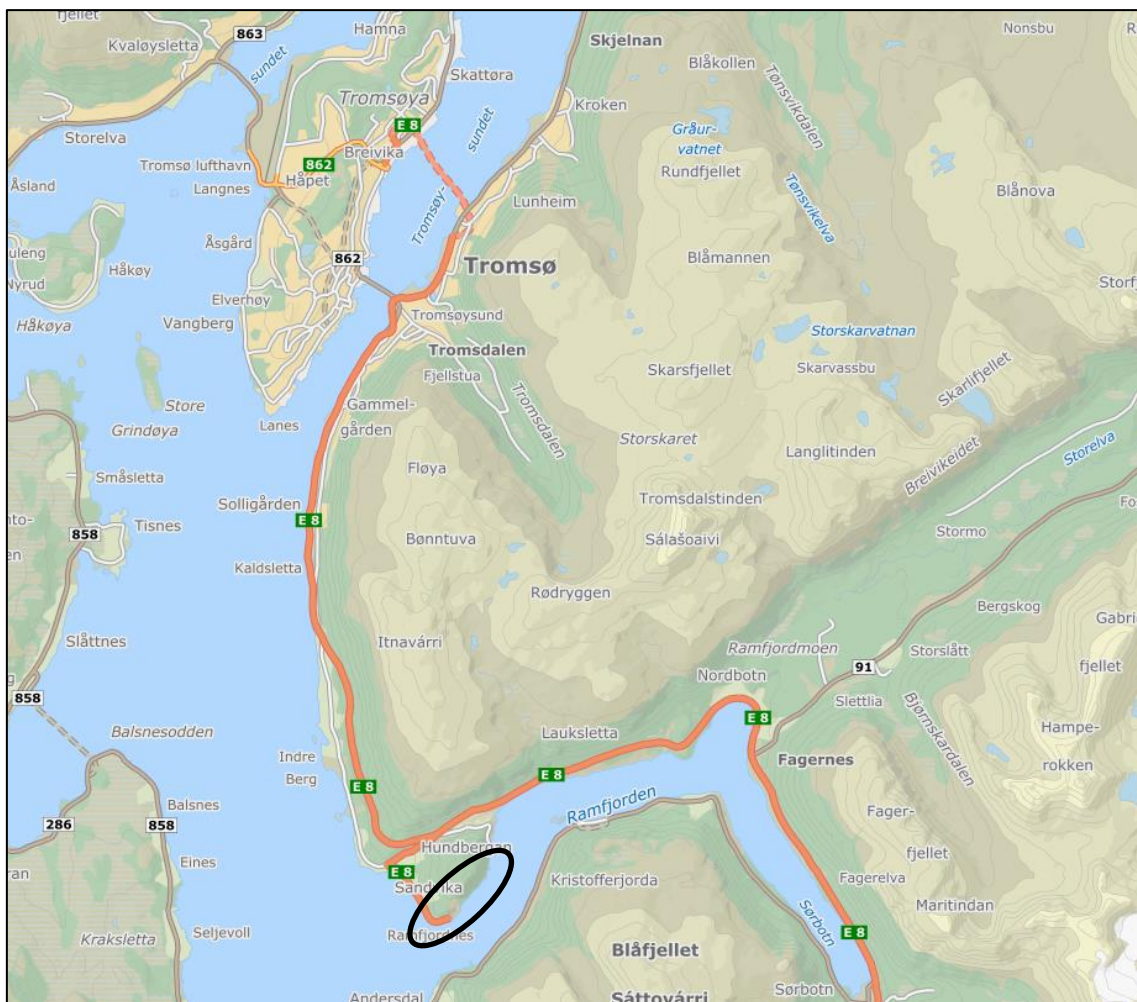
## NOTAT

KUNDE / PROSJEKT Olavsvern Group AS Olavsvern Infrastruktur	PROSJEKTLEDER Roger Pedersen	DATO 05.07.2018
PROSJEKTNUMMER 10206040	OPPRETTET AV Vegard Brun Saga	REV. DATO

### Olavsvern - trafikknott

Sweco Norge AS er engasjert av Olavsvern Group AS for å utføre trafikkvurderinger i forbindelse med planlagt utbygging av industriområdet Olavsvern.

Planområdet er lokalisert ved Ramfjorden i sør i Tromsø kommune, ca. 17 km i luftlinje fra Tromsø. Tidligere var den norske marinebasebasen Olavsvern i drift innenfor planområdet.



Figur 1 Omtrentlig plassering av planområdet (kartkilde: kart.finn.no)

Planområdet består av et relativt stort ubebyggt område ved fjorden samt E8 Ramfjordnesvegen opp til krysset med E8 Innlandsvegen. Sør i planområdet finner man eksisterende industrianlegg/asfaltverk med adkomst via E8 Ramfjordnesvegen. Nord i planområdet finner man et havneanlegg ved Hunberget med adkomst via Åsbergvegen.



Figur 2 Planavgrensning

# 1 Dagens situasjon

## 1.1 Trafikk på vegnettet

Figur 3 viser trafikkmengder på hovedvegene i nærheten av planområdet. Trafikkmengder er oppgitt som årsdøgnetrafikk (ÅDT) og tungtrafikkandel (TA). ÅDT vil si den gjennomsnittlige trafikken på en vegstrekning for begge retninger over et døgn.



Figur 3: Trafikkmengder på vegnettet i år 2018 (kilde: vegkart.no og kartkilde: kart.finn.no)

ÅDT er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde. Det betyr at det enkelte dager vil oppleves både mye mer og mye mindre trafikk enn det som er oppgitt. Asfaltverket har oppgitt at de produserer asfalt som medfører en trafikkbelastning på 6700 lastebiler per år, med sesong fra mai til oktober. I sommerhalvåret vil det dermed være høyere trafikkbelastning, og tungbilsandel, enn om vinterhalvåret på E8.

Foruten om lastebiltrafikk fra asfaltverket er det oppgitt at kai 1 har 30 vogntog per uke, det er omtrent 50 arbeidere ved anlegget, fryseriet produserer 6 daglige lass i vintersesongen, og det er ca. 10 daglige turer for øvrig. Ut fra dette er det anslått at anlegget produserer en ÅDT på 160 kjøretøyturer per døgn, men i perioder med størst drift ligger trafikkmengden på ca. 250 kjøretøyturer per døgn.

Siden anlegget har en ÅDT på ca. 160 kjt/døgn, anslås det at boligene langs E8 Ramfjordvegen har til sammen en ÅDT på ca. 50 kjt/døgn.

## 1.2 Politiregistrerte trafikkulykker i perioden 2008-2017

Statens vegvesens database for trafikkulykker oppgir at det har vært tre politirapporterte personskadeulykker knyttet til krysset E8 Nordlysvegen x E8 Innlandsvegen i tiårsperioden 2008 – 2017. Det er ikke oppgitt noen politirapporterte personskadeulykker på strekningen mellom E8 Nordlysvegen og Olavsvern i samme periode. Ulykkene er vist i figur 4 og kan beskrives slik:

- Ulykke nummer 1 var en møteulykke i mars 2010. Ulykken resulterte i lettere personskader og det var snø/islagt veg.
- Ulykke nummer 2 var en ulykke ved venstresving foran kjørende i motsatt retning i desember 2013. Ulykken resulterte i lettere personskader og det var snø/islagt veg.
- Ulykke nummer 3 var en ulykke ved venstresving foran kjørende i motsatt retning i mars 2010. Ulykken resulterte i lettere personskader og det var delvis snø/islagt veg.



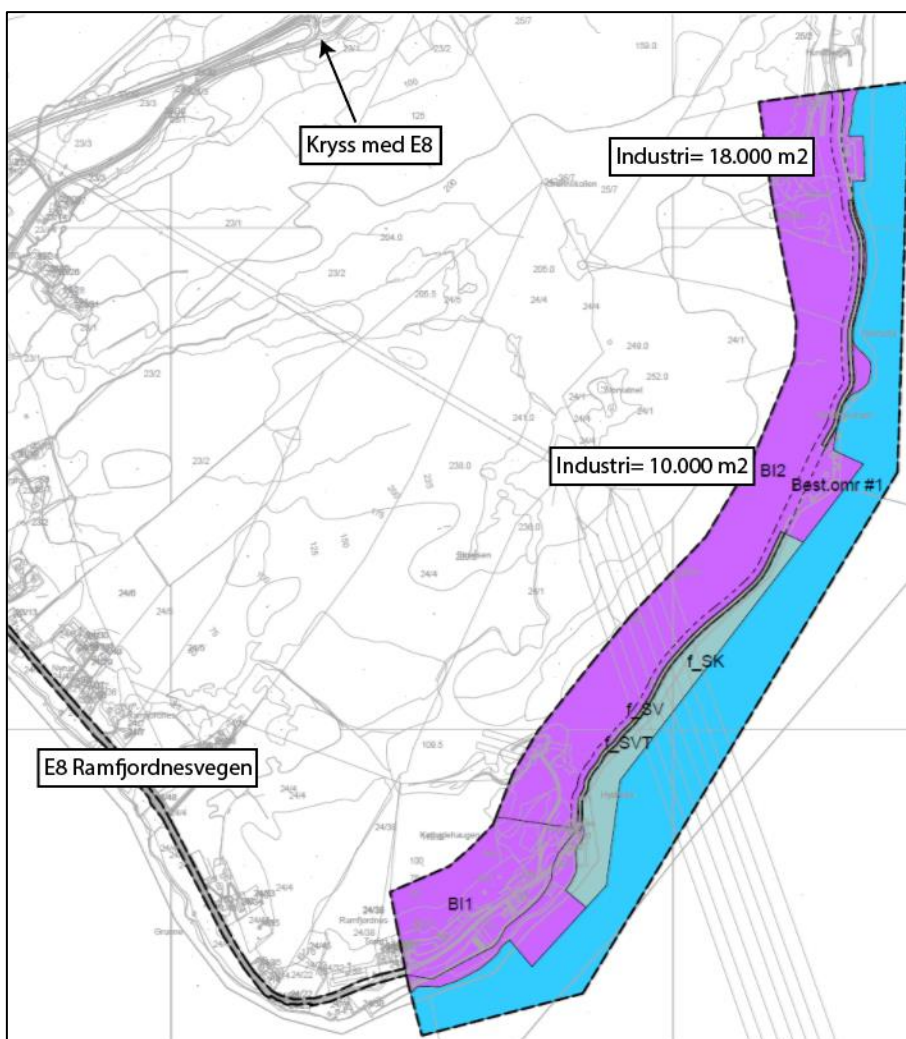
Figur 4: Trafikkulykker i årene 2008-2017, grønne prikker er lettere personskade (kilde: vegkart.no)



## 2 Fremtidig situasjon

### 2.1 Planforslag

Det er foreslått en regulering som innebærer en utbygging av industri på til sammen 28 000 m<sup>2</sup>, fordelt på to lokaliseringer vist i figur 5. Adkomsten til planområdet vil være fra E8 Ramfjordnesvegen.



Figur 5: Planforslaget (kilde plankart: AT Plan & Arkitektur)

### 2.2 Vegstatus

Ramfjordnesvegen, som i dag er en del av E8, er for tiden under omklassifisering fra BK8 til BK10. Hensikten er å oppgradere veien for å tåle fremtidig tyngre trafikk fra Olavsvern. Arbeidet består i utskifting av stikkrenner samt reasfaltering. Arbeidet med utskifting av

stikkrenner er utført og reasfaltering vil bli ferdigstilt i løpet av sommer/tidlig høst. Etter at arbeidene er gjennomført vil kommunen overta vegen som kommunal veg.

### 2.3 Trafikk etter utbygging

Det legges til grunn en lav turproduksjonsfaktor for industrien på Olavsvern på grunn av at området legger opp til at båt skal benyttes til minimum ett av to transportledd. Det vil si enten innkjøring, utkjøring eller begge deler. Det benyttes derfor en turproduksjonsfaktor på 2 bilturer per 100 m<sup>2</sup> per virkedøgn.

Tabell 1: (kilde: SVV Håndbok V713 Trafikkberegninger)

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 <sup>2</sup>		2.5 3.5	1.5 - 5 2.0 - 6
	pr. ansatt pr. 100 m <sup>2</sup>	4.0 6.0		3 - 8 4 - 10

Tabell 2 viser turproduksjonsberegningene. Det er beregnet at det nye anlegget vil produsere ca. 560 bilturer per virkedøgn, og en ÅDT på ca. 450. Dette tilsvarer at ny ÅDT på E8 Ramfjordnesvegen vil være ca. 500 kjt/døgn.

Tabell 2: Turproduksjon som følge av planforslaget

	BRA (m <sup>2</sup> )	Turproduksjonsfaktor (antall turer per 100 m <sup>2</sup> )	VDT	ÅDT
Industri	28 000	2	560	450

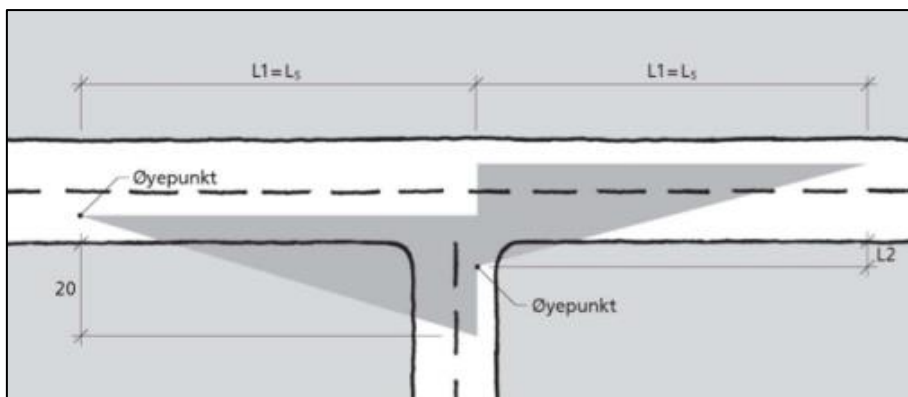
## 2.4 Utforming av vegareal og krav til sikt

Det er vurdert krav til utforming av vegareal samt sikt for krysset Innlandsvegen x E8 Ramfjordnesvegen. Fartsgrensen er 60 km/t i alle vegarmer. Ut fra beregnet virkedøgntrafikk i krysset etter endt utbygging er det anslått timestrafikk i makstimen. Ut fra dette er det vurdert at nye trafikkmengder ikke utløser behov for venstresvingefelt i krysset.

Trafikkmengdene og fartsgrensen tilsier at vegklassen er H1. Det er krav til en stoppsikt på 80 meter for slike veger. Ut fra figur 7 og tabell 3 får vi derfor, L1=80 meter, 20 meter sikt mot vest og L2=10 meter.



Figur 6: Flyfoto av krysset Innlandsvegen X Ramfjordnesvegen (kilde: kart.finn.no)



Figur 7: Siktkrav i uregulerte T-kryss (kilde: SVV Håndbok N100, figur E.8)

Tabell 3: Siktkrav i uregulerte T-kryss (kilde: SVV Håndbok N100, tabell E.3)

Trafikkmengde i sekundærvæg	Fartsgrense primærvæg [km/t]		
	30 og 40	50 og 60	80 og 90
ÅDT < 100	4	6	6
100 < ÅDT < 500	6	6	10
ÅDT > 500	6	10	10



## 2.5 Behov for gang- og sykkelveg langs Ramfjordnesvegen og Innlandsvegen opp til Hundbergan

Ettersom det ikke anlegges publikumsattraktiv virksomhet må behov for gang- og sykkelveg vurderes opp mot omfanget av trafikk på veien og eksisterende gang- og sykkeltrafikk.

Det er beregnet en fremtidig trafikk på 500 ÅDT på E8 Ramfjordnesvegen til og fra Olavsvern.



Figur 8: Ramfjordnesvegen (kilde: Google street view, 2010)



Figur 9: Innlandsvegen (kilde: Google street view, 2010)

For vegklassen H1 er det ikke krav til langsgående gang- og sykkelveg hvis ikke ÅDT er over 1000 og hvor potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller at strekningen er

8 (9)

NOTAT  
05.07.2018



definert som skoleveg. Det er ikke undersøkt hvor mange som går og sykler i dagens situasjon, men det vurderes sånn at det ikke er potensiale for flere enn 50 i døgnet, hverken i dagens eller fremtidig situasjon. ÅDT er heller ikke over 1000 for disse strekningene. Det vurderes derfor som at det ikke er nødvendig å etablere gang- og sykkelveg langs E8 Ramfjordnesvegen eller E8 Innlandsvegen.

## **2.6 Behov for breddeutvidelse av Ramfjordnesvegen**

Dimensjonerende bredde for tunge kjøretøy som buss og lastebil er 2,55 meter, og 2,60 meter for vogntog. Dette tilsier at en veg må være minimum 5,2 meter bred for at disse kan møtes. Statens vegvesen har oppgitt at vegbredden er mellom seks og syv meter på strekningen. Det vurderes derfor som at det ikke er behov for breddeutvidelse av veien.