

Stokkvågen Utvikling AS

► Detaljregulering for Stokkvågodden

Trafikkanalyse

PlanID 2022003

Lurøy kommune

Oppdragsnr.: 52101123 Dokumentnr.: Tra-01 Versjon: J02 Dato: 2024-12-12



Oppdragsgiver: Stokkvågen Utvikling AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Guttorm Selnes
Rådgiver: Norconsult Norge AS, Konrad Klausens vei 8, NO-8003 Bodø
Oppdragsleder: Tuva Cathrine Daae
Fagansvarlig: Martin Hoset
Andre nøkkelpersoner: Hanna Stokke Brandtzæg

| J02 | 2024-12-12 | For bruk | HanBra | SteEmi | TuCDa |
|---------|------------|---------------------------------|------------|----------------|----------|
| D01 | 2024-02-15 | For kommentar hos oppdragsgiver | HanBra | MarHos | TuCDa |
| Versjon | Dato | Beskrivelse | Utarbeidet | Fagkontrollert | Godkjent |

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult 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.

► Sammen drag

Norconsult har på oppdrag fra Stokkvågen utvikling AS utarbeidet en trafikkanalyse for et planforslag på Stokkvågødden i Lurøy kommune. Planforslaget åpner opp for etablering av industri, nærings- og havneformål, samt småbåthavn. Totalt er arealet på planområdet 260 dekar. På kort sikt planlegges det for 20 ansatte tilknyttet industrien, og inntil 50 ansatte på lang sikt. Antall båtplasser i småbåthavnen er anslått til 80.

Kjørøadkomst til planområdet er via f.v. 836 og den kommunale veien Selnesveien. F.v. 836 går langs ferje- og hurtigbåtkaien Stokkvågen. Dette er et viktig knutepunkt for Lurøy og Træna kommune for å forbinde øyene med fastlandet. Fylkesveien og kaianlegget ble bygget om i 2014. I dag er det tre oppstillingsfelt til ferjekøen. Med to ulike ruter og totalt 6 anløpssteder er det avviklingsproblemer når det er mange som skal reise med ferjene. Trafikkmengden på f.v. 836 har store variasjoner i løpet av året. Toppene i trafikkmengden er i juli. Da er det spesielt mange turister som skal reise ut til øyene med ferje. Kort tid etter at nytt oppstillingsområde ble åpnet i 2014 ble midtdeieren mellom fylkesveien og oppstillingsplassene delvis fjernet for å åpne for muligheten til at fylkesveien benyttes som sorteringsområde for ferjetrafikken. Dette skaper utfordringer for den andre trafikken i området.

Turproduksjonen fra planområdet kan deles inn i bidrag fra industrien som skal etableres og trafikk til småbåthavnen. Bilturproduksjonen for industrien er beregnet med erfaringstall for antall bilturer per ansatt. Med totalt 50 ansatte i fremtidig situasjon vil denne gruppen generere 125 bilturer per dag hvis man legger seg på gjennomsnittlig bilturproduksjonsfaktor. Antall bilturer i forbindelse med småbåthavnen vil ha store døgnvariasjoner i løpet av et år, og vil sannsynligvis ha noen døgnopper i løpet av sommeren. Resten av året vil døgntrafikken være betydelig lavere. Den gjennomsnittlige årsdøgntrafikken (ÅDT) til denne delen av planområdet vil derfor være beskjeden.

I fremtidig situasjon vil trafikkmengden på Selnesveien frem til avkjørselen til planområdet øke. Det vil også være mer lastebiler som kjører her på grunn av næringsvirksomheten som skal etableres i planområdet. Selnesveien er derfor planlagt utvidet, og krysset mot fylkesveien skal bygges om for at krysset skal bli mindre utflytende. Veien flyttes også noe sørover for å rette opp Selnesveien inn mot krysset.

Det bør også gjøres tiltak langs f.v. 836 i området ved ferjekaien med tanke på trafiksikkerhet, trafikkavvikling og lesbarhet av løsningen. Dette er et område med utfordringer i dagens situasjon, og tiltak bør derfor gjøres uavhengig av utbyggingen av planområdet på Stokkvågødden. Et enkelt tiltak for å gjøre det lettere for bilister å skjønne hvor man skal kjøre er vegoppmerking og skilting. Midtoppmerking av veien er allerede gjennomført, men det anbefales likevel gjennomføring av flere tiltak. Flytting av bussholdeplass kan frigi areal til å utvide oppstillingsplassen med et kjørefelt. Dette kan bidra til å bedre trafikkavviklingen i området. Permanent flytting av bussholdeplassen vil også være et tiltak som er positivt for trafiksikkerheten for de som reiser med buss, siden de slipper å krysse et uoversiktlig trafikkområde. Tiltakene som nevnes i dette avsnittet pålegges ikke gjennomført i forbindelse med planforslaget, ansvarlig for disse tiltakene er veieier.

Innhold

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Innledning | 5 |
| 2 | Dagens situasjon | 6 |
| 2.1 | Planområdet | 6 |
| 2.2 | Vegnett | 7 |
| 2.3 | Kollektivtrafikk | 8 |
| 2.4 | Trafikkmengder | 9 |
| 2.5 | Forhold for gående og syklende | 10 |
| 2.6 | Trafikkulykker | 10 |
| 2.7 | Trafikkavvikling | 10 |
| 3 | Planforslag | 12 |
| 4 | Framtidig situasjon | 13 |
| 4.1 | Turproduksjon | 13 |
| 4.2 | Kjøreadkomst | 13 |
| 4.3 | Trafikksikkerhet | 15 |
| 4.4 | Tiltak for å bedre trafikkavviklingen på f.v. 836 Stokkvågen | 15 |
| 5 | Referanser | 17 |

1 Innledning

Norconsult er engasjert av Stokkvågen Utvikling AS i forbindelse med detaljreguleringsplan for Stokkvågødden i Lurøy kommune. Bakgrunnen for planarbeidet er et ønske om å realisere en av kommunens mest attraktive lokasjoner med tanke på industri- og næringsutvikling. Hensikten med trafikkanalysen er å vurdere de trafikale konsekvensene av planforslaget. Eventuelle avbøtende tiltak skal foreslås.

2 Dagens situasjon

2.1 Planområdet

Planområdet ligger ved trafikknutepunktet Stokkvågen i Lurøy kommune, omtrent 70 km vest for Mo i Rana. Området omfatter Stokkvåggodden i sin helhet med tilhørende sjøarealer, i tillegg til sjøarealer mellom Versvikholmen, Lamholmen og Litllamholmen. Planområdets avgrensning er vist i figuren under.

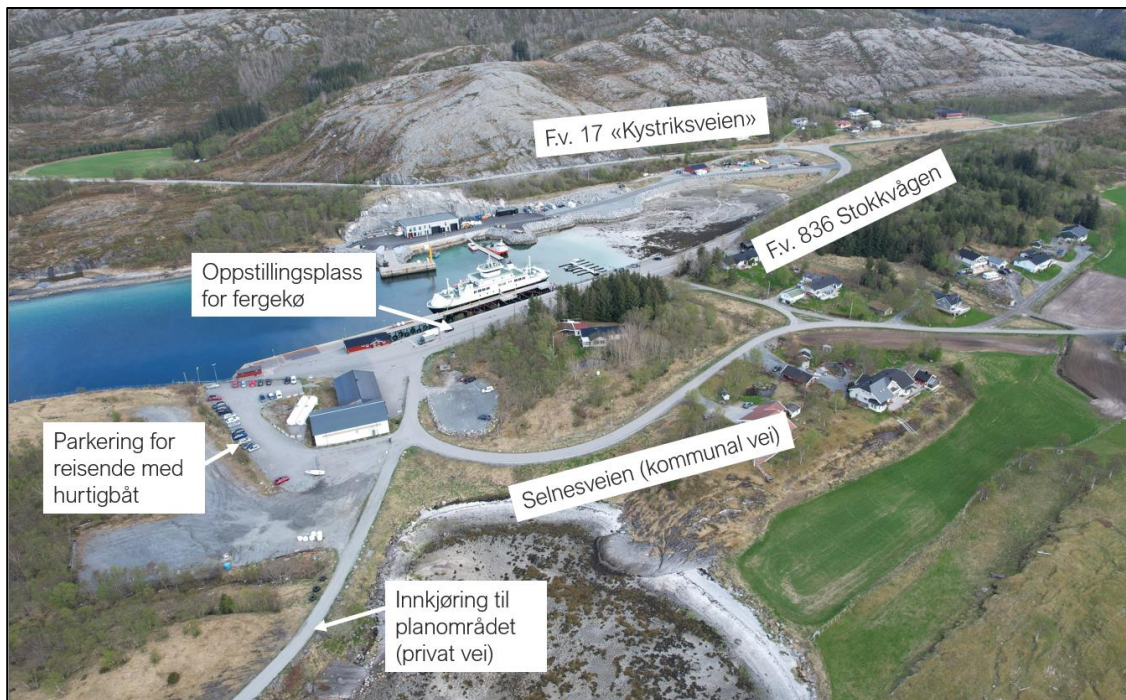


Figur 2-1: Planområdets avgrensning. Avgrensning av planområdet er markert med rødt, og plangrense ved varslet oppstart er vist i svart.

Stokkvåggodden ligger langs utløpet av Stokkvågen, hvor det i dag drives havnevirksomhet. På grunn av sin gode beliggenhet har Stokkvågen i en årrekke fungert som et sentralt knutepunkt for trafikk gjennom Lurøy og til Træna kommune. Ferjene frakter årlig opp mot 3500 trailere fulle av oppdretslaks fra Nova Sea sitt slakteri på Lovund for videretransport ut i verden. Veien er kort til Mo i Rana, som ligger en liten times kjøring unna, hvor det både er flyplass og godsterminal i tilknytning jernbane.

2.2 Vegnett

Et dronebilde som viser oversikt over veinettet rundt innkjøringen til planområdet er vist i figuren under.



Figur 2-2: Oversiktsbilde over veinettet ved innkjøringen til planområdet

For å nå planområdet må f.v. 17 og f.v. 836 Stokkvågen benyttes. I området mot fergekaien deles vegen i to, en del som går til oppstillingsplass for fergekø og en del som går mot Selnesveien og parkeringsplassen. Et ortofoto som viser dette området er vist i figuren under.



Figur 2-3: Ortofoto av området rundt dagens fergekai (Illustrasjon: kart.finn.no)

Filene for oppstillingsplass og fylkesveien er adskilt med en fysisk midtdeler. Den fysiske midtdeleren ble etablert i 2014 i forbindelse med at veisystemet i området ble ombygd. I etterkant av dette har deler av den fysiske midtdeleren blitt fjernet, slik at det er mulig å kjøre fra oppstillingsplassen over på fylkesveien. Dette er gjort for å kunne benytte fylkesveien som sorteringsfelt for ferjetrafikken.

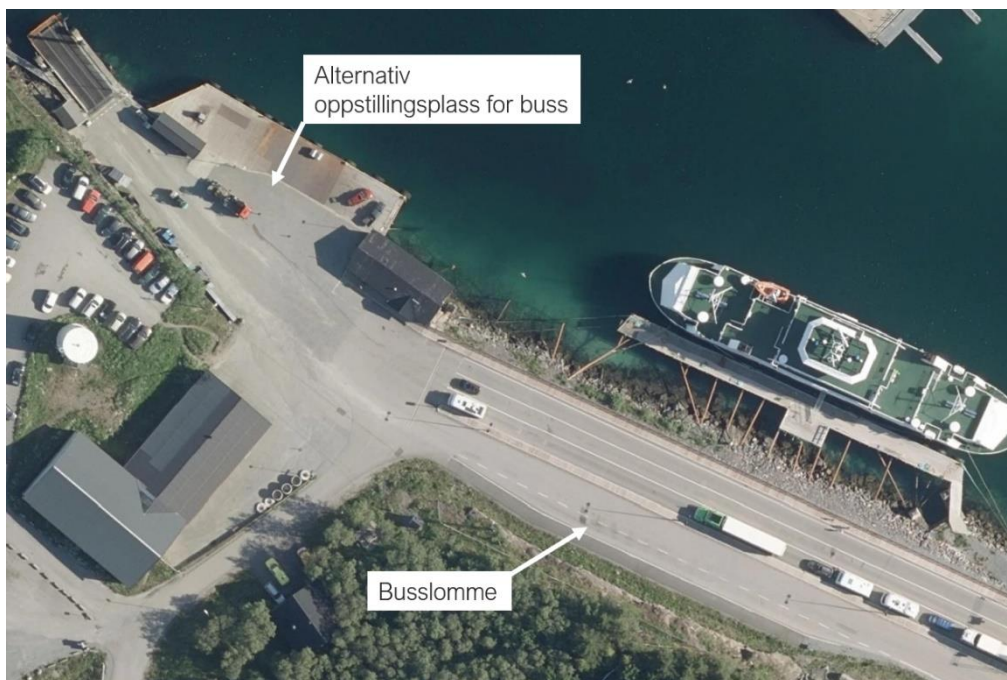
Tidligere var krysset til Selnesveien en krapp u-sving i området krysset er i dag. Da gikk Selnesveien oppover parallelt med fylkesveien. På ortofoto i figuren over kan man se spor av den tidligere veien. Omlegging av Selnesveien gjorde det mulig å utvide fylkesveien med flere felter for oppstilling i fergekø.

2.3 Kollektivtrafikk

Fra Stokkvågen kai går det både ferje, hurtigbåt og buss. Ferjerutene som går fra ferjekaien er rute 18-192 Stokkvågen - Træna og 18 – 344 Stokkvågen – Onøy – Sleneset- Lovund. Begge rutene har avgangsfrekvens flere ganger daglig. Hurtigbåtrutene som betjenes fra kaien er rute 18- 191 Helgelandspendelen og 18- 193 Lurøy.

Bussholdeplassen på kaia betjenes av to forskjellige bussruter, bussrute 100 mot Mo i Rana / Tonnes og linje 341 som er en skolerute. Bussrute 100 går en gang på morgenen og en gang på ettermiddagen i begge retninger på hverdager.

Det opplyses om at bussene i dag ikke benytter busslommen, men stopper ned mot kaianlegget. Bakgrunnen for at bussene stopper nede ved kaianlegget er at gående fra båtene slipper å krysse det trafikkerte og uoversiktlige trafikkområdet på vei til bussholdeplassen. Bussholdeplassen er ikke formelt flyttet. Plassering av busslomme og alternativ oppstillingsplass for buss er vist i figuren under.



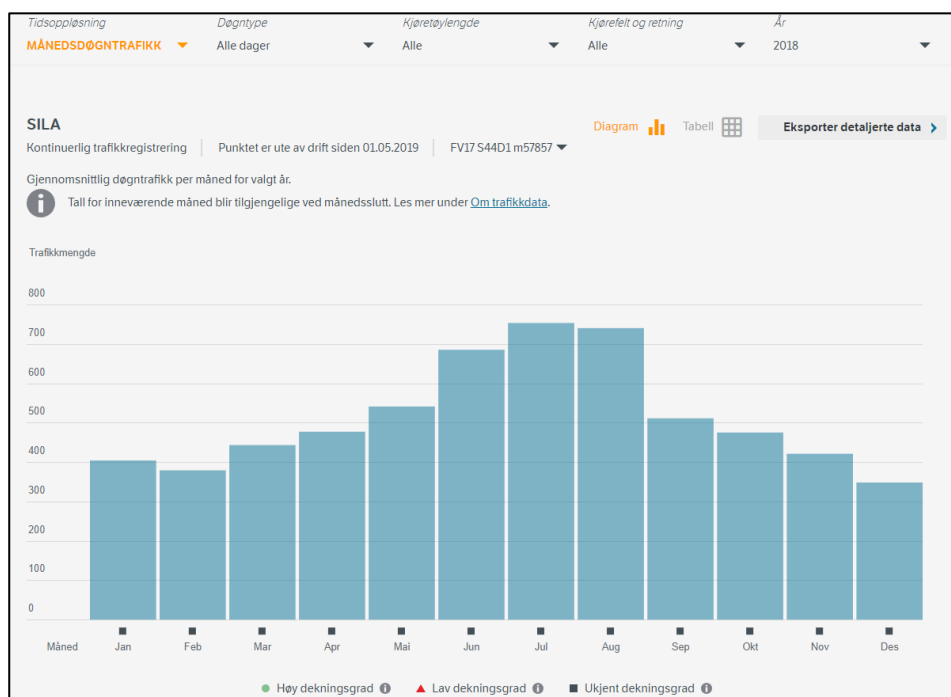
Figur 2-4: Illustrasjon som viser busslomme og midlertidig oppstillingsplass for buss

2.4 Trafikkmengder

Statens vegvesen har ingen kontinuerlige tellepunkter i umiddelbar nærhet av planområdet. På kystriksveien er det et periodisk tellepunkt om lag 500 meter nord for krysset f.v. 17 x f.v. 836. Siste registrering i dette punktet var en kortidsregistrering på 1 uke i september 2008. Dette gjør at det er usikkerhet knyttet til de trafikkmengdene som oppgis i nasjonal vegdatabank (NVDB). Følgende trafikkmengder oppgis på fylkesveiene i nærheten av planområdet:

- F.v. 836 Stokkvågen: ÅDT¹ 200, 10 % lange kjøretøy
- F.v. 17 «Kystriksveien» nord for krysset med f.v. 836: ÅDT 460, 21 % lange kjøretøy
- F.v. 17 «Kystriksveien» sør for krysset med f.v. 836: ÅDT 500, 18 % lange kjøretøy

Det vil sannsynligvis være store sesongvariasjoner knyttet til døgntrafikken. Dette vises på et tellepunkt om lag 10 kilometer lengre sør på kystriksveien. Det er lite bebyggelse mellom krysset og tellepunktet, og trafikken i tellepunktet gir trolig et godt bilde av trafikken langs fylkesveien sør for krysset. Et utklipp av månedsdøgntrafikken for 2018 i dette tellepunktet er vist i figuren under. Det er klare toppe i trafikken i sommermånedene. I dette tellepunktet er døgntrafikken i juli om lag det dobbelte av døgntrafikken i februar.



Figur 2-5: Utklipp av månedsdøgntrafikk for året 2018 for tellepunkt omlag 10 km unna planområdet

¹ Årsdøgntrafikk (ÅDT) defineres som summen av all trafikk som passerer et punkt i løpet av et år, dividert på antall dager i året.

For å vurdere trafikkmengden i dagens situasjon kan også statistikk fra fergedatabanken benyttes. Det er to fergeruter som går fra Stokkvågen ferjekai, Stokkvågen – Træna og Stokkvågen – Onøy – Sleneset – Lovund. Det er hentet ut fergestatistikk for disse rutene for hele juli 2023. Totalt var den gjennomsnittlige døgntrafikken til og fra Stokkvågødden ferjekai på 400 denne måneden. På fylkesveien Stokkvågen vil det i tillegg til være trafikk tilknyttet Selnesveien og biler som skal parkere på ferjekaien for å ta hurtigbåt/ferje. Døgntrafikken i juli vil derfor være enda høyere enn 400.

2.5 Forhold for gående og syklende

Det er etablert fortau i forbindelse med hurtigbåtkaien og bussholdeplassen på Stokkvågen kai. Ellers må gående og syklende benytte kjørebane eller veiskulder når de ferdes langs veinettet i området. Det er ikke etablert kryssingspunkt for gående mellom ferjekaien og den etablerte bussholdeplassen. Som tidligere beskrevet opplyses det om at bussholdeplassen er ikke-formelt flyttet ned mot kaianlegget. Dette vil være en bedring i situasjonen for de som reiser med buss siden avstanden er kortere, og situasjonen er bedre med tanke på trafiksikkerheten.

Det kan også komme gående og syklende fra Selnes som skal til havneområdet. Disse vil komme fra Selnesveien. Langs Selnesveien er det ingen tilrettelegging for myke trafikanter. Fra f.v. 17 vil det være lite gående som kommer til området, da det er få målpunkter innenfor gang- og sykkelavstand.

2.6 Trafikkulykker

Innenfor en radius på 1 km fra planområdet har det vært én politiregistrert trafikkulykke i løpet av de siste 10 årene(2013-2023). Dette var en ulykke i juni 2014 da en enslig personbil kjørte av veien på en rett strekning på kystriksvegen.

2.7 Trafikkavvikling

Trafikkmengdene på Selnesveien, Stokkvågen og kystriksveien tilsier at det ikke skal være avviklingsproblemer i området. Det som derimot kan gi avviklingsproblemer er ventende ferjetrafikk. Dette vil sannsynligvis være et større problem i sommermånedene når trafikkmengden til og fra ferjene er størst.

I et brev til fylkeskommunen datert 04.10.2023 opplyser Guttorm Kollbotn Selnes (Representant for grunneier, styreleder i Stokkvågen Ekspedisjon og Stokkvågen Utvikling) at fylkesveien benyttes til sortering av påstigende trafikk på fergen. Dette er årsaken til at midtdelene er fjernet. Dette fører til at adkomsten til Selnesveien i perioder blir sperret. Det opplyses også om at området til tider har svært problematisk trafikkavvikling.

Et skjermbilde av området der fylkesveien deles i to av oppstillingsplassen er vist i figur 2-6. Området sett fra andre siden er vist i figur 2-7.



Figur 2-6: Skjerm bilde fra Google Street View som viser f.v. 836 i området der veien splittes ved oppstillingsplassen



Figur 2-7: Skjerm bilde fra Google Street View som viser hvordan f.v. 836 er for utkjørende trafikk fra ferja

Den trafikale situasjonen i området kan være vanskelig å lese for trafikanter som ikke er kjent i området. Når man ankommer fra ferja kan det se ut som fylkesveien på høyre side av midtdeleren er enveiskjørt. Når man ankommer området fra øst er det ikke skiltet at man skal ligge til venstre for midtdeleren om man skal videre til Selnes eller Stokkvågodden.

3 Planforslag

Planområdet har tidligere vært regulert til næring og annen bebyggelse i flere omganger, og er nå regulert til fremtidig næringsbebyggelse gjennom kommunedelplanen for Stokkvågen. Planområdet er på totalt ca 280 dekar.

I fremtidig situasjon planlegges det flere typer næringsbebyggelse i planområdet. Stokkvågen Ekspedisjon ønsker å utvide/videreføre sin virksomhet på ny dypvannskai med logistikkområde, som ikke er i konflikt med rutegående sjøtransport. Det er også flere virksomheter som har meldt sin interesse for næringsetablering på land. Blant annet jobbes det med en lakseprodusent for å etablere smoltanlegg på land på 25 000 m² BRA. Det planlegges også etablering av molo og småbåthavn for lokalbefolkningen og hytteeiere. Planlagt utvikling av området krever utspredning på land og utfylling i sjø.

Det planlegges også for 80 båtplasser for småbåter, med 60 tilhørende bilparkeringsplasser. En illustrasjonsplan som viser en mulig utnyttning av området, er vist i Figur 3-1.



Figur 3-1: Illustrasjonsplan

4 Framtidig situasjon

4.1 Turproduksjon

Tilknyttet næringsområdet planlegges for 20 ansatte på kort sikt, og 50 ansatte på lang sikt. Erfaringstall for turproduksjon fra Statens vegvesens håndbok V713 at det genereres mellom 1,5-5 bilturer per ansatt på et industriområde daglig (Statens vegvesen, 1989). Snittet er på 2,5 bilturer daglig per ansatt. Med totalt 50 ansatte i fremtidig situasjon vil denne gruppen generere 125 bilturer per dag hvis man legger seg på snittet når det gjelder turproduksjon.

Trafikkmengden i fremtidig situasjon vil avhenge av hvilke virksomheter som etablerer seg i planområdet, som ikke er fastsatt per nå. Hvis det etableres industri med stort transportbehov kan turproduksjonen daglig være større enn 125 bilturer. Erfaringstallene for turproduksjon for antall ansatte i industriområdene tilsier at bilturproduksjonen vil være i variasjonsområdet fra 75 – 250 bilturer når man legger til grunn 50 ansatte. På kortere sikt, når antall ansatte kun vil være 20, vil også trafikkmengden til og fra planområdet være mindre. Det forventes også at en del trafikk til og fra næringsområdet vil gå med båt. All trafikken som genereres vil derfor ikke gå ut på Selnesveien, f.v. 836 og f.v. 17.

I tillegg til næringsvirksomhet planlegges det også for småbåthavn i planområdet. Antall bilturer i forbindelse med småbåthavnen vil variere stort gjennom året, og dagene med størst trafikk vil sannsynligvis inntreffe i løpet av sommeren. På vinteren vil sannsynligvis døgntrafikken til småbåthavnen være mindre. På høsten og våren vil trafikkmengden også være liten. Den gjennomsnittlige årsdøgntrafikken (ÅDT) til denne delen av planområdet vil derfor være beskjeden.

4.2 Kjøreadkomst

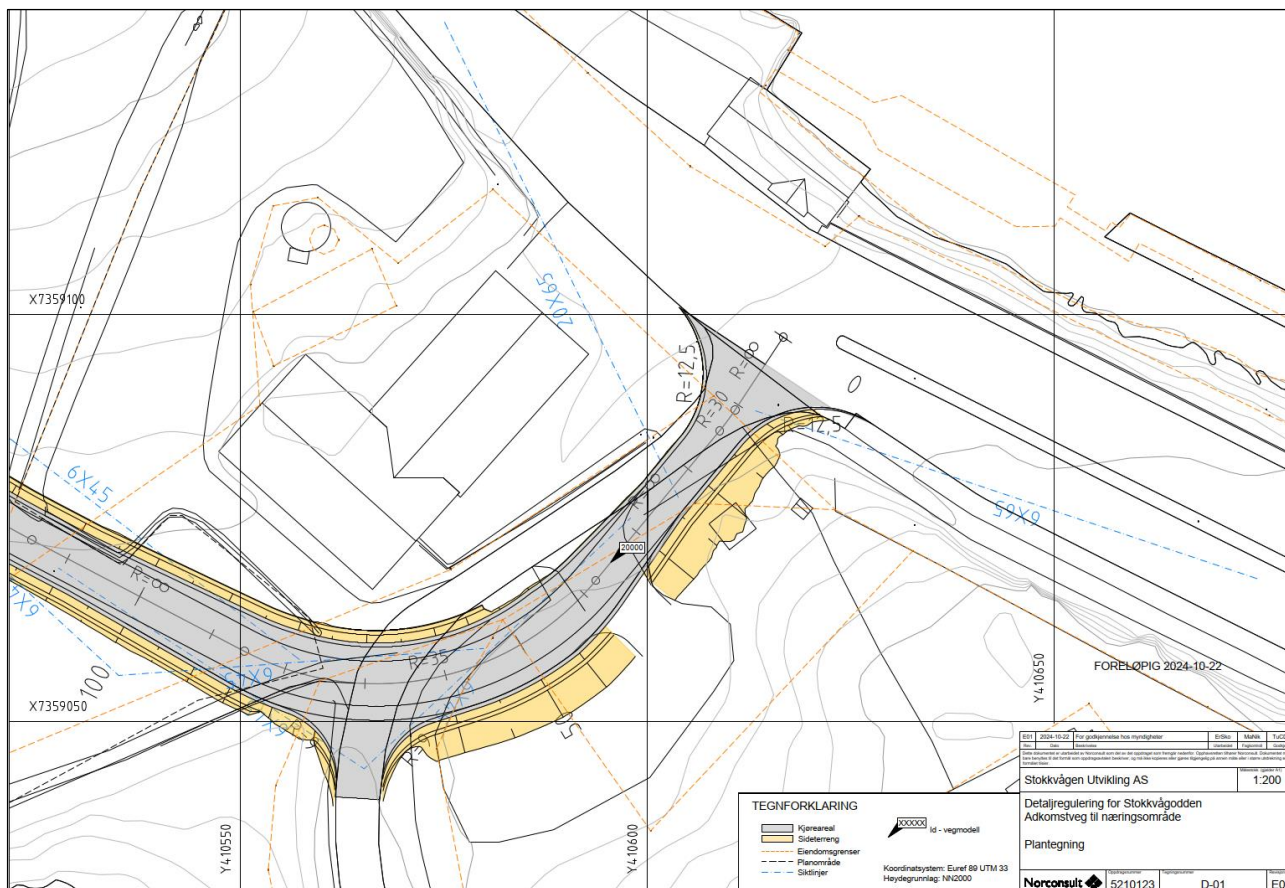
Strekningen på Selnesveien før det er avkjørsel til planområdet er om lag 60 meter. Denne delen av Selnesveien har en bredde 4 meter i dagens situasjon, som er en kjørebanebredde på 3,0 meter og en skulder på 0,5 meter på hver side. Dette er ikke en tilstrekkelig bredde for at to lastebiler kan møtes. Ved utbygging av planområdet må veien utvides slik at dette er mulig.



Figur 4-1: Illustrasjon av tiltak ved kjøreadkomst til planområdet

Krysset mellom Selnesveien og f.v. 836 er utflytende i dagens situasjon, og skille mellom kaianlegget og den private delen er noe uklar. I forbindelse med utvidelsen av kjørebanebredden på denne strekningen, bør det også gjøres justeringer slik at krysset blir mindre utflytende.

En plantegning som viser planlagt tiltak på Selnesveien og krysset mot fylkesveien er vist i Figur 4-2.



Figur 4-2: Plantegning over foreslått tiltak på Selnesveien og adkomstvei til næringsområdet

Veien er foreslått flyttet noe lengre sør for at sidevegen skal treffe fylkesveien mest mulig vinkelrett. Kjørebanebredden på veien er planlagt til 5,5 meter som er det samme som fylkesveien. Slik veien er tegnet nå, vil adkomstveien inn til næringsområdet være hovedveien. Man må ta av for å kjøre videre inn på Selnesveien. Dette er på grunn av at det planlegges ny adkomstvei til Selnes. Ved utbygging av ny adkomstvei til Selnes kan denne delen av Selnesveien omgjøres til en gang- og sykkelveg.

Parkeringen til fylkeskommunens parkeringsplass på nordsiden av Selnesveien har i dag avkjørsel fra Selnesveien i det området ny avkjørsel fra adkomstveien til Selnesveien er planlagt. Det er derfor foreslått å flytte avkjørselen til parkeringsplassen lengre vestover. Ny avkjørsel vil ligge rett ovenfor avkjørsel til parkeringsplass på sørsiden av adkomstveien. Siden området er oversiktlig og trafikkmengdene er relativt lav vurderes dette som en grei løsning med tanke på trafiksikkerhet.

4.3 Trafikksikkerhet

I fremtidig situasjon vil det være en trafikkvekst på f.v. 836 Stokkvågen som følge av utbyggingen i planområdet, og økt kapasitet på ferjene. Det er derfor lite ønskelig at gående skal krysse området på kaia for å nå bussholdeplassen. Oppdragsgiver opplyser i desember 2024 om at bussholdeplassen er merket opp nede på kaia, men at den ikke er skiltet. Det bør etableres en permanent løsning for bussholdeplass nede på kaia som bedrer forholdene for de som skal reise med buss. Siden fylkeskommunen er veieier og ansvarlig for busstilbudet ligger ansvaret for gjennomføring av dette tiltaket hos fylkeskommunen.

4.4 Tiltak for å bedre trafikkavviklingen på f.v. 836 Stokkvågen

Som beskrevet under kapittelet for dagens situasjon er det tidvis avviklingsproblemer i området langs oppstillingsplassen til ferjekaia. I fremtidig situasjon når det vil være ytterligere trafikkvekst i området både på grunn av økt trafikk til planområdet og økt trafikk til ferjene bør det derfor gjøres tiltak for å bedre trafikksituasjonen.

Dersom bussholdeplassen i fremtiden flyttes formelt ned til kaianlegget vil dette frigi plass langs den etablerte busslommen langs f.v. 836. På det bredeste har fortauet og busslommen en bredde på i overkant av 5 meter. Denne bredden strekker seg over en lengde på 50 meter. En lengde på 50 meter vil gi plass til om lag 7 personbiler i ferjekø. Uten å sprengre mer fjell kan det være mulig å frigi om lag 100 meter langs denne strekningen.

Dersom dette arealet frigis kan det være mulig å gjøre endringer på fylkesveien i dette området. Fylkesveien kan da flyttes lengre sørover, og området det i dag er fylkesvei kan omgjøres til et ekstra felt for oppstillingsplass for ferjetrafikk. I dagens situasjon har ferjen til Træna/Selvær/Kvarøy kun ett felt for oppstilling. Et ekstra oppstillingsfelt på 100 meter vil i større grad muliggjøre sortering av ferjetrafikken uten å måtte benytte fylkesveien.

En annen utfordring i området er lesbarheten til trafikkløsningen. For kjørende som kommer fra f.v. 17 inn mot området kan dagens avkjøring til ferjekaia fra fylkesveien være vanskelig å forstå. At det er toveistrafikk på f.v. 826 forbi ferjeoppstillingsplassen kan også være vanskelig å oppfatte. Dette bør skiltes bedre. Det bør først være et vegvisningsskilt som angir at man må svinge av vegen / holde til høyre for å komme til en av fergene, og at man ved å fortsette rett frem kommer til Stokkvågødden. Skiltet som i dag står der, angir hvilke felt man skal stå i for å komme til den enkelte ferge, og dette skiltet bør flyttes nærmere fergene, etter man har tatt av fra fylkesvegen.

I tillegg til å være bedre skiltet kan også vegoppmerking tydeliggjøre hvor det er meningen at man skal kjøre. Langs oppstillingsplassen for ferjene har kjørebanelen til fylkesveien en bredde på 6 meter som vil si at det kan være markert med gul stiplet linje i midten. I figur 4-3 er forslag til veioppmerking som bedrer lesbarheten vist. Det opplyses om at tiltak med midtoppmerking langs fylkesveien ble gjennomført sommeren 2024. Dette vil bedre situasjonen, men det anbefales likevel at de andre nevnte tiltakene også gjennomføres.



Figur 4-3: Forslag til veioppmerking som tydeliggjør skille mellom fylkesvei og oppstillingsplass til ferjetrafikken
(Illustrasjon: Google Street View)

Situasjonen på f.v. 836 og ferjekaien er uoversiktlig allerede i dag, og dette vil være et problem i fremtidig situasjon uavhengig om planområdet bygges ut eller ikke. Ansvaret for utbedring av området ligger derfor hos veieier.

5 Referanser

Statens vegvesen. (1989). *Håndbok V713 Trafikkberegninger*.