
RAPPORT

Detaljregulering datasenter Korgen

OPPDRAAGSGIVER

Nordkraft Prosjekt

EMNE

Trafikkanalyse

DATO / REVISJON: 24. februar 2023 / 01

DOKUMENTKODE: 10229169-01-RIT-RAP-001



Multiconsult

Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt for den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult. Enhver bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn de som er godkjent skriftlig av Multiconsult, er forbudt, og Multiconsult påtar seg intet ansvar for slikt bruk. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter.

RAPPORT

OPPDRAAG	Detaljregulering datasenter Korgen	DOKUMENTKODE	10229169-01-RIT-RAP-001
EMNE	Trafikkanalyse	OPPDRAAGSLEDER	Gry Eva Michelsen
OPPDRAAGSGIVER	Nordkraft Prosjekt	UTARBEIDET AV	Pauline Galteland Lund
KONTAKTPERSON	Dag-Arne Arnesen Wensel	ANSVARLIG ENHET	10103052 Mobilitet og samfunnsanalyse
TILGJENGELIGHET	Åpen		

SAMMENDRAG

I forbindelse med detaljreguleringen av datasenteret i Korgen har Nordkraft Prosjekt AS engasjert Multiconsult i arbeidet med å utarbeide en trafikkanalyse

Hensikten med denne trafikkanalysen er å beregne nyskapt trafikk som følge av de fremtidige planene, se på den trafikale konsekvensen av dette, i tillegg til å foreslå eventuelle tiltak.

I dagens situasjon er det to boliger på planområdet. Disse antas å generere neglisjerbare trafikkmengder. Vesterliveien, som går gjennom planområdet, har ikke registrert ÅDT, men forventes å ha betydelig lavere trafikkmengder enn fylkesvei 806, som har en ÅDT registrert til 460 kjøretøy/døgn.

Både i dagens og fremtidig situasjon antas det å være få myke trafikanter i og ved planområdet.

Det oppgis at etablering av datasenteret vil skape rundt 150 arbeidsplasser. Datasenteret vil ha bemanning hele døgnet, men bemanning er høyest innenfor typisk arbeidstid. Basert på dette, erfaringstall og en antagelse om 95 % bilførerandel, beregnes det rundt 280 kjøretøy/døgn i nyskapt trafikk. Hovedvekten av denne trafikken forventes å kjøre til/fra nord.

Ulykkesrisikoen vurderes i utgangspunktet som lav ettersom det ikke er registrert noen trafikkulykker i området de siste ti årene. ÅDT beregnes samlet sett å være under 500 kjøretøy/døgn på Vesterliveien, og forventes derfor ikke å utgjøre en trafiksikkerhetsutfordring i seg selv.

01	24.02.2023	Mindre oppdatering av masseberegninger og antall delområder	Pauline Galteland Lund	Pauline Galteland Lund	Gry Eva Michelsen
00	28.11.2022	Trafikkanalyse for datasenter i Korgen	Pauline Galteland Lund	Mari Sunniva Skaug Sem	Gry Eva Michelsen
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHALDSFORTEGNELSE

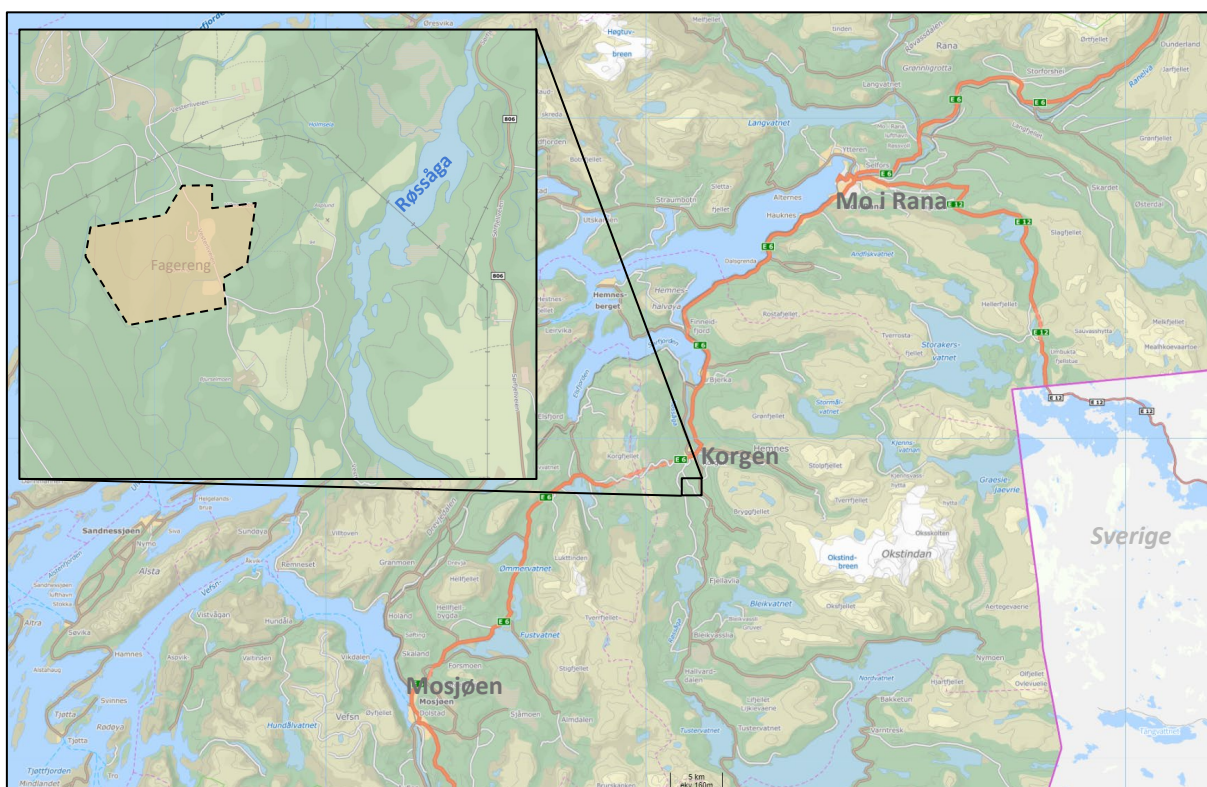
1	Bakgrunn og hensikt	5
2	Dagens situasjon.....	5
2.1	Arealbruk og turproduksjon.....	5
2.2	Veinett og trafikkmengder	6
2.3	Forhold for myke trafikanter	6
3	Fremtidig situasjon	7
3.1	Turproduksjon.....	7
3.1.1	Turproduksjon i anleggsfasen	8
3.2	Parkering.....	8
3.2.1	Bilparkering	8
3.2.2	Sykkelparkering.....	8
3.3	Fordeling av trafikken på veinettet.....	9
3.4	Forhold for myke trafikanter	9
3.5	Trafikksikkerhet	9
4	Oppsummering og konklusjon	10
5	Referanser	11

1 Bakgrunn og hensikt

I forbindelse med detaljreguleringen av datasenteret i Korgen har Nordkraft Prosjekt AS engasjert Multiconsult i arbeidet med å utarbeide en trafikkanalyse. Reguleringsplanen skal legge til rette for etablering av næringsvirksomhet, primært haller for datalagring med tilhørende administrasjonsbygg. Området skal tilrettelegges med nødvendig adkomstveier og øvrig infrastruktur.

Hensikten med denne trafikkanalysen er å beregne nyskapt trafikk som følge av de fremtidige planene, se på den trafikale konsekvensen av dette, i tillegg til å foreslå eventuelle tiltak. Det gjøres også en vurdering av tilretteleggingen for myke trafikanter, kollektivtilbud og trafiksikkerhet i området.

Planområdet er lokalisert omtrent 3 km sør for sentrum av tettstedet Korgen. Korgen ligger i Hemnes kommune, og som det kommer frem i figur 1-1 er plasseringen av tettstedet omtrent midt mellom Mosjøen og Mo i Rana.



Figur 1-1: Lokalisering av planområdet (Finn, 2022).

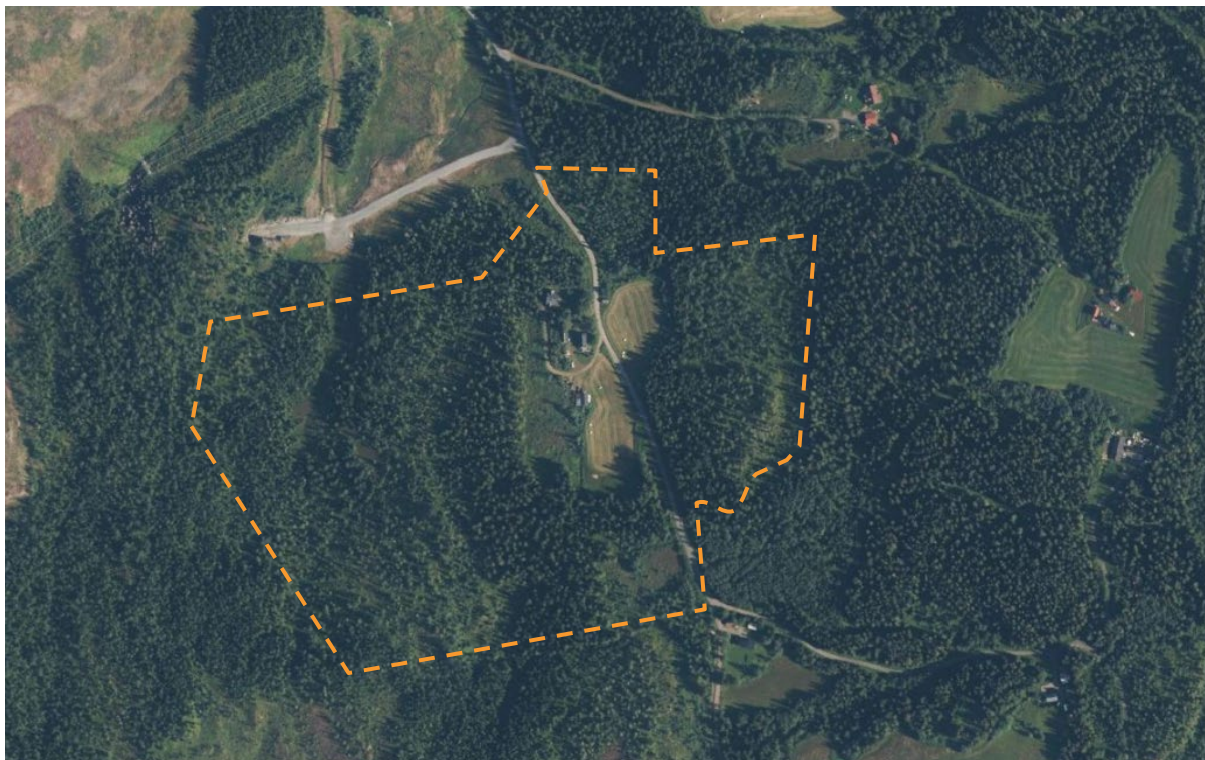
2 Dagens situasjon

2.1 Arealbruk og turproduksjon

I dagens situasjon er det en bolig og en fritidsbolig innenfor grensene til planområdet. Det er oppgitt at begge i praksis benyttes som bolig. Utenom dette, er området lite utnyttet i dagens situasjon.

Statens vegvesens håndbok V713 Trafikkberegninger (Statens vegvesen, 2014) oppgir at boliger i gjennomsnitt genererer 3,5 bilturer/døgn. Boligene som er på planområdet i dagens situasjon beregnes dermed å generere under 10 bilturer/døgn, som er en neglisjerbar trafikkmengde.

Ettersom boligene i tillegg forblir på området, vil de ikke bidra til endring i trafikkmengdene fra dagens til fremtidig situasjon.



Figur 2-1: Flyfoto med omriss av planområdet i dagens situasjon (Finn, 2022).

2.2 Veinett og trafikkmengder

Veien som krysser området, er Vesterliveien. Denne veien er en kommunal vei, har fartsgrense 80 km/t (Statens vegvesen, 2022) og leder fra Korgen til Bjuråneset. Det er ikke registrert noen trafikkulykker langs denne veien de siste ti årene.

Det er ikke registrert årsdøgnetrafikk (ÅDT) på Vesterliveien, men trafikkmengdene forventes å være lavere enn på fylkesvei 806 som går øst for elva Røssåga. Fylkesveien leder trafikk mellom de samme to tettstedene, men er et mer attraktivt rutevalg ettersom reisetiden er kortere og veien er asfaltert, i motsetning til Vesterliveien. På fylkesveien er ÅDT registrert til 460 kjøretøy/døgn, med en tungtrafikkandel på 10 %.

Basert på hvor det er høyest tetthet av boliger og virksomheter, forventes trafikkmengdene i Vesterliveien å være høyest nærmest Korgen og lavere nærmere den sørlige enden.

2.3 Forhold for myke trafikanter

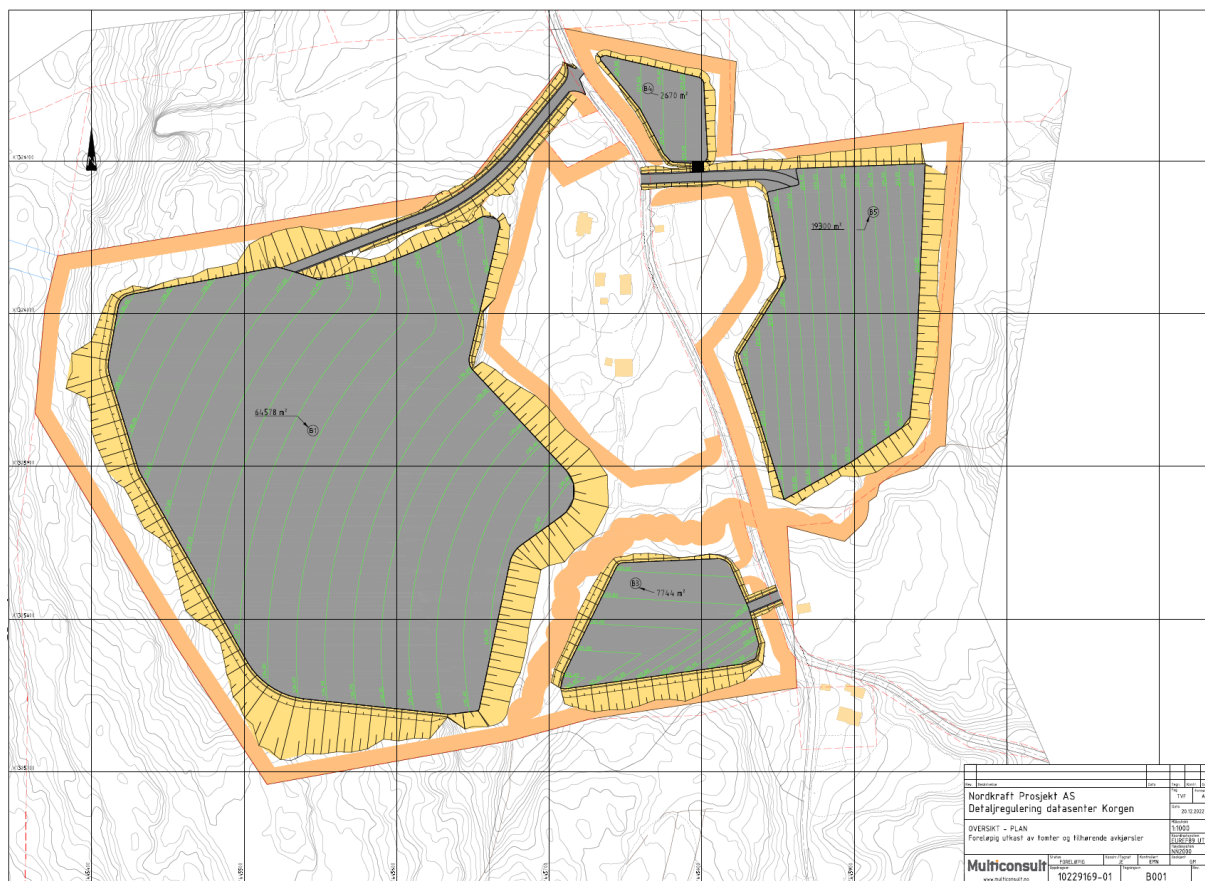
Vesterliveien er ikke tilrettelagt for myke trafikanter i dagens situasjon, og det forventes lite gangtrafikk i området. Ettersom at det kun er rundt 3 km til Korgen, samt at det er lite biltrafikk på veien, kan det være attraktivt å sykle her, men andelen syklistar antas likevel å være lav.

Nærmeste holdeplass er Vesterli og er plassert i adkomsten til Vesterliringen. Her går rute 18-316 to ganger om dagen på hverdager, mot Korgen om morgenen og mot Brygfjelldalen om ettermiddagen (Reis Nordland, 2022). Holdeplassen er i en gangavstand på ca. 10 minutter fra planområdet. Dersom det er tenkt at denne holdeplassen skal benyttes av ansatte ved datasenteret, må det tilrettelegges for myke trafikanter langs veien. Det er også mulig at det etableres et nytt stopp nærmere planområdet i fremtidig situasjon.

3 Fremtidig situasjon

Det er planlagt å etablere datahaller med tilhørende administrasjonsbygg på planområdet. Det skal tilrettelegges med nødvendige adkomstveier og øvrig infrastruktur. På planområdet er det planlagt å etablere fire byggeområder i varierende størrelse og med tre tilhørende adkomster som kobles på Vesterliveien.

Som det kommer frem i figur 3-1 forblir de eksisterende boligene på området. Næringsbyggene og tilhørende veier etableres rundt disse.



Figur 3-1: I de foreløpige planene er området delt inn i fem delområder.

3.1 Turproduksjon

I all hovedsak vil den nyskapte trafikken som genereres være arbeidsreiser. Anlegget forventes å ha lite besøk ettersom det ikke er utadrettet virksomhet, i tillegg til at de ansatte sjeldent reiser ut fra området innenfor arbeidstiden. Turproduksjonsfaktoren per døgn settes derfor til 2,2 personturer/ansatt. Det er oppgitt at områdene totalt forventes å skape 150 arbeidsplasser.

Varetransport anses å være marginalt sammenlignet med trafikkbidraget fra de ansatte. Bytte av maskiner skjer så sjeldent at det ikke bidrar merkbart til totalt forventet trafikkmengde.

Basert på eksisterende tilrettelegging for kollektivreisende og myke trafikanter i området, antas 95 % av de ansatte å benytte bil til og fra jobb. De resterende 5 % forventes i hovedsak å være bilpassasjerer, men noen er muligens også kollektivreisende eller myke trafikanter.

Yrkesdøgntrafikken (YDT) er altså på 314 kjøretøy/døgn. Det vil være døgnbemanning alle dager, men i helgene forventes bemanningen å være noe lavere, og 0,9 benyttes derfor som forholdstall mellom ÅDT og YDT.

$[150 \text{ ansatte} \times 2,2 \text{ personturer/ansatt} \times 95 \% \text{ bilførerandel}] = 314 \text{ kjøretøy} \approx 310 \text{ kjøretøy (YDT)}$

$[314 \text{ kjøretøy} \times 0,9] = 283 \text{ kjøretøy} \approx 280 \text{ kjøretøy (ÅDT)}$

Tilnærmet all denne trafikken beregnes å genereres i vaktskiftene. Dersom andelen som jobber kveld er lik andelen som jobber natt, vil trafikkmengdene fordele seg jevnt på de to vaktskiftene, med høyest andel til området om morgenen og størst andel fra området om ettermiddagen.

3.1.1 Turproduksjon i anleggsfasen

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 er det anslått et overskudd av masser på rundt 9 400 m². Dersom det forutsettes at et kjøretøy tar et lass på 10 m² og anleggsperioden varer i ett år beregnes det i gjennomsnitt 5 kjøretøy/døgn.

$[9\,400 \text{ m}^2 / 10 \text{ m}^2] / 365 \text{ dager} \times 2 \text{ turer (tur + retur)} = 5 \text{ kjøretøy/døgn}$

Hovedvekten av turgenerering i anleggsperioden vil altså være ansatte som skal til og fra anleggsområdet og intern massetransport som kun er ute på Vesterliveien mellom de aktuelle adkomstveiene.

Det er mange usikkerheter knyttet til anleggsperioden og i forbindelse med oppføring av bygg, og det er dermed 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 anleggsfasen vil først være mulig å gjennomføre når det foreligger mer detaljerte data over forventet antall kjøretøy til/fra anleggsplatsen, samt forventet varighet på anleggsfasen.

3.2 Parkering

3.2.1 Bilparkering

Ettersom det forventes en høy bilandel, vil det være behov for relativt mange bilparkeringsplasser. Dersom det legges til grunn at 50 % jobber dag, 25 % kveld og 25 % natt, i tillegg 100 % overlapp (det vil si at ingen på det første skiftet drar før alle på det neste skiftet har kommet) beregnes det et behov for 107 parkeringsplasser for bil.

$[150 \text{ ansatte} \times 95 \% \text{ bilførerandel} \times (50 \% + 25 \%) \text{ andel i vaktskiftet}] = 107 \text{ bilparkeringsplasser}$

Flere av disse plassene forventes dermed å stå tomme i løpet av vaktskiftet. Dersom ikke alle har vaktskifte samtidig kan det være tilstrekkelig med færre plasser.

3.2.2 Sykkelparkering

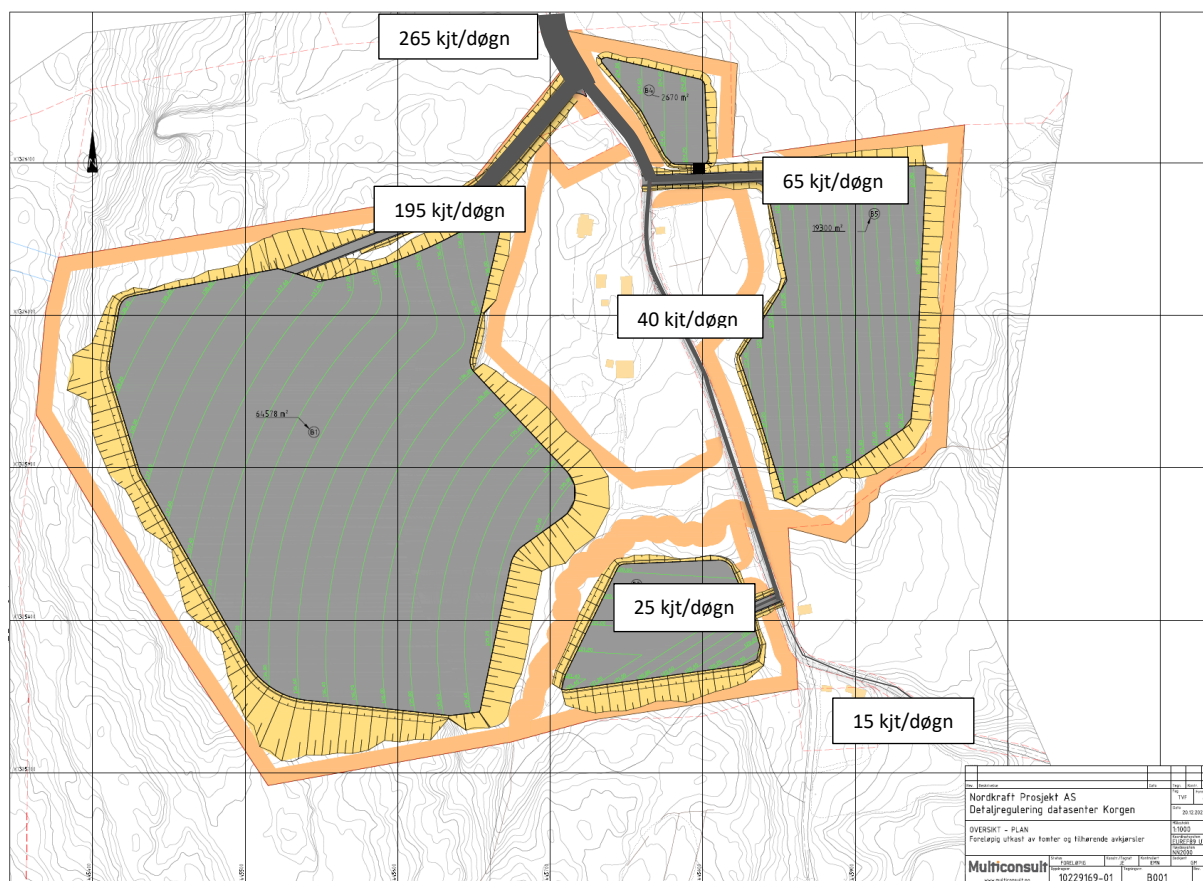
Sykkelandelen forventes å være lav. For å tilrettelegge for høyere sykkelandel, i tillegg til å hensynta at noen sykler kan stå der over lengre perioder, anbefales det å etablere flere sykkelstativ enn det forventes ansatte som sykler.

Sykkelstativene bør plasseres under tak og nær inngangspartiet – det bør altså være sykkelparkering på alle delområdene. Dersom det er mulig med innendørs sykkelparkering, eller annen sikring mot tyveri og/eller vær, kan det bidra til at de ansatte velger å benytte dyrere sykler, som elsykler, på arbeidsreisene.

3.3 Fordeling av trafikken på veinettet

Basert på befolkningstettheten i området rundt planområdet, antas det at 95 % av kjøretøyene kommer til/ fra nord (Statistisk sentralbyrå, 2022). Raskeste vei til steder med høyere befolkningstetthet, som Korgen, Mosjøen og Mo i Rana, er nordover.

Dersom trafikkmengdene til/fra planområdet fordeles på de fem utbyggingsarealene basert på størrelsen, beregnes situasjonen i fremtidig situasjon å bli som vist i figur 3-2. Eksisterende trafikkmengder kommer i tillegg.



Figur 3-2: Fordelingen av den nyskapte trafikken (per døgn) på veinettet. Eksisterende trafikk kommer i tillegg.

3.4 Forhold for myke trafikanter

Tilrettelegging for myke trafikanter mellom planområdet og Vesterliringen kan bidra til at noen flere velger å gå, sykle eller reise kollektivt. Andelen forventes likevel å være lav i fremtidig situasjon.

Økningen i trafikk vil gjøre det noe mindre attraktivt å sykle langs denne veien.

3.5 Trafikksikkerhet

Ulykkesrisikoen vurderes i utgangspunktet som lav ettersom det ikke er registrert noen trafikkulykker i området de siste ti årene.

Det forventes å være et begrenset antall myke trafikanter, men det er likevel viktig å unngå blanding av myke trafikanter og store kjøretøy der de eventuelt rygger.

Ettersom trafikkmengdene er lave i dagens situasjon, vil den beregnede nyskapte trafikken føre til en relativt stor vekst. ÅDT forventes imidlertid samlet sett å være under 500 kjøretøy/døgn forbi planområdet, og forventes derfor ikke å utgjøre en trafikksikkerhetsutfordring i seg selv.

Trafikksikkerheten må vurderes nærmere i forbindelse med detaljprosjektering av veianlegg i planområdet.

4 Oppsummering og konklusjon

I dagens situasjon er det to boliger på planområdet. Disse antas å generere neglisjerbare trafikkmengder. Vesterliveien, som går gjennom planområdet, har ikke registrert ÅDT, men forventes å ha betydelig lavere trafikkmengder enn fylkesvei 806, som har en ÅDT registrert til 460 kjøretøy/døgn.

Både i dagens og fremtidig situasjon antas det å være få myke trafikanter i og ved planområdet.

Det oppgis at etablering av datasenteret vil skape rundt 150 arbeidsplasser. Datasenteret vil ha bemanning hele døgnet, men bemanning er høyest innenfor typisk arbeidstid. Basert på dette, erfaringstall og en antagelse om 95 % bilførerandel, beregnes det rundt 280 kjøretøy/døgn i nyskapt trafikk. Hovedvekten av denne trafikken forventes å kjøre til/fra nord.

Ulykkesrisikoen vurderes i utgangspunktet som lav ettersom det ikke er registrert noen trafikkulykker i området de siste ti årene. ÅDT beregnes samlet sett å være under 500 kjøretøy/døgn på Vesterliveien, og forventes derfor ikke å utgjøre en trafikksikkerhetsutfordring i seg selv.

5 Referanser

- /1/ Finn. (2022). *Kart*. Hentet fra <https://kart.finn.no/>
- /2/ Reis Nordland. (2022). *Reiseplanlegger*. Hentet fra <https://www.reisnordland.no/reiseplanlegger>
- /3/ Statens vegvesen. (2014). *Håndbok V713 Trafikkberegninger*.
- /4/ Statens vegvesen. (2022). *Vegkart*. Hentet fra [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@445961,7325996,16/hva:!\(id~540\)\(id~105\)~/valgt:89174313:105](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@445961,7325996,16/hva:!(id~540)(id~105)~/valgt:89174313:105)
- /5/ Statistisk sentralbyrå. (2022). *Kart*. Hentet fra Population: <https://kart.ssb.no/>