



## NOTAT

Oppdragsnavn: Detaljregulering Båtsfjord Barnehage – Trafikk og mobilitet

---

Oppdragsgiver: Båtsfjord kommune  
Kontaktperson: Espen Nystad

---

Emne: Veg, trafikk og mobilitet

---

Dokumentkode:

---

Ansvarlig enhet:	Samfunnsutvikling Midt	Utført av:	Kjell Morten Haavet Huseyin Oguz
------------------	------------------------	------------	-------------------------------------

---

Tilgjengelighet:	[Tilgjengelighet]	Dato:	22.08.2023
------------------	-------------------	-------	------------



## Innholdsfortegnelse

1. Innledning .....	3
2. dagens situasjon .....	4
2.1. Planområde og lokalisering .....	4
2.2. vegnett .....	5
2.3. Dagens trafikk (trafikksituasjon i omliggende veinett) .....	6
2.4. Kollektivtrafikk .....	7
2.5. Mobilitet for myke trafikanter .....	8
2.6. Trafikkulykker .....	9
2.7. Trafikksikkerhet .....	10
3. Beskrivelse av fremtidig situasjon.....	12
3.1. Trafikksituasjon.....	14
3.2. Trafikkprognoser .....	16
3.3. Parkering.....	16
3.4. Trafikksikkerhet .....	18

## 1. INNLEDNING

Båtsfjord kommune har vedtatt at det skal bygges en ny barnehage i Båtsfjord. Eksisterende Nordskogen Barnehage og Klausjorda barnehage skal slås sammen til barnehage på tomten hvor Nordskogen barnehage ligger i dag. Samtidig skal Nordskogen barneskole flyttes til Båtsfjord skole/oppvekstsenter. Langs Nordskogvegen vil det tilrettelegges for fortau og langs deler av Idrettsvegen vil det etableres gang- og sykkelveg.

Formålet med dette notatet er å gi en overordnet trafikkvurdering for etableringen av den nye barnehagen. Vurdering tar for seg blant annet trafiksikkerhet og kjøremønster. Det er særlig lagt vekt på å vurdere konsekvensene av det nye tiltaket i forhold til endring i trafikkbildet og trafikkbelastning for området. I tillegg er det vurdert om dette forventes å medføre endringer som vil utløse krav om større tiltak, eller om dette kan ivaretas innenfor rammene av prosjektet slik det framstår i dag.

## 2. DAGENS SITUASJON

### 2.1. PLANOMRÅDE OG LOKALISERING

Planområdet strekker seg fra Nordskogen skole og barnehage og langs Nordskogvegen ned til krysset ved havnegata. Foruten skole og barnehage består Nordskogvegen primært av eneboliger. Nordskogvegen er inngår også sammen med Idrettsveien som adkomst for Båtsfjord idrettshall.

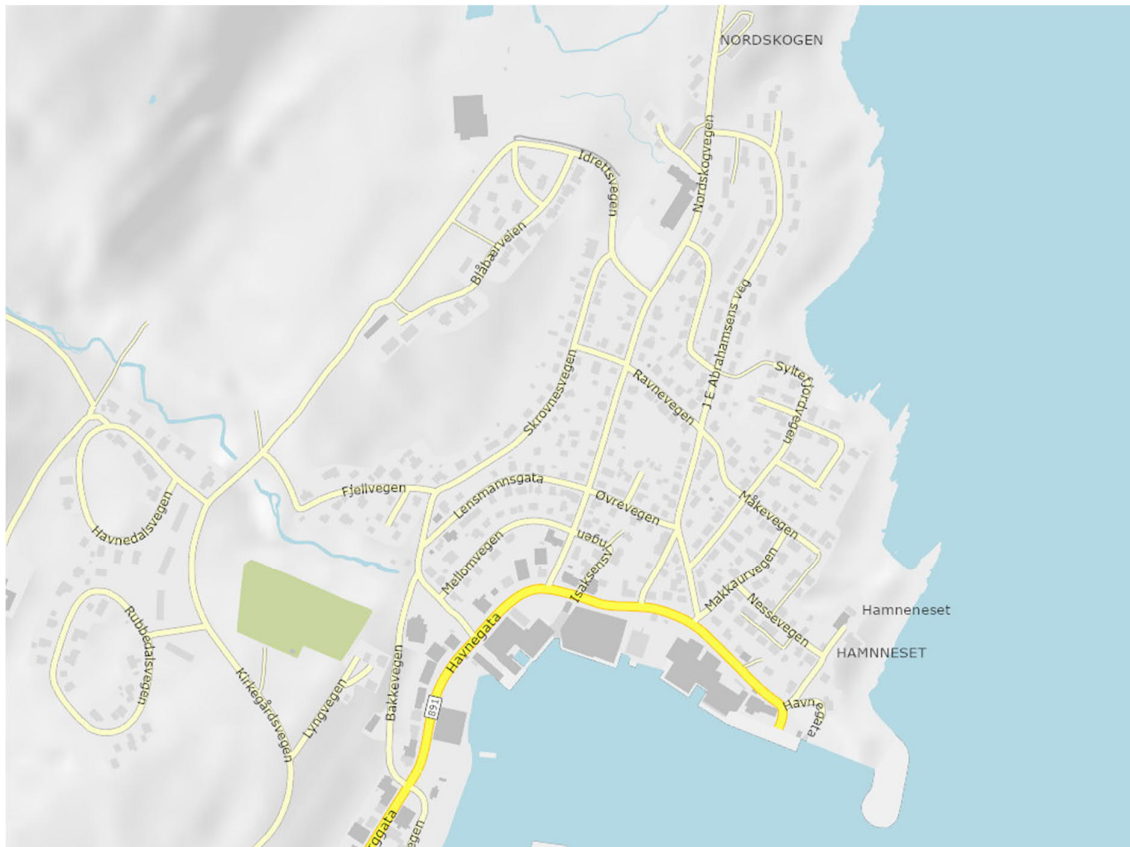


Figur 1: Oversiktskart

## 2.2. VEGNETT

Barnehagen er omsluttet av Nordskogvegen og Idrettsvegen som er lokale adkomstveier til boligene i området, Båtsfjord idrettshall og til populære turområder. Fartsgrensen i Nordskogvegen er skiltet til 30 km/t, mens det øvrig veinett har skiltet 50-sone.

Adkomst til planområdet skjer i dag via Nordskogvegen. Det er i tillegg mulig med alternativ adkomst via Skrovnesvegen og J E Abrahamsens vei.



Figur 2: kart vegsystem, utklipp fra [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no)



### 2.3. DAGENS TRAFIKK (TRAFIKKSITUASJON I OMLIGGENDE VEINETT)

Nasjonale Vegdatabank (NVDB) viser følgende trafikk tall:

- Fylkesveg 891 ved krysset til Valen hadde en ÅDT på 2 600 i år 2021.
- Fylkesveg 891 ved krysset til Nordskogvegen hadde en ÅDT på 2 100 i år 2021.
- Fylkesveg 891 etter krysset til Nordskogvegen hadde en ÅDT på 1 800 i år 2021.

For Nordskogvegen og det øvrige kommunale vegnettet finnes det ikke trafikk tellinger tilgjengelig i den Nasjonale Vegdatabanken. Det er derfor gjort en trafikk beregning for å beregne dagens trafikkmengde og fremtidig utvikling innenfor planområdet (se kapittel 3.2).



Figur 3 Trafikkmengder i nærheten av planområdet (Kilde: trafikkmengder NVDB)

I mars 2023 ble det gjennomført en trafikk telling ved Båtsfjord- og Nordskogen skole. Her fremgår det at det er mye kjøring til skolene, spesielt på vintertid. På Nordskogen skole ble det på tellingen notert at 59 elever ble kjørt, og 13 tok buss. Bare 23 elever gikk. Dette er trafikk som forsvinner fra Nordskogvegen når skolene samlokaliseres.

## 2.4. KOLLEKTIVTRAFIKK

Planområdet har direkte nærhet til holdeplassen som betjenes av rute 260: Båtsfjord - Nordskogen skole. I tillegg er det omtrent 500 meter til neste busstopp som ligger ved krysset Nordskogvegen – Fv. 891 Hindberggata som betjenes av rutene 259: Båtsfjord – Varangerbotn, 260: Båtsfjord - Nordskogen skole, FLEXX808: Båtsfjord - Gednje – Berlevåg. Holdeplassene er illustrert i figuren nedenfor.

Tabell 1 Oversikt over rutetilbud (kilde: entur.no)

Rute	Strekning	Frekvens
259 Båtsfjord	Fiskeværvegen – Nordskogen skole	Ruten kjøres kun skoledager og kan endres etter skolens behov
260 Varangerbotn	Båtsfjord – Tana bru bussterminal	
Flexx808 Berlevåg	Båtsfjord - Berlevåg	



Figur 4 Dagens kollektivtilbud

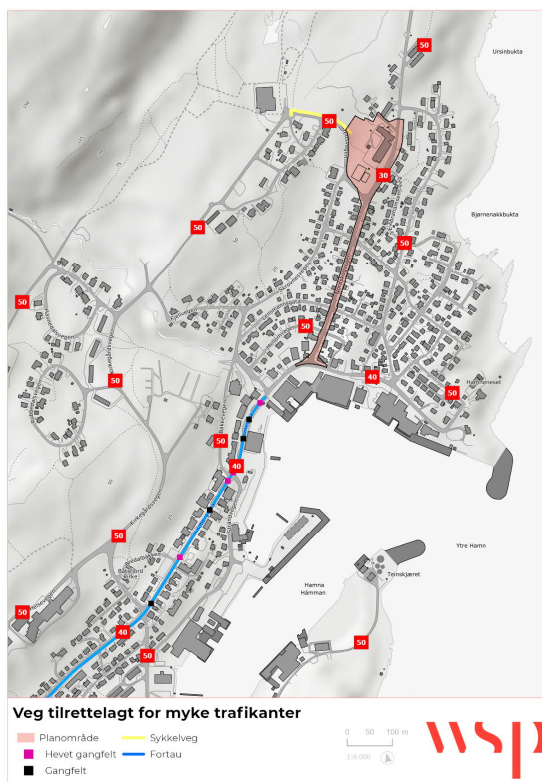


Figur 5 Utklipp fra Google som viser holdeplassen i krysset Fv. 891 - Nordskogvegen

## 2.5. MOBILITET FOR MYKE TRAFIKANTER

Veinettet i nærheten av planområdet er hovedsakelig kommunale veier, henholdsvis Nordskogvegen, Idrettsvegen, kometveien og Neptuns vei, og munner ut i fylkesvegen 891. Fartsgrensen i Nordskogvegen er skiltet til 30 km/t. Det øvrige vegnettet har fartsgrense 50 km/t. Det pågår vinteren 2023 en prosess med å etablere gjennomgående 30 km/t sone på det kommunale vegnettet i og rundt Båtsfjord sentrum. Fylkesvegen er p.t. skiltet til 40 km/t.

Langs fylkesvegen er det etablert fortau frem til Fjellvegen, men det mangler tilstrekkelig tilbud får myketrafikanter frem mot krysset til Nessevegen. Denne strekningen er på omtrent 450 meter. De kommunale veiene rundt planområdet er uten fortau. Bilister, syklistene og fotgjengere deler vegareal. Det er ikke gatebelysning i Nordskogvegen eller det omliggende kommunale vegnettet.



Figur 6 Veg tilrettelagt for myke trafikanter

### 2.5.1. TILGJENGELIGHET

Tilgjengelighetsanalysen viser at man når store deler av nærområdet innen 10 minutters gange til/fra barnehagen.



Figur 7: Rekkeviddekart opp til 10 minutters gange til/fra barnehagen



## 2.6. TRAFIKKULYKKER

Det er kun registrert 14 Båtsfjord tettsted siden år 2000. Av disse er de fleste registrert langs fylkesvegen like sør for Valenkrysset. Disse ulykkene er alle registrert mellom år 2004 og 2009. Det ble iverksatt og gjennomført trafikksikkerhetstiltak her i 2012 og 2013 som isolert til kartdataen kan sies å ha hatt en effekt på trafikksikkerheten da det ikke er registrert noen trafikkuulykker her etter dette. I sentrum er det registrert 2 trafikkuulykker ved krysset til Skrovenvegen og 2 ved krysset til Nordskogvegen. De fleste ulykkene er mellom personbil, med noen unntak for fotgjengere.

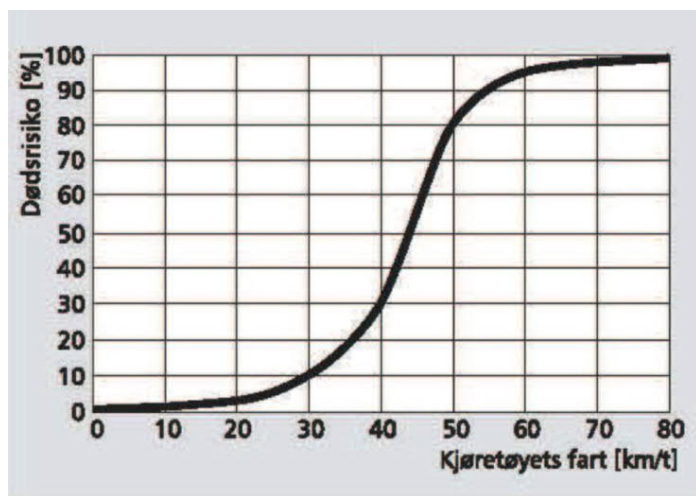
Ser man på ulykkesstatistikken i Båtsfjord de siste 5 årene er det kun registrert 1 trafikkuulykke, i 2018, en ulykke ved møte mellom biler. Dette er en positiv trend.



Figur 8: Registrerte trafikkuulykker i Båtsfjord tettsted siste 20 år

## 2.7. TRAFIKKSIKKERHET

Det er et mål at all infrastruktur for transport skal ta utgangspunkt i nullvisjonen, visjonen om null drepte og varig skadde i trafikken. Det betyr at gatene/veiene må utformes slik at de hindrer alvorlige ulykker, og reduserer skadeomfanget hvis uhellet likevel er ute. Det er også nasjonale mål om å øke andelen turer til fots, med sykkel og med kollektivtransport, samt at byer og tettsteder utformes etter prinsippene om universell utforming. Det er en målsetting å sikre gående og syklende. Lav fart er viktig for å begrense risikoen for alvorlig skade ved ulykker.



Figur 9: Dødsrisiko for fotgjenger ved påkjørsel (Kilde: Oslo kommunens Normaler, Gate- og veiutforming)

I et område som dette hvor fartsnivået forbi barnehagen er forholdsvis lavt, er det i hovedsak ulykker med fotgjengere og syklister som er utfordringen. Det vil også skje uhell mellom biler, men sannsynligheten for personskade er liten. Det viktigste for å unngå personskadeulykker vil være å sørge for:

- Lavt fartsnivå
- Sammenhengende, logiske og lettleste gang- og sykkelveisystemer
- Sikre krysningspunkter for gående og syklende

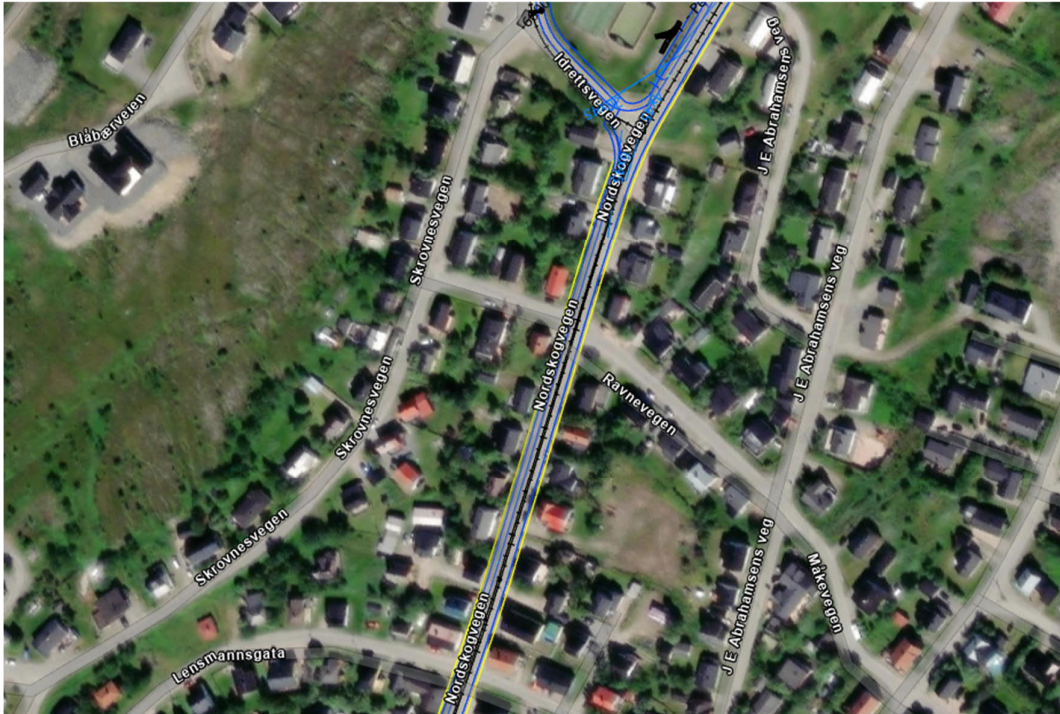
Det er lav hastighet forbi planområdet og strekningen er gatebelyst, men fortau. Strekningen fra fylkesveg til barnehagen har stigning, men er forholdsvis strak og har god siktlinje. I Idrettsvegen er det gang og sykkelveg på deler av strekningen, men det mangler i nedre del. Strekningen har gatebelysning. Forbi barnehagen ligger vegen i kurve som reduserer sikten. Dette i kombinasjon med bratt stigning kan skape trafikkfarlige situasjoner, særlig for skolebarn.

	<p>Krysset fylkesveg-Nordskogvegne</p>
	<p>Nordskogvegen Krysset Nordskogvegen - Idrettsvegen</p>
	<p>Idrettsvegen</p>
	<p>Forbi barnehagen:</p>

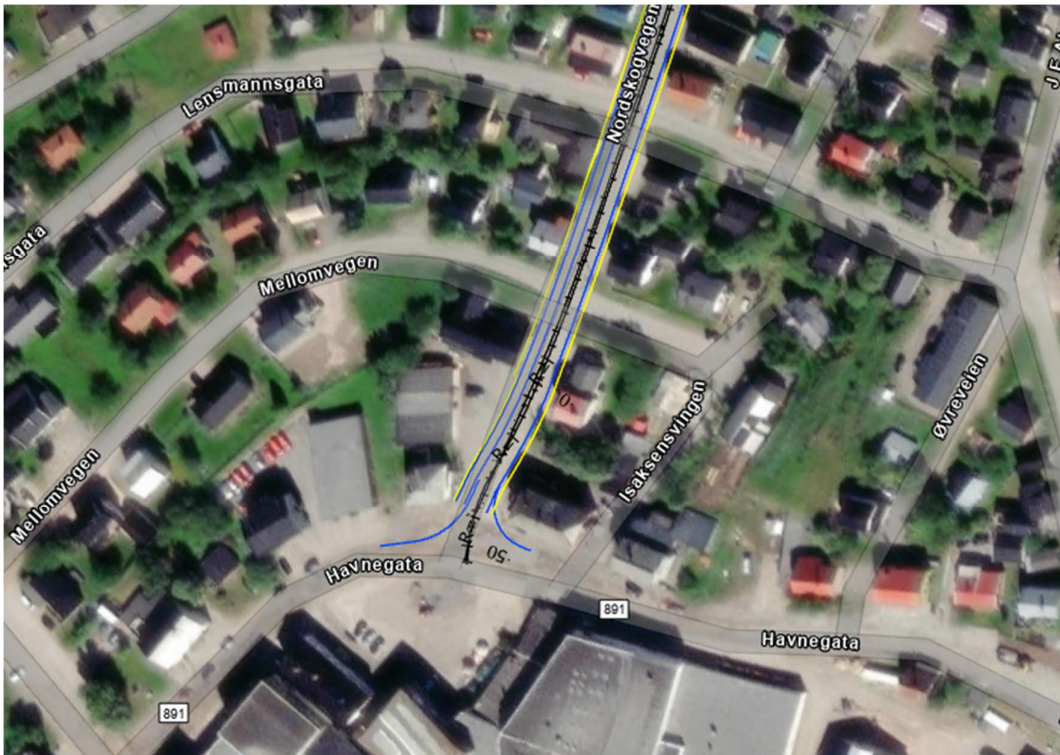








Figur 11: Bildet viser fortau langs Nordskogvegen fra krysset ved Idrettsvegen til krysset ved Lensmannsgate



Figur 12: Bildet Viser fortau langs Nordskogvegen fra Lensmannsgate til



### 3.1. TRAFIKKSITUASJON

For å analysere trafikken i Nordskogvegen har vi sett på tre forhold som er drivere for turproduksjonen

- Nordskogen barnehage: hente/bringe og jobbreiser
- Bosatte innenfor planområdet
- Båtsfjord idrettshall

Analysen tar utgangspunkt i barnehagens makskapasitet og indikatorer er hentet fra RVU 2021 justert for lokale forhold, SSB og Statens vegvesen.

Trafikken til barnehagen forventes primært å bestå av arbeidsreiser og henting og bringing, i tillegg kommer varelevering og renovasjon. Det meste av trafikken til barnehagen forventes å være bilbasert. Vi forventer at andelen kjørende vil være høyere enn landsgjennomsnittet både når det gjelder hente/bringe og arbeidsreiser. Årsaken til dette er blant annet spredt bebyggelse, et mangelfullt kollektivtilbud og klimatiske utfordringer.

For å identifisere hvilke boliger som der Nordskogvegen fungerer som hoved adkomstveg ble det gjennomført en analyse av transportnettverket som inkluderte alle bostedsadresser i Båtsfjord. Totalt ble det identifisert 107 adresser, disse er vist i figur 11. For disse boenhetene har vi generert en samlet turproduksjon basert på metoden beskrevet i Statens vegvesen håndbok V713.

Båtsfjord idrettshall er en flerbrukshall der det gjennomføres en rekke aktiviteter gjennom hele året. Bygget huser i tillegg blant annet skytterklubb, crossfit kubb og bryterom. Utenfor er det fotballbane.

Videre er det gjort et samlet prosentvis påslag for store kjøretøy.

Med bakgrunn i gjennomført analyse er det anslått at samlet turproduksjon i og rundt Nordskogvegen vil kunne genererer en trafikkmengde på opp til 800 biler i døgnet. Trafikkmengden vil avta nordover i Nordskogvegen og om lag 20 % av trafikken forsvinner ved Idrettsvegen i retning Båtsfjord idrettshall og Blåbærveien. Halvparten av all trafikk i Nordskogvegen har barnehagen eller boligene i J E Abrahamsens og øvre del av Nordskogvegen som destinasjon.

Forutsetninger	
Antall barnehageplasser	108
Antall ansatte	22
Andel som leverer med bil (RVU 2021, 84 %)	95 %
Andel ansattereiser bilfører (RVU 2021, 67 %)	85 %
Andel ansattereiser passasjer (RVU 2021, 2 %)	10 %
Turproduksjon bolig (SVV HB V713)	
Snitt arbeidsdager pr år (SSB)	230
Antall bostedsadresser innenfor planområdet	107

Figur 13: Forutsetninger for analysen, grunddata fra RVU2021 med lokale justeringer



Figur 14: Trafikkstrømsanalyse

Tabell 2: Beregnet trafikkmengder i Nordskogvegen med ny barnehage (2024)

Trafikk fra	Trafikkmengde 2024
Nordskogen barnehage	285
Båtsfjord idrettshall	100
Bosatte med Nordskogvegen som hoved transportåre	412
ÅDT avrundet	800



Tabell 3 Beregnet trafikk tall for Nordskogvegen og Idrettsvegen med ny barnehage. Trafikktall for fylkesvegen er basert på tall fra 2021 (Kilde Vegkart.no)

### 3.2. TRAFIKKPROGNOSER

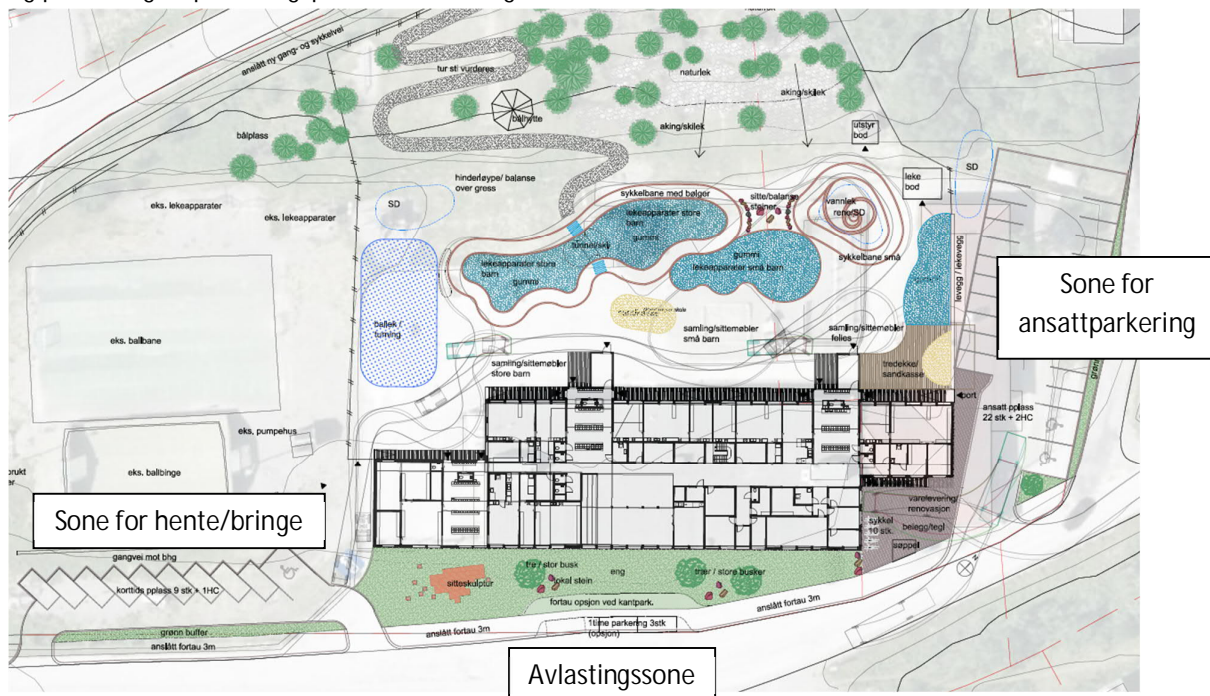
For å beregne trafikkprognoser har vi brukt de offisielle trafikkprognosene for biltrafikk (sum lette og tunge kjøretøy) som benyttes i Nasjonal transportplan. For Båtsfjord er det en forventet vekst i trafikken for perioden 2020-2030 på 0,3% og en forventet vekst på 0,4 % for perioden 2030-2040.

Tabell 4: Trafikkprognoser

Snitt	2023: Dagens situasjon	2024: Med ny barnehage	2044
Fylkesveg X Nordskogvegen	2 110	2 120	2270
Nordskogvegen nedre del	700	800	860
Idrettsvegen	150	150	160
Nordskogvegen øvre del	310	410	440

### 3.3. PARKERING

I utbyggingsprosjektet planlegges det for to adskilte parkeringssoner, en for hente/bringe og en for ansatte parkering. I tillegg skal det etableres plasser for «kantstein-parkeringsplasser» langs veien mellom parkeringssonene, tiltenkt å avlaste hente/bringe sonen. Totalt for hele området er det satt av areal til 37 parkeringsplasser. Dette inkluderer tre plasser for bevegelseshemmede. Utformingen og plassering av parkeringsplassen er vist i figuren under.



- Hente/bringe sonen: Det skal etableres hente/bringesone med plass til 10 biler på vestsiden. Dette inkluderer en HC-pla0073s.
- Avlastingszone: Det skal etableres kantsteinparkering med plass til 3 biler langs Nordskogvegen.
- Ansattparkeringszone: Det skal etableres ansattparkering med plass til 24 biler på østsiden av bygget. Dette inkluderer to HC-plasser.

Antallet parkeringsplasser i hver sone er begrenset av tilgjengelig areal på tomten og disse kan ikke utvides. I tillegg er det avsatt areal til sykkeloppstillingsplasser, tømmepunkt for lastebil ved avfallsbeholdere og varelevering. Parkeringsarealene skal omslutes av fortausareal for myke trafikanter langs Nordskogvegen.

### 3.3.1. VURDERING AV KAPASITETSBEHOVET

Barnehagen planlegges for en kapasitet på 108 barn og 22 ansatte. Det som vil være dimensjonerende for kapasitetsbehovet ved henting og bringing er hvor stor andel av barnene som leveres med bil, hvor mange som blir levert samtidig og hvor lenge en parkeringsplass oppholdes i forbindelse med hver enkelt levering.

En teoretisk beregning av kapasitetsbehovet for antall parkeringsplasser gir en indikasjon av mulige utfordringene knyttet til parkeringskapasitet. Tabellen nedenfor viser det maksimale teoretiske behovet for parkeringsplass i forbindelse med hente/bringe dersom en leveringsstopp på 30 eller 60 minutter og en leveringstid på enten 10- eller 15 minutter legges til grunn. I analysen er det lagt til grunn at opptil 95 % av barna ved barnehage leveres med bil og at henholdsvis 40% og 60% av disse leveres ved en leveringsstopp på 30 og 60 minutter.

Tabell 5: Kapasitetsbehov under ulike leveranse scenarier

	10 min levering	15 min levering
30 min leveringsstopp	14	21
60 min leveringsstopp	10	15

Analysen viser et maksimalt parkeringsbehov som er noe høyere enn arealene som er avsatt i planen. Men med en effektiv hente -og bringesituasjon med større fordeling utover de mest belastede tidspunktene vil kunne redusere parkeringsbehovet vesentlig.

Det er avsatt 22 plasser til ansattparkering, for en arbeidsstokk på 22 personer utgjøre dette et parkeringsbelegg på 100 %. Det vil si at det planlegges for en situasjon der alle ansatte ved skolen benytter seg av bil som reisemiddel ved arbeidsreise.

For å opprettholde kapasiteten ved henting og bringing er det viktig at ikke plassene avsatt til hente/bringe beslaglegges av ansatte, særlig under toppene på morgen og ettermiddag.

Tiltak som bidrar til å redusere kapasitetsbehovet ifbm hente/bringe plasser er primært holdningsskapende og kan løses gjennom et samarbeid mellom foreldre og barnehage:

- Reduser antall som leverer med bil
- Reduser andel som leverer under toppene/utvid toppene
- Reduser hente/leveringstid pr barn
- Tydelig avgrensning mellom hente/bringe og ansattparkering

Dersom levering og henting spres mer utover slik at andel barn som leveres og hentes under toppene reduseres. Samtidig som oppholdstiden reduseres og parkeringsplassene ikke beslaglegges av andre under med mest belastede tidspunktene for henting og bringing, anses den planlagte kapasiteten på hente/bringesonen å være tilstrekkelig.

### 3.4. TRAFIKKSIKKERHET

#### 3.4.1. TRAFIKKSIKKERHET FOR MYKE TRAFIKANTER

Det er skal etableres fortausløsning fra krysset ved fylkesvegen opp forbi barnehagen. I tillegg skal gang og sykkelvegen fra idrettshallen forlenges slik at den kobler seg på fortauet i Nordskogvegen. Dermed blir dette tiltaket bidra med en oppgradering som bedrer trafikksikkerheten for myke trafikanter betydelig sammenlignet med dagens tilbud.

Samtidig gjenstår noen trafikksikkerhetsmessige utfordringer:

- Kryssing og systemskifte mellom fortau og gang- og sykkelveg
- Stigningen i Idrettsvegen gjør det vanskelig å oppnå universell utforming av gang- og sykkelveg.