



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

OPPDRAG	<b>Trafikkanalyse Setermoen leir</b>	DOKUMENTKODE	10255680-01-RIT-RAP-001
EMNE	Trafikkanalyse	TILGJENGELIGHET	Begrenset
OPPDRAGSGIVER	<b>Forsvarsbygg</b>	OPPDRAGSLEDER	Torbjørn Birkeland
KONTAKTPERSON	Are Vestli	UTARBEIDET AV	Darssan Kupandran
		ANSVARLIG ENHET	10103052 Mobilitet og samfunnsanalyse

## SAMMENDRAG

Det er satt i gang reguleringsarbeid for å tilrettelegge for Forsvarets framtidige styrking på Setermoen. Det planlegges blant annet for 288 boenheter, både på vest- og østsiden av Altevannsveien og en større utvidelse av leiområdet. Trafikkanalysen svarer ut planprogrammets krav til konsekvensutredning innen tema trafikk og samferdsel.

Det er innhentet ny kunnskap gjennom utførte trafikkregistreringer og kapasitetsberegninger av adkomst til leiområdet.

I dag finnes ca. 1466 parkeringsplasser for bil i området fordelt på hele leiområdet, inkludert på Hundtorp. Det planlegges for ytterligere ca. 1300 parkeringsplasser i framtidig situasjon, som en del av ny bebyggelse og leiområde.

Dagens trafikkmengder i adkomsten til leiren er registrert til ca. 1 000 i ÅDT. Turproduksjonsberegninger for Setermoen leir er tatt utgangspunkt i dagens trafikk tall og oppjustert med 50 % basert på at planforslaget legger opp til en utvidelse av dagens bygningsmasse innenfor leiområdet på 50 %. Dette gir en estimert framtidig trafikkmengde på 1 500 i ÅDT på atkomstveien.

Der er sett på to alternativer som tar sikte på å løse utfordringen med kø i dagens adkomst til leiren. Alternativ 1 innebærer hovedsakelig etablering av nytt innkjøringsfelt og kontrollpost på eksisterende vei. Det etableres nedsenket trafikkøy for å skille inn- og utkjørende trafikk og for få plass til vaktposten.

I alternativ 2 foregår utkjøring på ny vei som etableres på vestsiden av vakhuset. Ny vei kobler seg på eksisterende vei ca. 70 meter nord for krysset med Altevannsveien. Tiltaket tillater å etablere ytterligere ett innkjøringsfelt forbi koblingspunktet med utkjøring, slik at kontroll av kjøretøy kan foregå raskere.

Det vurderes at løsningen vil bidra til at kontroll av kjøretøy vil foregå mer effektivt, særlig med tanke på at ekstra innkjøringsfelt har vært utprøvd tidligere i regi av leiren. Dermed kan man oppnå raskere avvikling av trafikken. Det er gjennomført kapasitetsberegninger som viser at både alternativ 1 og 2 vil gi tilfredsstillende trafikkavvikling og stor forbedring sammenlignet med dagens situasjon, selv med økt trafikk som følge av planforslaget.

Konsekvensutredningen gir samlet ubetydelig endring for tema trafikk og samferdsel dersom deltemaene vektet likt.

Deltemaene er vurdert som følger:

- Noe negativ konsekvens knyttet til *trafikkmengder og belastning på fv. 8470 Altevannsveien* på grunn av økt trafikk som følge av planforslaget. Noe negativ konsekvens er forutsatt avbøtende tiltak i form av alternativ 1 eller 2 i adkomst til leiren. Kapasitetsberegninger viser at da vil dagens køproblemer reduseres, men trafikkmengdene vil fortsatt øke på Altevannsveien som er grunnlag for en noe negativ konsekvensvurdering på deltema.
- Noe positiv konsekvens knyttet til *myke trafikanter*. Planen legger opp til bolig- og kvarterbebyggelse tett på leir- og sentrumsområder, samt sikrer areal til fortau/gang- og sykkelvei. Dette vil gi større potensial for grønn mobilitet og gode trafikk sikre løsninger for myke trafikanter som er grunnlaget for vurdering noe positiv.
- Ubetydelig konsekvens knyttet til *avkjørsel tyngre militære kjøretøy fv 8470*. Det forventes både en økning av trafikken på fylkesveien og militære kjøretøy som en konsekvens av planen, men med forutsetninger om at dagens rutiner beholdes vil dette ha ubetydelig konsekvens. Det er vurdert ubetydelig konsekvens på trafikkavvikling siden kryssningene legges til lavtrafikkperioder (kveld/natt) og ubetydelig konsekvens for trafiksikkerhet siden det er eget personell som sikrer fylkesveien ved kryssning.

02	05.05.2025	Oppdatert antall parkeringsplasser utenfor leiområdet	Torbjørn Birkeland	Darssan Kupandran	Torbjørn Birkeland
01	30.09.2024	Revidert med kapasitetsberegning av ulike adkomstløsninger og KU-vurdering	Torbjørn Birkeland	Darssan Kupandran	Torbjørn Birkeland
00	15.07.2024	Trafikkanalyse Setermoen leir	Darssan Kupandran, Torbjørn Birkeland	Pauline G. Lund	Darssan Kupandran
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

**INNHOLDSFORTEGNELSE**

<b>1</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Planprogram og metodikk.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Dagens situasjon.....</b>	<b>6</b>
3.1	Lokalisering.....	6
3.2	Setermoen leir .....	6
3.3	Transport og forflytning.....	7
3.4	Veinett og trafikkmengder.....	8
3.5	Trafikkulykker .....	11
3.6	Kollektivtrafikk.....	11
3.7	Myke trafikanter.....	12
3.8	Parkering.....	12
<b>4</b>	<b>0-alternativ.....</b>	<b>13</b>
4.1	Trafikkmengder.....	14
<b>5</b>	<b>Planforslaget .....</b>	<b>15</b>
5.1	Parkering.....	15
5.2	Infrastruktur myke trafikanter .....	16
5.3	Turproduksjonsberegninger og trafikkmengder .....	16
5.4	Veiløsninger hovedadkomst leir .....	18
5.4.1	Alternativ 1 .....	18
5.4.2	Alternativ 2 .....	19
5.5	Trafikkavvikling ved sikkerhetspunkt atkomst leir.....	20
5.5.1	Kapasitetsberegninger alternativ 1.....	20
5.5.2	Kapasitetsberegninger alternativ 2.....	20
5.6	Varelevering og renovasjon .....	21
<b>6</b>	<b>Supplerende trafikkvurderinger .....</b>	<b>21</b>
6.1	Adkomst Toftaker fra E6.....	21
6.2	Atkomst BB1/Molund .....	21
6.3	Åpning atkomst Artillerileiren.....	22
6.4	Grønn mobilitet .....	23
<b>7</b>	<b>Konsekvensutredning .....</b>	<b>24</b>
7.1	Trafikkmengder og belastning fv. 8470 – Altevannsveien .....	24
7.2	Myke trafikanter .....	24
7.3	Avkjørsler tyngre militære kjøretøy fv. 8470 .....	24
<b>8</b>	<b>Oppsummering.....</b>	<b>25</b>
<b>9</b>	<b>Referanser .....</b>	<b>27</b>

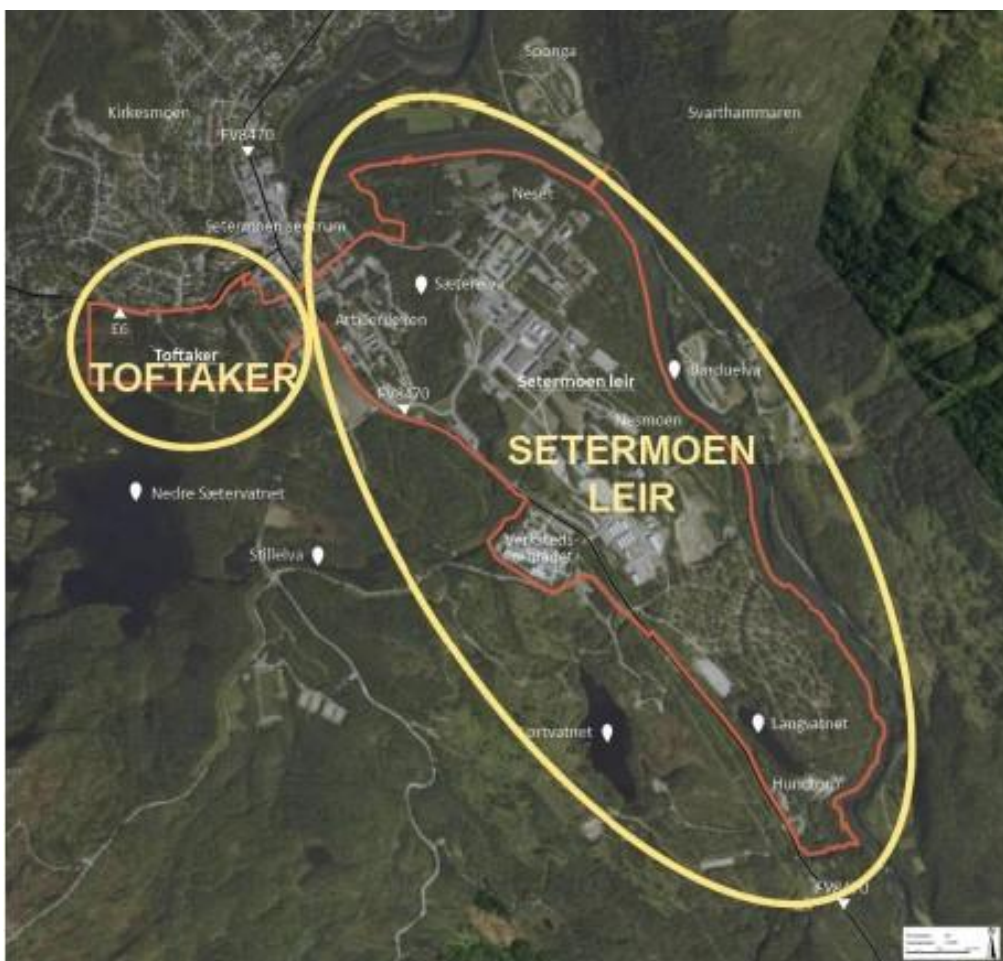
## 1 Innledning

Multiconsult bistår Forsvarsbygg med fagrapporter til detaljregulering med konsekvensutredning av Setermoen leir. Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for Forsvarets framtidige styrking på Setermoen, med de utbyggings- og moderniseringsbehov dette vil medføre i militærleiren. Noe av Forsvarets boligbehov vil i reguleringsplanen løses utenfor selve Setermoen leir, på Toftaker, og planen inkluderer derfor også dette området.

En sentral målsetting for planen er å sikre gode og omforente langsiktige rammer for nye bygg og anlegg. Planen vil tilrettelegge for ny utbygging og fortetting av militærleiren, med en videreføring av hovedformål som i gjeldende plan; «Forsvaret» (jf. PBL §12.5, nr. 4). For Toftaker/Toftakerlia planlegges det for etablering av boenheter; «konsentrert småhusbebyggelse», «blokkbebyggelse» (lavblokk).

3RW arkitekter er plankonsulent og Forsvarsbygg er forslagsstiller.

Fagrapport for trafikk og samferdsel er utarbeidet i henhold til krav til KU-tema fra planprogrammet. Planområdet og delområdene Toftaker og Setermoen leir er lokalisert i Bardu kommune, sør for Setermoen sentrum, og vist i Figur 1-1.



Figur 1-1: Oversikt over varslet planområde i rødt og ulike delområder Toftaker og Setermoen leir (3RW arkitekter, 2023)

## 2 Planprogram og metodikk

Planprogrammet for detaljregulering Setermoen leir med Toftaker ble fastsatt av Bardu kommune i november 2023. Trafikk og samferdsel er definert som fagtema for konsekvensutredning med følgende beskrivelse:

*«Den framtidige utbyggingen i Setermoen leir vil på sikt gi en vesentlig personellvekst i leiren, og således også en økning i trafikk inn og ut av leiren. Særlig belastningen på FV8470 kan bli problematisk i forhold til kødannelse, da dette allerede i dag er en problemstilling. Andre relevante deltema er bl.a. forhold knyttet myke trafikanter, samt avkjørsler for tynge militære kjøretøy fra FV8470. Utredningen skal belyse eventuelle andre relevante deltema knyttet til trafikk og samferdsel.»*

Denne fagrapporten skal besvare konsekvenser av trafikk og samferdsel. Det er innhentet ny kunnskap, i tillegg til eksisterende tilgjengelig kunnskap, gjennom befarings- og trafikkregistrering innenfor analyseområdet. Det er i tillegg gjort turproduksjonsberegninger og kapasitetsberegninger for å utrede konsekvensene av alternativene og skaffe relevant beslutningsgrunnlag. Avbøtende tiltak som kan redusere de negative konsekvensene av planalternativet er identifisert og foreslått med beskrivelse og figurer.

## 3 Dagens situasjon

### 3.1 Lokalisering

Setermoen leir er lokalisert i Bardu kommune, sør i Troms og Finnmark fylke. Leiren er hærens største militærleir og ligger i det kuperte skogsterrenget hvor Seterelva og Barduelva møtes. Tettstedet Setermoen har omtrent 2500 innbyggere. Sammen med Forsvaret har leiren siden slutten av 1890-tallet vært en sentral aktør og arbeidsgiver for Setermoen, Bardu kommune og kommunene rundt.

### 3.2 Setermoen leir

I dagens situasjon består Setermoen leir av ca. 185 000 m<sup>2</sup> BTA bygningsmasse som i hovedsak er plassert i selve Setermoen leir, Artillerileiren og verkstedsområdet som vist på Figur 3-1.



Figur 3-1: Kart over ulike deler av Setermoen leir og plassering av skyte- og øveringsfelt (kilde: kart.finn.no)

Setermoen leir er et stort område som består av kvarter- og forlegningsbygninger med totalt ca. 2 200 sengeplasser i dagens situasjon. I tillegg kommer 255 boliger i og rundt leiområdet. Leiområdet har i tillegg i underkant av 1 000 kontorplasser og rundt 1 275 undervisningsplasser, samt en messe med kapasitet til 750 personer. Det er også flere bygg knyttet til lager, drift og vedlikehold av militært materiell, sports- og idrettsanlegg og velferdsbygg innenfor planområdet.

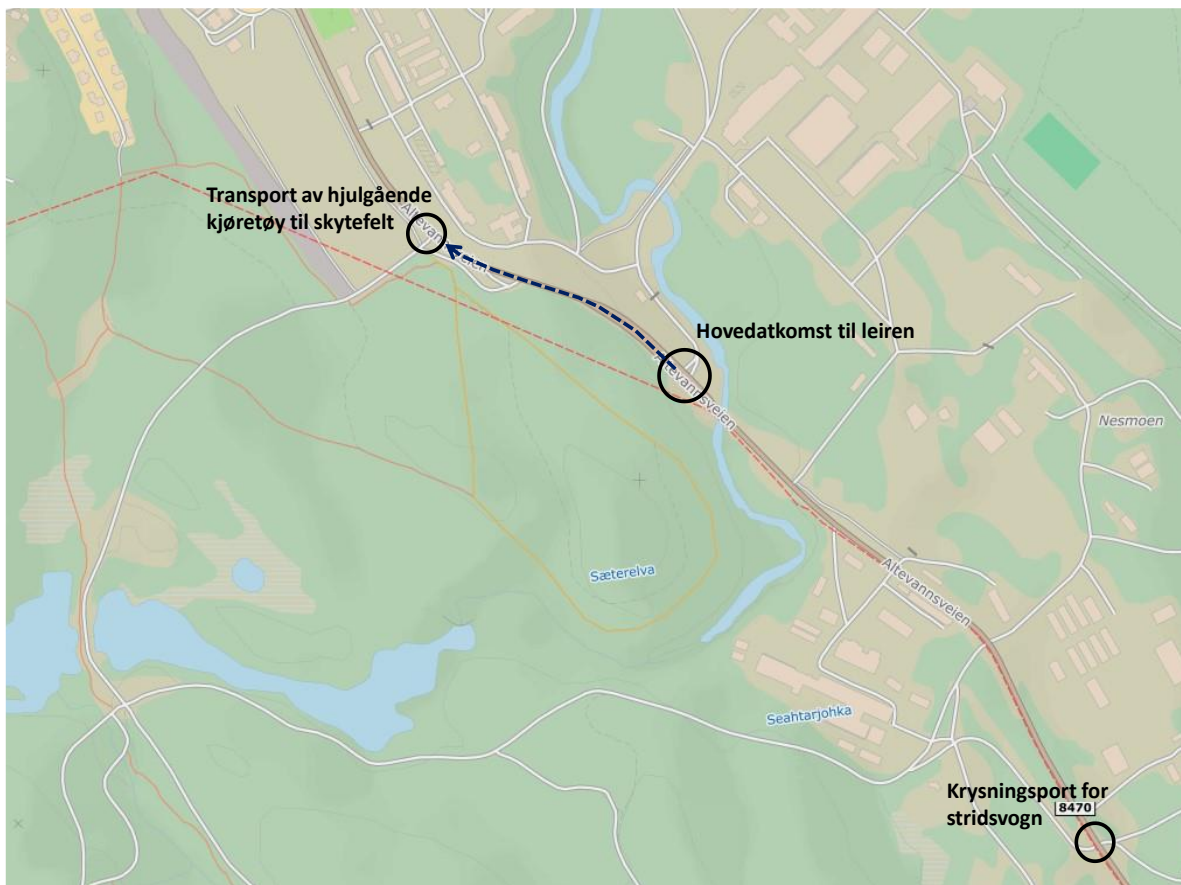
### 3.3 Transport og forflytning

Forsvarets transport og forflytning med tunge kjøretøyer mellom leiområdet og skytefeltet, fordrer transport ut på Altevannsveien eller kryssing av FV8470. Transport av *hjulgående* kjøretøyer (Forsvarets lastebiler mm.) ut i skytefeltet skjer delvis ved bruk av hovedatkomst ut på Altevannsveien og transport nord-vestover til kryss ut i skytefeltet – ca. 400 meter fra hovedatkomstkrysset (se Figur 3-2).

Omfanget er 5-10 kjøretøy/døgn. Ved større øvelser, som i perioder involverer samtrening med allierte avdelinger, rekvireres militærpoliti for å sikre trafikkavviklingen. Under mindre øvelser og daglig utdanning innføres ikke spesielle trafikkregulerende prosedyrer for aktiviteten.

Beltegående kjøretøyer (stridsvogn) har krysningssport i sør. Omfanget varierer normalt mellom 1-5 kjøretøyer. Ved kryssing er det relativt god sikt i begge retninger av fylkesveien. Aktiviteten gjennomføres iht. følgende rutiner:

- Kjøretøypersonell går foran beltekjøretøyer når kjøring skjer innenfor leiområdet
- Soldater utplasseres på fylkesveien og stopper trafikk dersom det er nødvendig
- Kryssing styres fortrinnsvis til kveld og natt



Figur 3-2: Forsvarets forflytning i leiren (kartgrunnlag: kart.finn.no)

### 3.4 Veinett og trafikkmengder

Altevannsveien (fv. 8470) er registrert med en trafikkmengde (årsdøgntrafikk, ÅDT) på 2 000 ved hovedatkomst til leiområdet. Lengre nord mot Setermoen sentrum ved adkomst til Toftaker via Toftakerlia er trafikkmengden registrert til 2 400 – 2 900 i ÅDT. Andel tungtrafikk er 9 %.

Det er gjennomført trafikktelling i krysset ved hovedatkomsten til leiren for å bedre trafikkforståelsen for området og danne et godt grunnlag for konsekvensutredningen. Tellingen ble gjennomført torsdag 25. januar 2024 i morgen- og ettermiddagsrushet.

Trafikkmengden i krysset som følge av tabellen er vist i tabellen under, sammenliknet med registreringer i Nasjonal vegdatabank (NVDB).

Tabell 3-1: Beregnet ÅDT i kryss Altevannsveien x Setermoen leir

Arm	NVDB	Estimert ÅDT fra trafikktelling
Altevannsveien nord	2 000	2 000
Setermoen leir	-	1 000
Altevannsveien sør	2 000	1 000

Basert på antall boliger og type næring som har adkomst til henholdsvis Infanteriveien og Toftakerlia er disse veiene estimert til en ÅDT på ca. 300 i dagens situasjon.

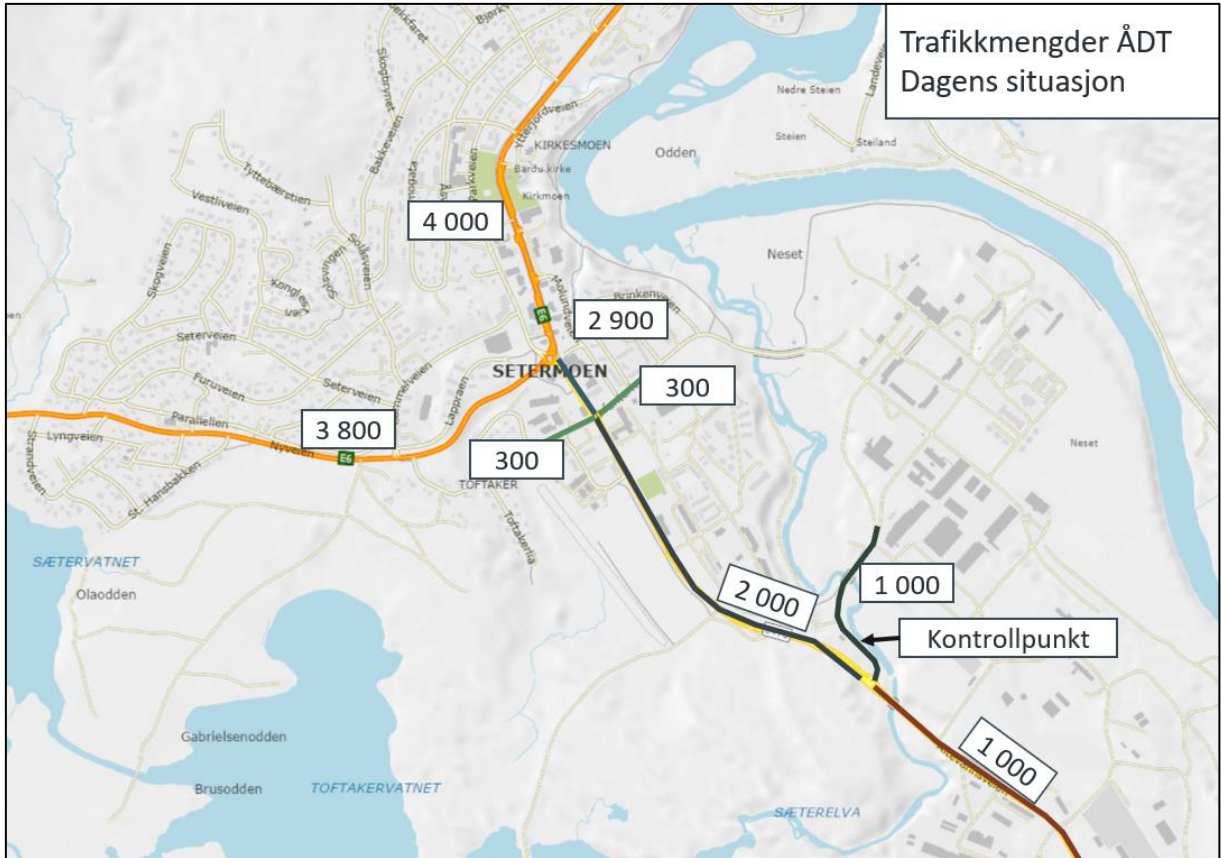
Tabell 3-1 viser at Altevannsveien nord for krysset har en lik trafikkmengde (2 000 kjt/døgn) som registrering i NVDB (2000 kjt/døgn). Altevannsveien sør har derimot lavere trafikkmengde enn registrert. Basert på observasjoner fra befaringen ser dette ut til å stemme, da mesteparten av trafikken som kommer fra nordsiden i rushtiden svinger inn til leiområdet. Dette gir mindre trafikk sørover i krysset på Altevannsveien. Det er noe usikkerhet i beregningene da trafikkregistreringen kun ble gjennomført i rush, og kjøremønsteret kan være annerledes i periodene utenom rush.

Da Setermoen leir er en sentral arbeidsgiver og målpunkt i kommunen og bebyggelsen hovedsakelig befinner seg på nordsiden, samler det seg opp stor mengde trafikk fra nord på Altevannsveien som skal inn til leiren på morgenen. Dette skyldes daglig kontroll av biler inn til leiren som forårsaker saktegående trafikk (kontrollpunkt i Figur 3-3). Maksimal kølengde her på telledagen ble registrert til å være ca. 350 meter i morgenrushet. Lengden på venstresvingefeltet på Altevannsveien er ca. 105 meter. Makstimen er registrert til å være fra kl 07:00 – 08:00 på morgenen, og fra kl 15:15 – 16:15 i ettermiddagsrushet.

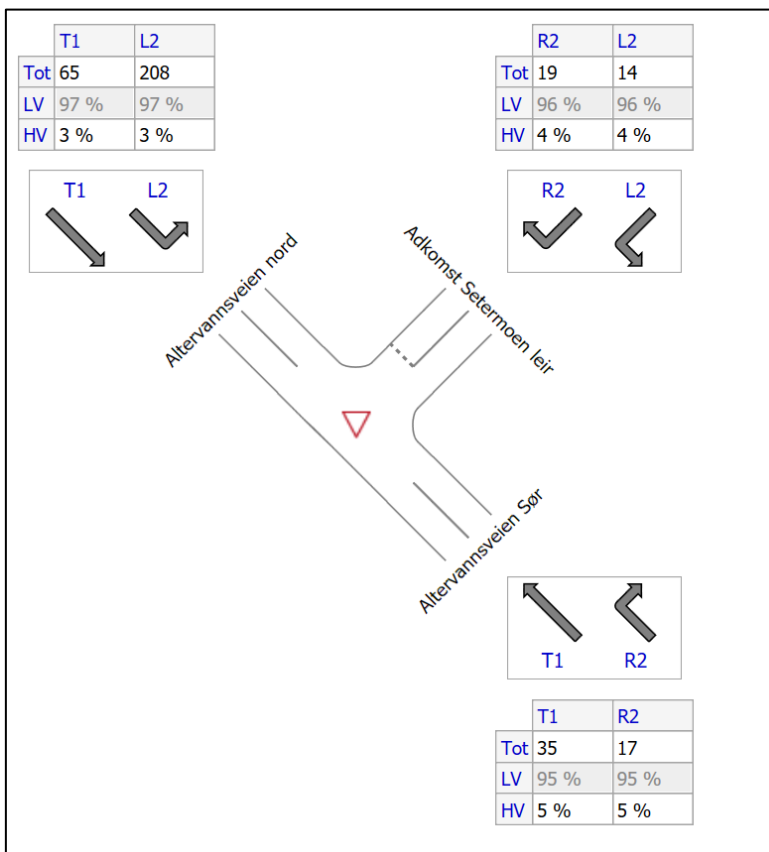
Makstimetrafikken er vist i Figur 3-4. Det er også stor variasjon innad i makstimen med toppunkt litt før kl. 07:30 på morgenen. Da kjører det inn en bil ca. hvert 8. sekund fra Altevannsveien til adkomsten til Setermoen leir

At fylkesveien sperres grunnet kø inn til leiren oppleves som den største trafikale utfordringen i området. Ifølge leiren har det på sitt verste vært kø på opptil 1,4 km i nordlig retning. Med mindre det er lavaktivitet og øvelser på leiren er det kø omtrentlig hver dag i morgenrush. Det er gjennomført kapasitetsberegninger av krysset som indikerer at krysset har tilstrekkelig kapasitet i dagens situasjon, men at det er kø fra kontrollpunktet som gir tilbakeblokkering av biler i kø til krysset som forplanter seg på fylkesveien. Ved kontrollpunktet må fører legitimere seg. Hele prosessen med bremsing, stopp, legitimering og akselerasjon igjen tar kun rundt 15-20 sekunder per kjøretøy for vante brukere.

Tidligere har begge kjørefelt på atkomstveien inn til leiren vært i bruk for innkjøring som en midlertidig løsning for lang kø. Ved to felt for innkjøring ble det opplevd at køen ble spist opp relativt fort og man fikk en jevnere trafikkflyt inn til leiren. Dette skapte derimot utfordringer ved utkjøring. Med hensyn til trafiksikkerhet ble det slutt på bruk av begge kjørefelt til innkjøring.



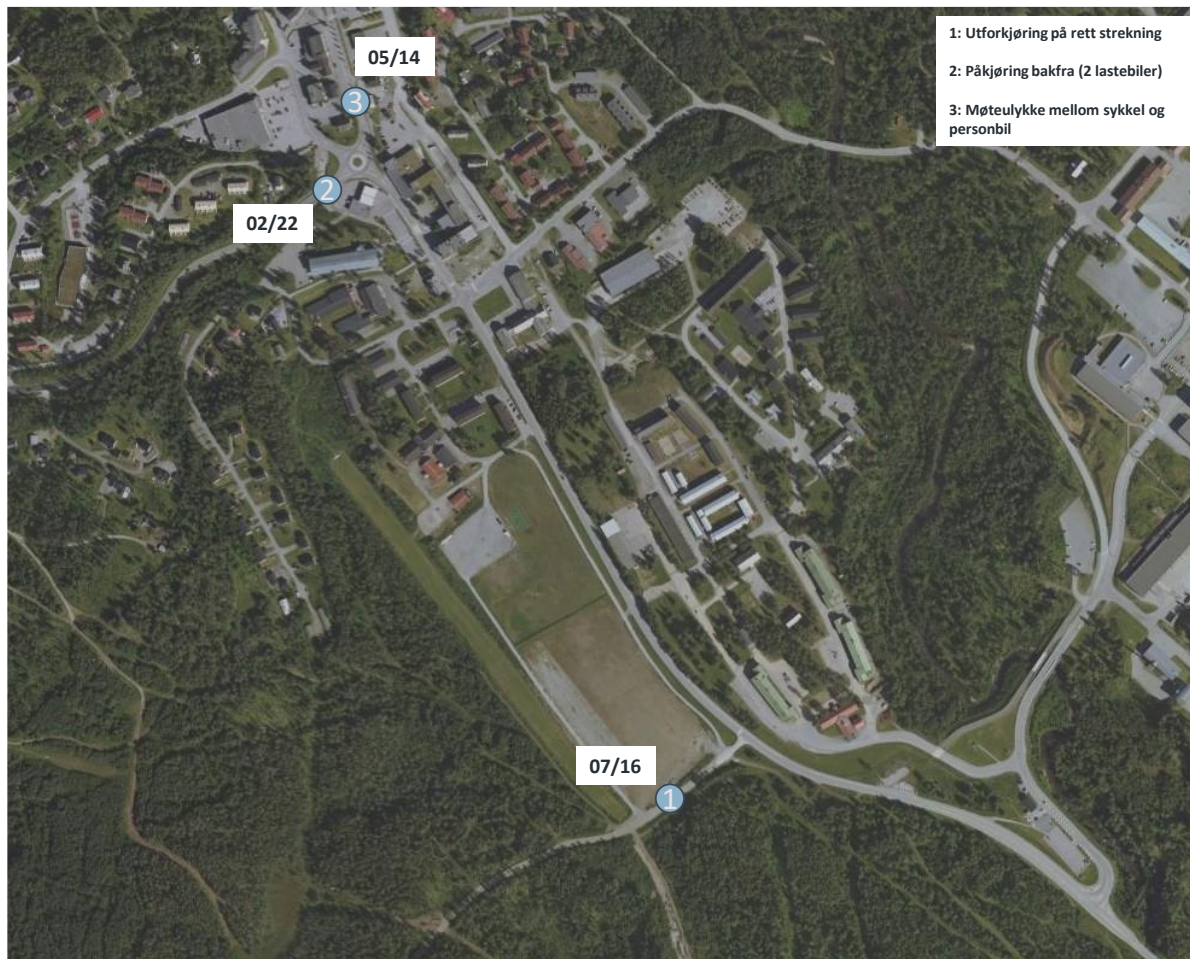
Figur 3-3: Beregnet trafikkmengde i veinettet i dagens situasjon basert på vegkart.no, gjennomførte tellinger januar 2024 og estimer basert på turproduksjon.



Figur 3-4: Registrerte trafikkmengder morgenrush makstime (0700 - 0800)

### 3.5 Trafikkulykker

De siste ti årene er det kun registrert én politirapportert trafikkulykke innenfor planområdet. Dette er en personbilulykke ved Artillerisletta, en sidevei til Altevannsvæien. Det er i tillegg registrert påkjøringsulykke mellom to lastebiler og møteulykke mellom sykkel og personbil langs E6 ved rundkjøringen. Ulykkene er oppsummert i Figur 3-5. Da det er registrert få trafikkulykker i og rundt planområdet med stort tidsmellomrom mellom ulykkene, er det ikke behov for å se nærmere på disse.



Figur 3-5: Politiregistrerte trafikkulykker med personskade de siste ti år i planområdet og langs E6. Ulykkene er markert med måned og år (kilde: NVDB).

### 3.6 Kollektivtrafikk

Det er to registrerte holdeplasser<sup>1</sup> innenfor planområdet. Toftaker holdeplass ligger ved E6 nord for Toftaker og betjenes av linje 100, 130, 341 og 342 i østlig retning. Hovedvakta Setermoen er den andre holdeplassen og betjenes ikke av busslinjer i ordinær trafikk.

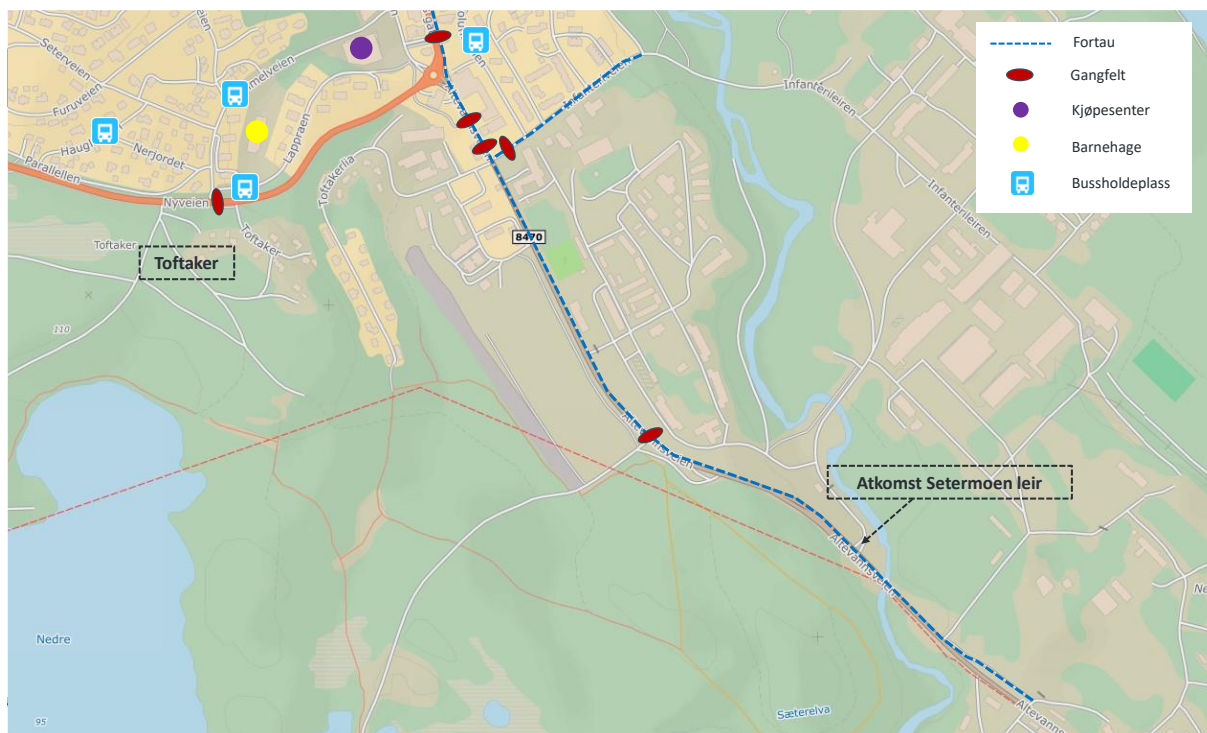
Linje 100 går mellom Narvik og Tromsø tre ganger om dagen.

Linje 130 går mellom Sjøvegan og Buktamoen to ganger om dagen.

Linje 341 og 342 er lokalruter med en daglig avgang hver som går henholdsvis til Øvre Bardu skole og Setermoen sentrum.

<sup>1</sup>Data hentet fra entur.no januar 2024.

### 3.7 Myke trafikanter



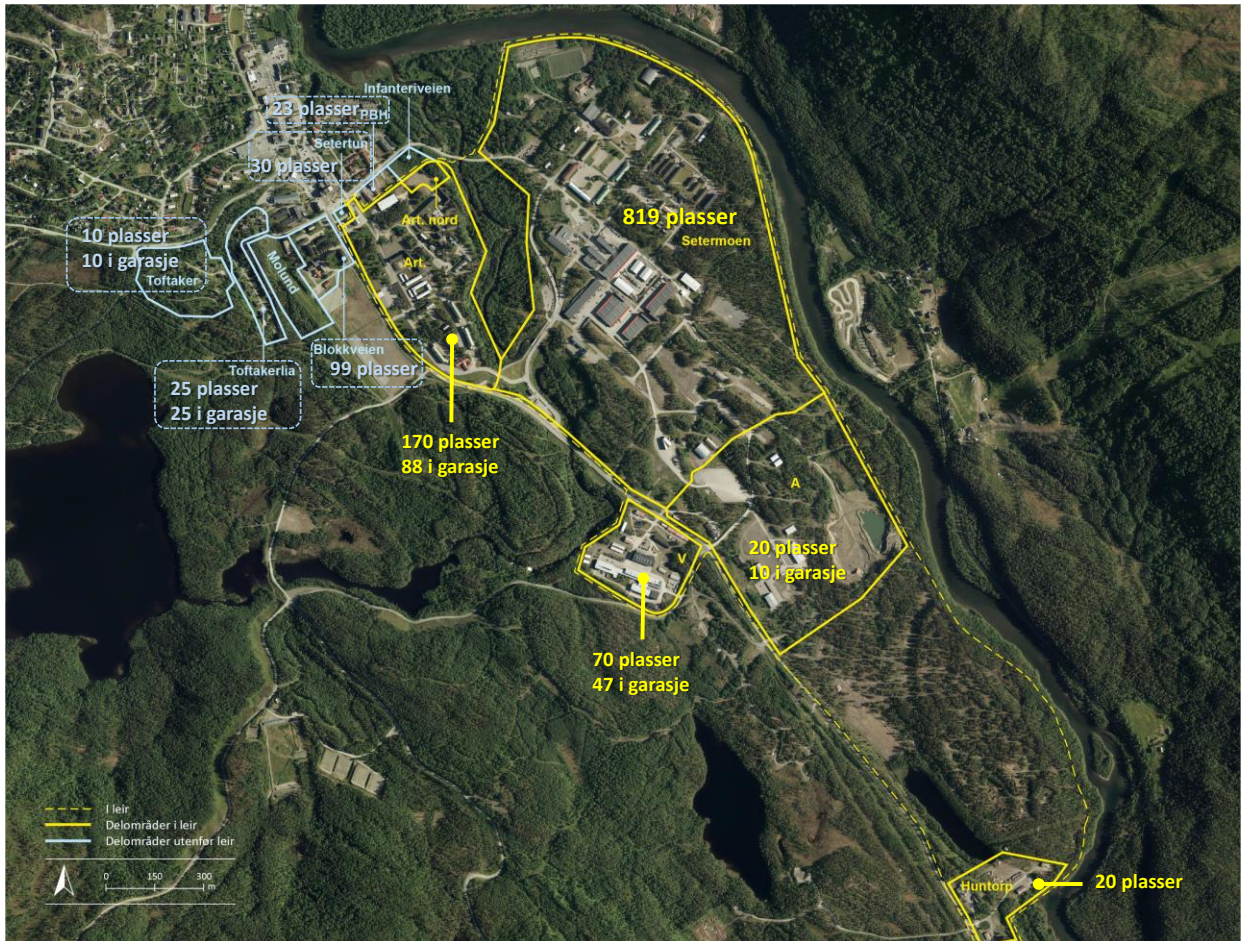
Figur 3-6: Tilrettelegging for myke trafikanter, bussholdeplasser og servicetilbud i nærområdet (kartgrunnlag: kart.finn.no)

Fra Setermoen sentrum, med barnehage, butikker og treningscenter, er det etablert gangvei til leiren. Det er også etablert fotgjengeroverganger ved trafikkerte kryss, men det mangler synlig fotgjengerovergang i hovedatkomstkrysset til leiren. Det er ingen fortau/gang- og sykkelvei rundt Toftaker hvor boligene skal etableres. Området i hovedsak består av skogsområder, spredte småveier og noe myr. Da sideveiene er smale og har lav fartsgrense er det ikke egnet å etablere fortau langs disse veiene.

### 3.8 Parkering

I dag finnes det 1466 parkeringsplasser for bil på delområder i og utenfor Setermoen leir, hvorav 1244 plasser er i leirens områder og 222 plasser ligger utenfor. 20 av parkeringsplassene i leiren finnes på Hundtorp, som ligger ca. 2 km sør for dagens hovedatkomst. En oversikt over parkeringsplassene ved planområdet er vist i Figur 3-7. Det er gode parkeringsmuligheter på hele leirområdet. Av parkeringer utenfor leiren er de fleste tilknyttet privat eiendom, hvor det parkeres i garasjer og egen eiendom. I tillegg er det registrert 23 plasser i tilknytning til politi, brann og helse (PBH). Delområdene Infanteriveien og Molund er ubebygget i dag.

Det antas at noen parkeringsplasser blir brukt mer enn andre, avhengig av plassering av innganger osv.



Figur 3-7: Antall parkeringsplasser på delområder i (gul) og utenfor (blå) Setermoen leir (3RW arkitekter, 2024)

#### 4 0-alternativ

0-alternativet representerer et sammenligningsalternativ for et framtidår uten tiltakene i planalternativet. 0-alternativet er derfor basert på gjeldende reguleringsplan fra 2006 og dagens situasjon inkludert vedtatte planer og tiltak som har konsekvens for planområdet.

I kommuneplanens arealdel 2018-2030 (K1922010), er det i bestemmelsenes § 6.1 Forsvarsområder, satt krav om utarbeidelse av reguleringsplan ved endringer/utvidelser innenfor Forsvarets områder. Det er derfor lagt til grunn at framtidige tiltak/endringer i delområde Setermoen leir, utover det som inngår i normalt vedlikehold og utbygging i tråd med gjeldende reguleringsplaner, ikke er sannsynlig. Her hjemler gjeldende reguleringsplan Artillerileiren B1 (R1922107) for bygging av flere boliger/kvarter i tre formålsfelt for konsentrert småhusbebyggelse, a. 2-3 etasjer. Utover dette foreligger det en godkjent byggesak for oppføring av ett kvarterboligbygg innenfor reguleringsplanen Artillerileiren (R1922080).

Ifølge Bardu kommunes kartportal (Kommunekart.com, 2024), foreligger det ingen reguleringsplanforslag i planområdets nærhet eller i områder som sannsynlig inngår i initierte plans influensområde.

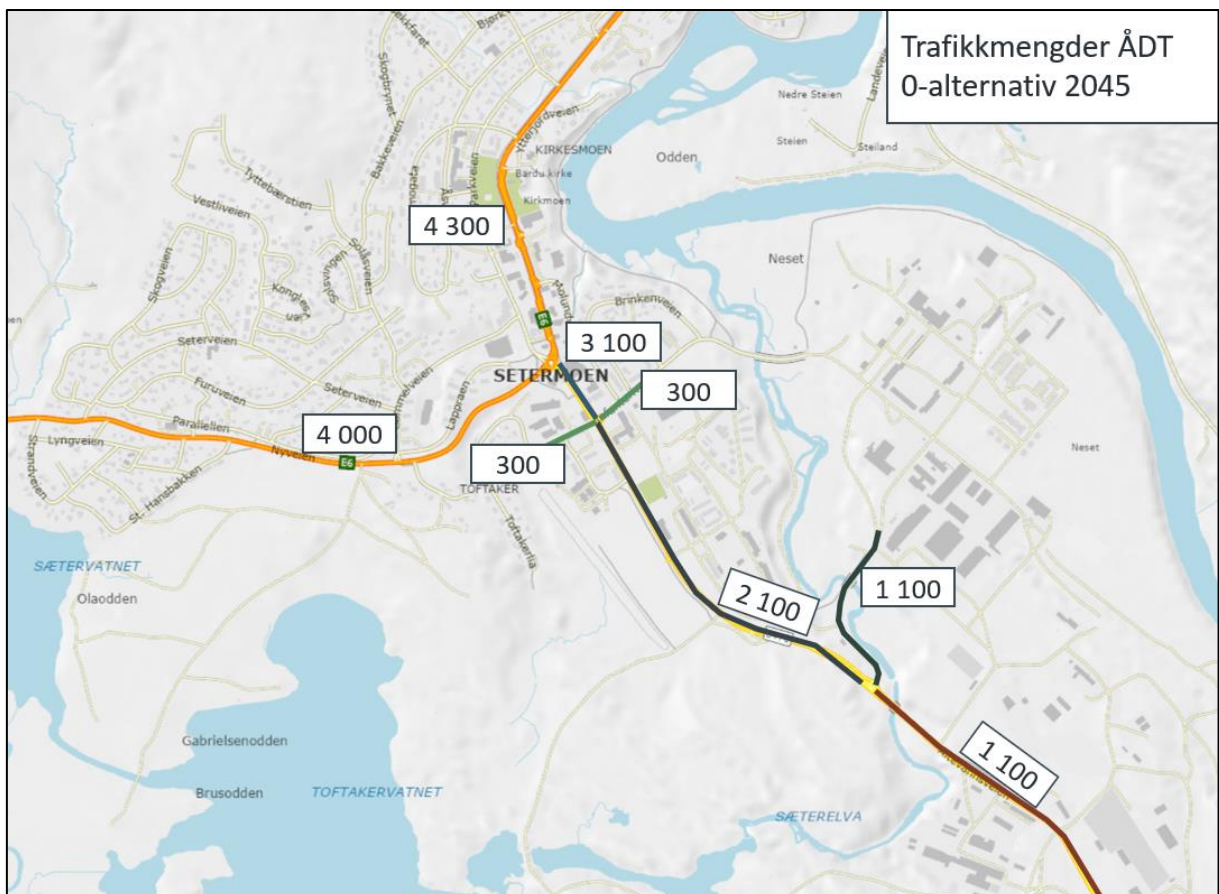
Sør for Hundtorp, ved Stinabakken, er det i gjeldende eldre reguleringsplan, Vikingkrysset 1 (R1922010, ikrafttrådt 1983), hjemlet for åtte frittliggende bolighus. Bare fire av disse er realisert. Av andre gjeldende reguleringsplaner i influensområdet, som ikke er fullt realisert, kan nevnes Kirkemo 3 (R1922135), Loland (R1922029), Kirkemo boligfelt 2 (R1922005), hvor flere boligtomter ikke er utbygget.

For delområde Toftaker, som er uregulert, vurderes det som lite sannsynlig at det vil forekomme utbygging i 0-alternativet. Dette med unntak av bygningsmessige småutvidelser som normalt kan forventes på boligeiendommer.

Basert på disse planene er det vurdert at det legges til generell trafikkvekst (Transportøkonomisk institutt, 2022) i framtidig situasjon for å representere et mindre utbyggingspotensial på Setermoen leir og enkelte eiendommer knyttet til Altevannveien. Det er valgt å bruke sammenligningsåret 2045 for 0-alternativ og planalternativ for å kvantifisere trafikkveksten og gi grunnlag til støyberegninger (basert på planlagt vedtak av plan i 2025 og prognose 20 år fram i tid). Fram til 2045 er det beregnet en generell trafikkvekst på totalt 6,75 % for Troms fylke. Med unntak av trafikkmengdene vil 0-alternativet være likt som dagens situasjon i konsekvensutredning for deltema under trafikk og samferdsel.

#### 4.1 Trafikkmengder

Figur 4-1 viser estimerte trafikkmengder på veinettet for 0-alternativet med generell trafikkvekst i prognoseåret 2045. Den største endringen merkes på E6, særlig da på Fogd Holmboes gate, nord for rundkjøringen i sentrum. På Altevannsveien og avkjørselen til leiren er det estimert en liten økning i trafikk på ca. 100 kjt/døgn.



Figur 4-1: Estimerte trafikkmengder for 0-alternativet med generell trafikkvekst i prognoseåret 2045

## 5 Planforslaget

Planforslaget legger til rette for ny bebyggelse i størrelsesorden 70 000 – 90 000 m<sup>2</sup> BTA for Setermoen leir. Dette tilsvarer en total vekst på ca. 40 – 50 % i antall kvadratmeter på leiområdet sammenlignet med dagens situasjon. Som en del av ny bebyggelse planlegges det også ca. 1 050 nye parkeringsplasser på Setermoen leir, som tilsvarer litt mindre enn en dobling i antall plasser.

I planprogrammet er det for Toftaker/Toftakerlia naturlig å planlegge for etablering av boenheter av typen «konsentrert småhusbebyggelse» og «blokkbebyggelse» (lavblokk). Totalt planlegges det for 288 boenheter, både på vest- og østsiden av Altevannsveien.



Figur 5-1: Utklipp fra Illustrasjonsplan (3RW arkitekter AS) som viser utvikling ved boligområdene nord-vest i planområdet.

### 5.1 Parkering

På Toftakerlia planlegges tettere bebyggelse med 1,5 parkeringsplass per enhet. Ifølge Bardu kommune vil kommunetomta reguleres med *inntil* 315 parkeringsplasser. Atkomst vil være fra nord fra Toftakerlia.

Tabell 5-1 gir en oversikt over boenheter og tilhørende antall nye parkeringsplasser. I snitt er det omtrent 1 p-plass per boenhet. Totalt er det ca. 340 parkeringsplasser for bil tilknyttet bolig- og tjenesteutbyggingen.

Tabell 5-1: Planlagt antall nye parkeringsplasser utenfor leiområdet (3RW arkitekter, 2024)

Sted	Type bolig	Antall enheter	P-plasser/enhet	Antall p-plasser
------	------------	----------------	-----------------	------------------

## Trafikkanalyse

Toftaker	Eneboliger	13	2	26
Toftakerlia	Rekkehus/tomannsboliger	28	1,5	42
Molund	Kvarter, type 2B	250	0,9	225
Blokkveien	Kvarter, type 2B	0	0,9	0
Infanteriveien, BB3	Kvarter, type 2B	31	0,9	28
Politi/tjeneste/helse Infanteriveien	Tjenesteyting	-	-	19
<b>SUM</b>		<b>322</b>		<b>340</b>

I leiren planlegges det for 1050 nye parkeringsplasser iht. helhetsplanen. Inkludert eksisterende p-plasser og p-plasser tilknyttet boligene på Artilleriveien nord, inneholder planforslaget 2049 parkeringsplasser for bil i Setermoen leir. Resterende nye p-plasser utenfor leiren utgjør ca. 340 plasser.

## 5.2 Infrastruktur myke trafikanter

Plankartet avsetter areal til fortau og gang- og sykkelvei på flere strekninger hvor det ikke er etablert i dag. Dette gjelder blant annet følgende viktige strekninger:

- Fortau langs Toftakerlia mot Altevannsveien
- Fortau på vestsiden av Altevannsveien mellom Toftakerlia og Blokkveien
- Gang- og sykkelinfrastruktur på nye områder BK3-BK13

Nye bolig- og kvarterområder er plassert nær leiren i gang- og sykkelavstand og gir et stort potensial for grønn mobilitet i framtidig situasjon med planforslaget.

## 5.3 Turproduksjonsberegninger og trafikkmengder

Det er gjennomført turproduksjonsberegninger av planforslaget for å kvantifisere trafikale effekter av tiltaket. For Setermoen leir er dagens trafikk tall brukt som utgangspunkt og oppjustert med 50 % basert på at planforslaget legger opp til en 50 % utvidelse av dagens bygningsmasse innenfor leirområdet. Det er estimert ca. 1 000 i ÅDT i adkomsten til leiren i dagens situasjon basert på trafikkregistreringer. Med en 50 % økning blir framtidig trafikkmengde på atkomstveien 1 500 kjøretøy/døgn. Nesten all trafikken antas å komme fra Altevannsveien nord som i dagens situasjon. Antall parkeringsplasser er ikke brukt direkte i turproduksjonen fordi det foregår mye internt trafikk på leirområde med kjøretøy mellom parkeringsplasser som ikke legges på offentlig veinett.

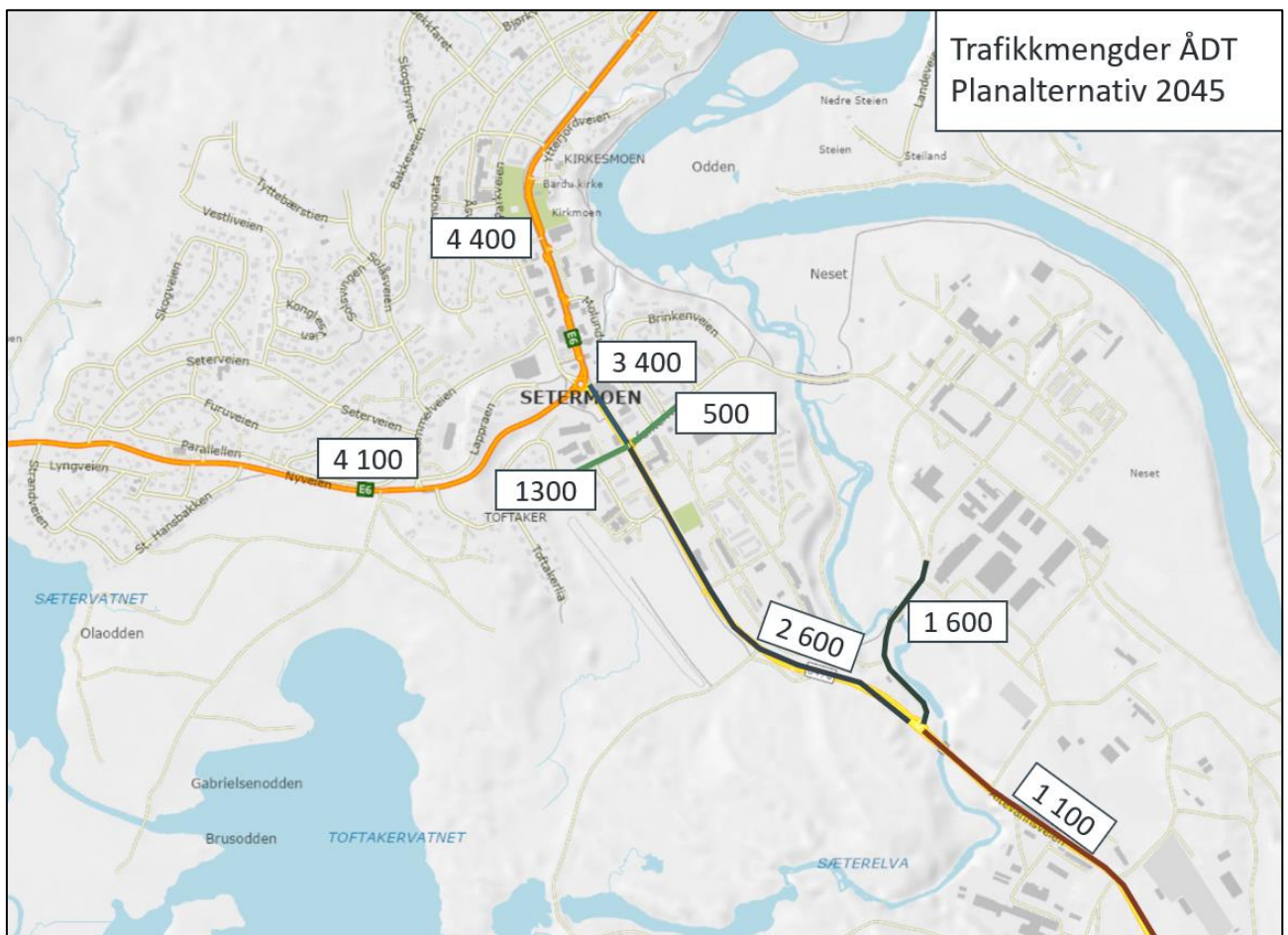
Andre boligområder er beregnet med en bilturproduksjon basert på erfaringstall på 3,5 bilturer/bolig daglig fra Statens vegvesen sin håndbok V713 (Statens vegvesen, 2014).

- Toftakerlia (inkl. Molund): 278 boliger og beregnet økt ÅDT på 1 000
- Infanteriveien: 31 boliger og 19 flere parkeringsplasser til tjenesteyting gir beregnet økt ÅDT på 200
- Atkomster mot E6 Toftaker: 13 boliger og beregnet økt ÅDT på 50

Figur 5-2 viser estimert ÅDT på veinettet som følge av planforslaget. Det antas at hovedvekt av beboere har sine daglige reisevei til og fra leiren, med noe turer til butikk, trening, barnehage osv. Altevannsveien nord for atkomstkrysset til leiren forventes derfor å oppleve den største veksten i trafikk. Da Artilleriveien er definert som leiområde (atkomst via Infanteriveien), antas det beboere her bruker atkomst til leiren tilknyttet denne siden av området.

Dette gir følgende økning i trafikk i planalternativet sammenlignet med 0-alternativet:

- Altevannsveien +500 ÅDT (+24 %)
- Hovedadkomst Setermoen leir +500 ÅDT (+50 %)
- Infanteriveien +200 ÅDT (+67 %)
- Toftakerlia +1 000 ÅDT (+300 %)



Figur 5-2: Estimert ÅDT i framtidig situasjon (2045) med planforslaget

## 5.4 Veiløsninger hovedadkomst leir

Som beskrevet i dagens situasjon i kap. 3.4 er det allerede et problem i dagens situasjon at det er kødannelse i krysset mellom Altevannsveien og hovedadkomsten til Setermoen leir.

Det er identifisert og skissert to alternativer som vil bidra til å redusere oppbyggingen av kø fra kontrollpunktet til leiren og ut på fylkesveien. Alternativ 1 har fokus på eksisterende forhold og mindre ombygginger, mens alternativ 2 innebærer etablering av ny vei for utkjøring med ekstra felt for innkjøring på eksisterende vei. Hvert kjørefelt har en bredde på 3,3 meter.

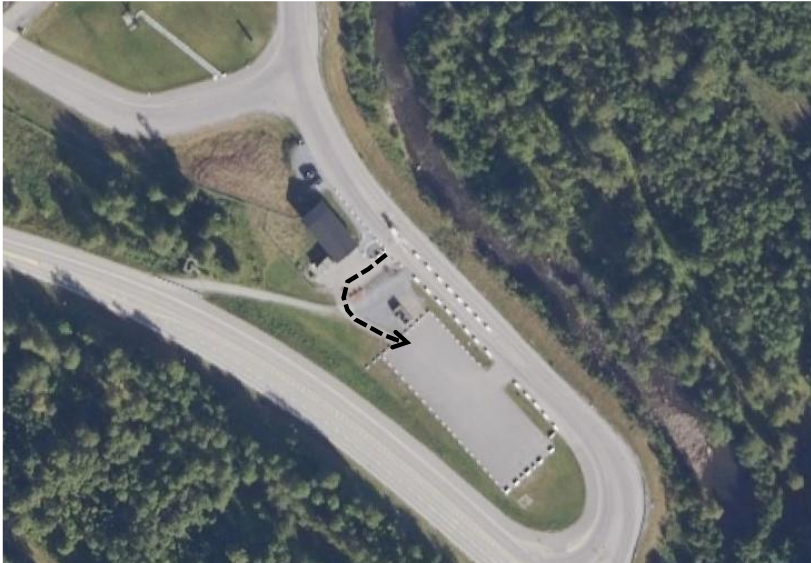
### 5.4.1 Alternativ 1



Figur 5-3: Alternativ 1 med mindre ombygging på eksisterende vei (Multiconsult, 2024)

Figur 5-3 viser alternativ 1 som hovedsakelig innebærer etablering av nytt innkjøringsfelt på eksisterende vei. Det etableres nedsenket trafikkø for å skille inn- og utkjørende trafikk og for få plass til vaktposten. Det anbefales at større kjøretøy bruker søndre innkjøringsfelt, slik at de enklere kan rygge tilbake til stoppfeltet og kjøre ut på eksisterende vei sør for vakthuset dersom kjøretøyet ikke klareres (Figur 5-4). Prosessen er lik som dagens situasjon. Av hensyn til lengden på de større kjøretøyene, er stoppfeltet på dette feltet trukket noe tilbake kontra stoppfeltet på nordre innkjøringsfelt. Spøringsanalyser viser at veien må utvides noe for at større kjøretøy problemfritt skal kunne kjøre ut, uten å kjøre på grøntområdet.

Alternativet er basert på tidligere erfaring, hvor bruk av begge kjørefeltene for innkjøring har løst utfordringen med kø. Et eget utkjøringsfelt vil dermed hindre konflikt med kjøretøy som kjører inn til leiren. God skilting/markering av vei er nødvendig for at kjøretøyene skal holde seg på riktig felt.



Figur 5-4: Utkjøring på eksisterende vei dersom kjøretøyet ikke klareres.

#### 5.4.2 Alternativ 2



Figur 5-5: Alternativ omfatter etablering av ny vei for utkjøring (Multiconsult, 2024)

Som i alternativ 1, tillater eksisterende veigeometri å etablere 3 kjørefelt. I alternativ 2 derimot, foregår utkjøring på ny vei som etableres på vestsiden av vaktuset (Figur 5-5). Ny vei kobler seg på eksisterende vei ca. 70 meter nord for krysset med Altevannsveien. Tiltaket tillater å etablere et ytterligere innkjøringsfelt forbi koblingspunktet med utkjøring, slik at kontroll av kjøretøy kan foregå raskere. Som i alternativ 1, anbefales det at større kjøretøy holder seg på innerste kjørefelt.

God skilting/markering av vei er nødvendig for at kjøretøyene skal holde seg på riktig felt.

## 5.5 Trafikkavvikling ved sikkerhetspunkt atkomst leir

I dag tilbakeblokkeres Altevannsveien i morgenrush grunnet kø inn til leiren. Dette oppleves som den største trafikale utfordringen i området. Utfordringen ligger i morgenrushet, da de fleste ankommer leiren omtrent på samme tidspunkt. Alle kjøretøy skal kontrolleres ved ankomst og dette skaper kø bakover. Ved trafikkregistrering i vinter 2024 ble maksimal kølengde registrert til ca. 350 meter.

For å vurdere de skisserte løsningene i kap. 5.4 er det gjennomført kapasitetsberegninger i SIDRA Intersection. Beregningene er basert på framtidige trafikkmengder som følge av turproduksjon fra planforslaget og det er antatt en ankomstfordeling likt som dagens situasjon. Det er dimensjonerende time i morgenrush som er beregnet.

For kalibrering av modellen er dagens situasjon satt opp likt som ved trafikkregistrering og kontrollpunktet er definert med en ventetid som gir en maksimal kølengde likt det som er registrert. Ved trafikkregistrering i morgenrushet ble det på det meste registrert en kølengde på 350 meter fra kontrollpunktet.

Med en 50 % trafikkøkning som følge av planen og uten endringer i adkomsten til leirområdet er det beregnet at kølengdene vil øke fra dagens 350 meter i modellen til opp mot 600 meter.

### 5.5.1 Kapasitetsberegninger alternativ 1

Alternativ 1 har to viktige endringer fra dagens situasjon som reduserer kø-oppbyggingen:

- Ekstra kjørefelt til oppbygging av kø på adkomstveien framfor fylkesveien. I alternativ 1 er det 100 meter ekstra magasin for køoppbygging som gir totalt ca. 250 meter kjørefelt for køoppbygging.
- To felt og to kontrollposter vil doble kapasiteten i dagens flaskehals

Kapasitetsberegninger av alternativ 1 viser at maksimal kølengde fra adkomsten reduseres fra 600 meter til 210 meter. Dette er litt mindre enn kømagasinet og gir dermed ikke tilbakeblokkering til Altevannsveien. Kølengden fra venstresving fra Altevannsveien vil reduseres vesentlig til kun maksimalt 50 meter og være godt innenfor lengden på venstresvingefeltet. Løsningen vurderes som bedre enn både dagens situasjon og 0-alternativet.

### 5.5.2 Kapasitetsberegninger alternativ 2

Alternativ 2 har to viktige endringer fra dagens situasjon som reduserer kø-oppbyggingen:

- Ekstra kjørefelt til oppbygging av kø på adkomstveien framfor fylkesveien. I alternativ 1 er det 150 meter ekstra magasin for køoppbygging som gir totalt ca. 300 meter kjørefelt for køoppbygging.
- Tre felt og potensielt tre kontrollposter i dagens flaskehals tre-dobler dagens kapasitet

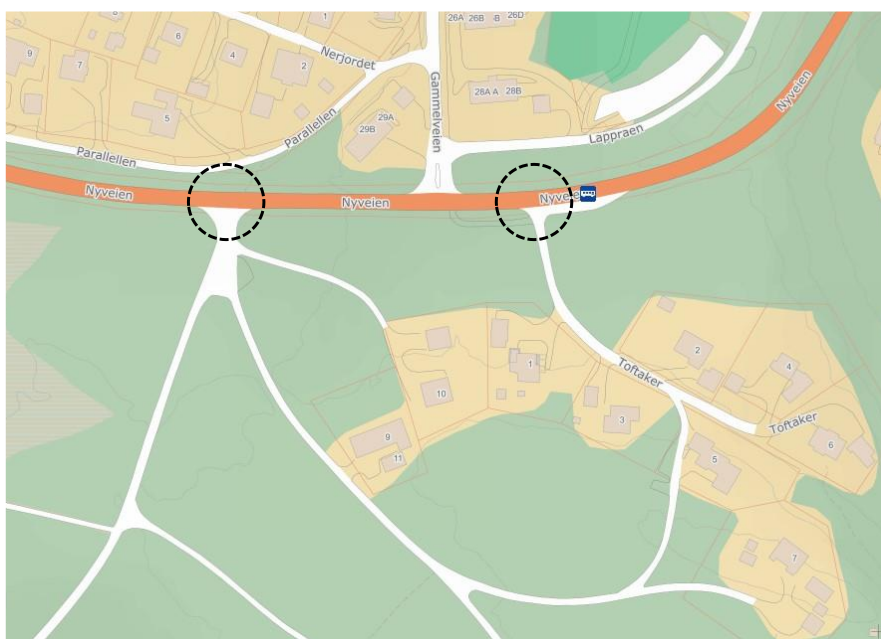
Kapasitetsberegninger av alternativ 2 viser at maksimal kølengde fra adkomsten reduseres fra 600 meter til 170 meter. Dette er godt innenfor kømagasinet og kølengden på Altevannsveien er beregnet til å være innenfor lengden på dagens venstresvingefelt. Dette er vurdert som en forbedring sammenlignet med dagens situasjon og 0-alternativet. Alternativ 2 har litt større kapasitet enn alternativ 1 og er mer robust for en eventuelt videre trafikkøkning i framtiden. Begge løsningene løser problemene i dagens situasjon. En mulighet kan være å regulere for løsningen i alternativ 2, men kun bygge for alternativ 1 på mellomlang sikt.

## 5.6 Varelevering og renovasjon

Det må legges til rette for hensiktsmessig varelevering og renovasjon. Bransjestandard og renovasjon (BVK) inneholder anbefalinger fra bransjen og referanser til ulike regelverk. Ifølge denne må området for varelevering/renovasjon utformes slik at det ikke er nødvendig å rygge der hvor myke trafikanter oppholder seg (LUKS, NLF & NHO-LT, 2018). Per juli 2024 er det ikke fastsatt hvordan varelevering/renovasjon vil foregå på fremtidig Setermoen leir. Ved planlegging for dette bør det sørges for at det skapes færrest mulige konfliktpunkter med øvrige trafikanter som oppholder seg/ferdes på området. I tillegg bør området skiltes/markeres tydelig, slik at myke trafikanter og kjørende er observante på hverandre.

## 6 Supplerende trafikkvurderinger

### 6.1 Adkomst Toftaker fra E6



Figur 6-1: Eksisterende atkomster til Toftaker fra E6.

I dag finnes to atkomster til boligområdet på Toftaker fra E6. Det er vurdert om atkomstene kan slås sammen og om dette vil skape trafikkmessige utfordringer. Med tanke på veiutformingen vurderes det at atkomst vest vil kunne håndtere økningen i trafikk, da denne blant annet har god veibredde i krysset som kan tåle møtende trafikk. Dersom atkomstene slås sammen anbefales det at felles atkomst foregår via atkomsten lengst vest eller via en ny løsning.

Selv om atkomstpartiet har tilstrekkelig med bredde, vurderes det at veien videre inn til boligfeltene er for smal for at kjøretøy kan passere hverandre, særlig når det er mye snø på veien. Med 50 i ÅDT fra boligene i framtidig situasjon, i tillegg til trafikk fra eksisterende boliger, bør en ev. felles atkomst ha tilstrekkelig bredde som kan håndtere møtende trafikk. Dagens situasjon med to atkomster har både tilstrekkelig kapasitet og er vurdert til akseptabel trafiksikkerhet.

### 6.2 Atkomst BB1/Molund

Det er estimert at trafikken på Toftakerlia økes fra 300 ÅDT til 900 ÅDT med planforslaget, da det er flere boliger som etableres her, inkludert parkeringsområde i krysset (Setertun B). Det bør derfor vurderes en alternativ atkomst for BB1. For å avlaste kryss Toftakerlia x Altevannsveien kan ny atkomst etableres via Blokkveien, sør for Forsvarsmuseet. Flere nye boenheter på Molund, i tillegg til

eksisterende bebyggelse kan betjenes av denne atkomst, noe som også kan virke positivt på trafikksituasjonen på denne siden av Setermoen. Det forventes at de fleste vil bruke bilen aktivt gjennom dagen, både til arbeid, handel og fritid. Alternativ rute kan sikre at man unngår overbelastning i et kryss med høy forventet trafikkutvikling, særlig i morgenrushet når bilene kjører omtrent samtidig. Ny atkomst via Blokkveien vil særlig være aktuelt for boligområdet på Molund.



Figur 6-2: Planlagt boligutvikling på Toftakerlia og Molund har antakeligvis hovedatkomst via kryss Toftakerlia x Altevannsveien (sort pil). Da det forventes en høy trafikkøkning i området grunnet antall boliger som skal bygges i framtidig situasjon, kan ny atkomst etableres via kryss Blokkveien x Altevannsveien som en avlastning (rød pil).

### 6.3 Åpning atkomst Artillerileiren

Å fordele trafikken til et område på flere kryss kan gi positive virkninger for trafikkavviklingen. Et mulig tiltak for å avlaste hovedkrysset inn til leiren er å åpne Artillerileiren for biltrafikk. Med tanke på at det er smal veibredde bør kun innkjøring tillates, da hovedutfordringen ligger i morgenrushet. Utkjøring bør da foregå via hovedkrysset som normalt. Det vil da være nødvendig med kontrollpost for kontroll av kjøretøyene.



Figur 6-3: Et mulig tiltak for å avlaste hovedkrysset inn til leiren er å åpne Artillerileiren for biltrafikk. Det anbefales da å tillate kun innkjøring med tanke på smal veibredde

#### 6.4 Grønn mobilitet

I dag er det etablert fortau fra leiren til Setermoen sentrum, slik at det skal være enkelt å komme seg fram og tilbake med gange og sykkel. Det mangler likevel fortau/gang- og sykkelvei på områder hvor boliger skal etableres, i tillegg til tilstrekkelige krysningsmuligheter. Den korte avstand fra boligene som skal etableres til leirområdet gjør at gange og sykkel kan være et godt alternativ. Det vil derfor være viktig for trafikkavviklingen i hovedkrysset å styrke tilretteleggingen for myke trafikanter. Dette kan få flere til å velge alternative transportmidler.

Ny løsning bør hensynta forholdene for myke trafikanter, slik at dagens avviklingsutfordring ikke kun løses gjennom tiltak på vei, men at man oppnår reduksjon i biltrafikk gjennom mobilitetsløsninger som får flere til å velge andre transportmidler enn bil på sine daglige reiser.

Følgende tiltak kan videre bidra til å øke andelen grønn mobilitet:

**Tilstrekkelig belysning langs viktige gang- og sykkelveier:** Setermoen er preget av mye mørketid. Det vil derfor være viktig med god belysning hvor folk ferdes mest for å unngå mulig konflikter mellom myke trafikanter og kjøretøy.

**Restriksjoner på parkeringsplasser:** Det planlegges mange nye parkeringsplasser for bil i planen. Samtidig som bygningsvolumet på leirområdet planlegges å øke med 40 – 50 % skal antall parkeringsplasser på leirområdet øke med ca. 100 %. Ved en kartlegging av bruken av parkeringsplassene kan man eventuelt frigjøre parkeringsareal som er svært lite brukt til andre formål på sikt. Restriksjoner på parkering er blant de mest effektive virkemidlene dersom øvrig gang-, sykkel- og kollektivtilbud er godt nok.

**Sykkelparkering under tak:** På Setermoen bør det av hensyn til vær og klima etableres sykkelparkeringer i hovedsak under tak. I tillegg bør de være synlige og ligge i nærheten av innganger og ulike steder på området som gjør de lett tilgjengelige.

## 7 Konsekvensutredning

I konsekvensutredningen er planalternativet sammenlignet med 0-alternativet og vurdert etter grad av konsekvens.

Det er gjort en oppsummering av vurderingene av alternativene samlet sett og for hvert deltema. Oppsummeringen er tilpasset en kvalitativ vurdering fra håndbok V712 (Statens vegvesen) for å kunne sammenstilles med andre fag og tema i sammenstillingen av konsekvensutredningen.

Alternativene er sammenlignet med 0-alternativet og er vurdert ut ifra en skala fra sterkt negativ (- - -) til sterkt forbedret (+ + +) med ubetydelig endring (0) som midtpunkt.

Tabell 7-1: Vurderingsskala til sammenstilling av konsekvenser sammenlignet med 0-alternativet

Tiltakets konsekvens							
Utbyggingsalternativ	+++ /++++	+ /++ noe	0 ubetydelig	- noe	-- negativt	---	----

### 7.1 Trafikkmengder og belastning fv. 8470 – Altevannsveien

Vurdert konsekvens utbyggingsalternativ	Faglig begrunnelse
- noe negativt	Trafikkmengdene er beregnet å øke med ca. 500 ÅDT (+24%) på Altevannsveien som følge av planalternativet sammenlignet med 0-alternativet. Dette vil gi økt belastning spesielt på krysset mot hovedadkomsten til Setermoen leir. Uten tiltak vil dette gi en negativ konsekvens. Det er derimot identifisert avbøtende tiltak ved å utbedre flaskehalsen ved dagens kontrollpost til leiren som vil redusere den negative konsekvensen til kun noe negativt med forutsetning om at alternativ 1 eller 2 sikres som del av planen. Vurderingen noe negativt gis fordi det er mange andre kryss som vil få en økt trafikkmengde mellom adkomsten til leiren og Setermoen sentrum. Dette er strekninger og punkter som vil få økt belastning selv med avbøtende tiltak i det mest kritiske krysset mot leiradkomsten.

### 7.2 Myke trafikanter

Vurdert konsekvens utbyggingsalternativ	Faglig begrunnelse
+ noe positivt	Det settes av tilstrekkelig areal i planen dedikert til gang- og sykkelvei og fortau til de viktigste områdene. Bolig- og kvarterområdene er i tillegg plassert i nærhet til leiområdet og Setermoen sentrum som gir gang- og sykkelavstand til de viktigste funksjonene i nærheten og dermed legger til rette for økt grønn mobilitet. Samlet sett gir dette en noe positiv konsekvens vurdert for planen for deltema myke trafikanter.

### 7.3 Avkjørsler tyngre militære kjøretøy fv. 8470

Vurdert konsekvens utbyggingsalternativ	Faglig begrunnelse
0 ubetydelig	Transport og forflytning av tyngre militære kjøretøy over fv. 8470 vil foregå på samme måte som i dagens situasjon beskrevet i kap. 3.3. Det forventes både en økning av trafikken på fylkesveien og militære kjøretøy som en konsekvens av planen, men med forutsetninger om at dagens rutiner beholdes vil dette ha ubetydelig konsekvens. Det er vurdert ubetydelig konsekvens på trafikkavvikling siden krysningene legges til lavtrafikkperioder (kveld/natt) og ubetydelig konsekvens for trafiksikkerhet siden det er eget personell som sikrer fylkesveien ved krysning.

## 8 Oppsummering

Det er satt i gang reguleringsarbeid for å tilrettelegge for Forsvarets framtidige styrking på Setermoen. Det planlegges blant annet for 288 boenheter, både på vest- og østsiden av Altevannsveien. Denne trafikkanalysen beskriver de trafikale konsekvensene av planarbeidet, samt beskriver trafikkvurderinger av andre sentrale tema som inngår i planarbeidet.

Januar 2024 ble det gjennomført trafikkteiling i krysset ved hovedatkomsten til leiren for å forstå trafikken bedre og danne et godt grunnlag for konsekvensutredningen. Atkomstveien beregnes å ha ÅDT på 1000 kjøretøy/døgn, mens Altevannsveien nord og sør i krysset har en ÅDT på hhv. 2000 og 1000 kjøretøy/døgn. Det meste av trafikken som kommer fra nordsiden i rushtiden svinger inn til leirområdet. Dette gir mindre trafikk sørover i krysset på Altevannsveien.

Det samler seg opp en lang kø fra nord på Altevannsveien på vei inn til leiren. Dette oppleves som den største trafikale utfordringen i området i dag. Da alle kjøretøy skal kontrolleres ved ankomst til leiren skaper dette saktegående trafikk og fylkesveien blokkeres for de som skal videre sørover forbi krysset. Hovedutfordringen ligger i morgenrushet. På telledagen ble det registrert en kølengde på ca. 350 meter. Eksisterende venstresvingefelt er ca. 105 meter.

Det planlegges for å etablere totalt 322 nye boenheter på Setermoen. I dag finnes ca. 1466 parkeringsplasser for bil i området fordelt på hele leirområdet, inkludert på Hundtorp. Det planlegges for ytterligere ca. 1400 parkeringsplasser i framtidig situasjon, som en del av ny bebyggelse og leirområde.

Det er sett på to alternativer som tar sikte på å løse utfordringen med kø i området. I begge alternativer legges eksisterende veigeometri til grunn. Alternativ 1 innebærer hovedsakelig etablering av nytt innkjøringsfelt på eksisterende vei. Det etableres nedsenket trafikkøy for å skille inn- og utkjørende trafikk og for få plass til vaktposten.

I alternativ 2 foregår utkjøring på ny vei som etableres på vestsiden av vakthuset. Ny vei kobler seg på eksisterende vei ca. 70 meter nord for krysset med Altevannsveien. Tiltaket tillater oss å etablere et ytterligere innkjøringsfelt forbi koblingspunktet med utkjøring, slik at kontroll av kjøretøy kan foregå raskere.

Det vurderes at løsningene vil bidra til at kontroll av kjøretøy vil foregå mer effektivt, særlig med tanke på at ekstra innkjøringsfelt har vært utprøvd tidligere i regi av leiren. Dermed kan man oppnå raskere avvikling av trafikken. Det kan også tas sikte på å øke bemanning og kapasitet ved kontrollposten i morgenrushet for å kunne behandle flere kjøretøy samtidig. Det er gjennomført kapasitetsberegninger som viser at både alternativ 1 og 2 vil gi tilfredsstillende trafikkavvikling og stor forbedring sammenlignet med dagens situasjon, selv med økt trafikk som følge av planforslaget.

Turproduksjonsberegninger for Setermoen leir er tatt utgangspunkt i dagens trafikk tall og oppjustert med 50 % basert på at planforslaget legger opp til en utvidelse av dagens bygningsmasse innenfor leirområdet på 50 %. Dette gir en estimert framtidig trafikkmengde på 1 500 i ÅDT på atkomstveien. Nesten all trafikken antas å komme fra Altevannsveien nord som i dagens situasjon. For øvrige planlagte boligområder er det beregnet følgende trafikkmengder:

- Toftakerlia (inkl. Molund): 278 boliger og beregnet økt ÅDT på 1 000
- Infanteriveien: 31 boliger og tjenesteyting beregnet økt ÅDT på 200
- Atkomst mot E6 Toftaker: 13 boliger og beregnet økt ÅDT på 50

Konsekvensutredningen gir samlet ubetydelig endring for tema trafikk og samferdsel dersom deltemaene vektet likt. Deltemaene er vurdert som følger:

- Noe negativ konsekvens knyttet til *trafikkmengder og belastning på fv. 8470 Altevannsveien*, på grunn av økt trafikk som følge av planforslaget. Noe negativ konsekvens er forutsatt avbøtende tiltak i form av alternativ 1 eller 2 i adkomst til leiren. Kapasitetsberegninger viser at da vil dagens køproblemer reduseres, men trafikkmengdene vil fortsatt øke på Altevannsveien som er grunnlag for en noe negativ konsekvensvurdering på deltema.
- Noe positiv konsekvens knyttet til *myke trafikanter*. Planen legger opp til bolig- og kvarterbebyggelse tett på leir- og sentrumsområder, samt sikrer areal til fortau/gang- og sykkelvei. Dette vil gi større potensial for grønn mobilitet og gode trafikksikre løsninger for myke trafikanter som er grunnlaget for vurdering noe positiv.
- Ubetydelig konsekvens knyttet til *avkjørsel tyngre militære kjøretøy fv 8470*. Det forventes både en økning av trafikken på fylkesveien og militære kjøretøy som en konsekvens av planen, men med forutsetninger om at dagens rutiner beholdes vil dette ha ubetydelig konsekvens. Det er vurdert ubetydelig konsekvens på trafikkavvikling siden kryssningene legges til lavtrafikkperioder (kveld/natt) og ubetydelig konsekvens for trafikksikkerhet siden det er eget personell som sikrer fylkesveien ved kryssning.

## 9 Referanser

3RW arkitekter. (2023). *Forslag til planprogram*.

Kommunekart.com. (2024). Hentet fra <https://kommunekart.com/>

LUKS, NLF & NHO-LT. (2018). *BVL - Bransjestandard for varelevering* .

Statens vegvesen. (2014). *Håndbok V713 Trafikkberegninger*.

Transportøkonomisk institutt. (2022). *Framskrivninger for persontransport til NTP 2025-2036*. TØI-rapport 1926/2022.