


Reguleringsplan for Skoglund–Lallasletta

Trafikkanalyse

PlanID: 2023003

Saksnr.: 23/1746

Prosjekttittel			Dokumenttittel			
Narvik Development			Reguleringsplan for Skoglund–Lallasletta Trafikkanalyse			
Dokumentnr.						
NOKV-104-HSE-REP-00016						
Fagrapport (utarbeidet av Norconsult)					Approver: Aker Narvik	
						
Dato	Versjonsnr.	Utarbeidet av	Fagkontrollert	Godkjent	Kontrollert	Godkjent
27.02.2024	03	STEEMI	GOBRA	MARVET		
31.10.2023	02	STEEMI	GOBRA	MARVET		
31.08.2023	01	STEEMI	GOBRA	MARVET		

Sammendrag

I forbindelse med reguleringsplanforslag for produksjonsanlegg for hydrogen og ammoniakk ved Skoglund i Narvik kommune, er det gjennomført trafikkfaglige vurderinger som er dokumentert i foreliggende rapport.

Det er sett på to beregningsalternativer for planområdet:

- Referansesituasjonen innebærer å realisere et datasenter med opp mot 150 ansatte.
- Utbyggingsalternativet er produksjonsanlegget med 82 ansatte, hvorav 60 møter opp daglig på grunn av skiftordninger. I tillegg vil det bli øvrig industri med 65–70 ansatte. Totalt antall ansatte i utbyggingsalternativet er dermed 125–130 ansatte til stede.

Beregnet trafikk i de to scenariene er vist i tabellen.

Scenario	YDT	ÅDT	Morgen [kjt/t]			Ettermiddag [kjt/t]		
			Til	Fra	Sum	Til	Fra	Sum
Referanse	260	200	64	32	96	32	64	96
Utbygging	230	180	52	16	68	16	52	68
Endring	-30	-20	-12	-16	-27	-16	-12	-27

I utbyggingsalternativet er beregnet totalt 230 bilturer til og fra planområdet på hverdager (YDT). Når man ser hele året under ett (ÅDT), er det beregnet 180 bilturer per døgn. Dette er mindre enn i referansesituasjonen, hvor det er beregnet YDT 260 / ÅDT 200 til og fra planområdet.

Kapasitetsberegninger av avkjørselen viser at det ikke vil bli avviklingsproblemer. Kapasitetsberegningene er gjennomført med utgangspunkt i dimensjonerende time (30. største time).

Adkomstkrysset på E6 er i ferd med å etableres i tråd med vedtatt reguleringsplan for Bjerkvik datasenter. Krysset etableres med venstresvingefelt, og vi forutsetter for øvrig at krysset er i tråd med Statens vegvesens håndbøker. I og med at utbyggingsalternativet ifølge beregningene vil gi mindre trafikk enn det som ligger inne i referansealternativet, kan vi ikke se at det er behov for å endre geometrien i krysset.

Totalvurderingen er at utbyggingsalternativet har en positiv konsekvens sammenlignet med referansealternativet. Dette skyldes at forventet biltrafikk vil bli redusert. Sammenlignet med dagens situasjon vil det bli litt økt trafikk som vil være uten praktisk betydning for trafikksikkerhet og trafikkavvikling. På grunn av anleggsfasen bør Prestjordvegen utvides med økt kjørebanebredde, og det bør etableres et fortau.

Innhold

1	Innledning	5
1.1	Beliggenhet og planavgrensning	6
1.2	Referansesituasjon	8
1.3	Planlagte tiltak	8
1.4	Planprogrammets krav til trafikkanalysen	10
2	Dagens situasjon	11
2.1	Trafikk på vegnettet	11
2.2	Trafikksikkerhet	13
2.3	Tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende	15
2.3.1	<i>Kollektiv</i>	15
2.3.2	<i>Gange og sykling</i>	16
3	Fremtidig situasjon	18
3.1	Referansesituasjon (uten realisert planforslag)	18
3.1.1	<i>Generell trafikkvekst</i>	18
3.1.2	<i>Bjerkvik datasenter</i>	18
3.1.3	<i>Herjangshøgda næringsområde</i>	20
3.1.4	<i>Dybfestjordet</i>	21
3.1.5	<i>Trafikk på vegnettet</i>	22
3.1.6	<i>Timetrafikk i adkomstkryss</i>	24
3.2	Utbyggingsalternativet	25
3.2.1	<i>Antall ansatte ved hydrogenfabrikken</i>	25
3.2.2	<i>Beregning av bilturproduksjon</i>	25
3.2.3	<i>Trafikk på vegnettet – døgn</i>	27
3.2.4	<i>Timetrafikk i adkomstkryss</i>	30
3.2.5	<i>Vurdering av kapasitet i adkomstkrysset</i>	30
3.2.6	<i>Vurdering av utforming på avkjørsel</i>	32
3.2.7	<i>Vurdering av trafikksikkerhet i Bjerkvik</i>	32
4	Anleggsfasen	33
4.1	Beregning av kjøretøyturer	33
4.2	Fordeling av anleggstrafikk på vegnettet	34
4.3	Vurdering av anleggsfasens konsekvenser	36
5	Oppsummering med vurdering av tiltakets konsekvenser	37

1 Innledning

Ved Skoglund, nord for Bjerkvik, planlegger Aker Narvik etablering av hydrogen- og amoniakkproduksjon. Ved Lallasletta er hensikten å legge til rette for lagring og utskipping av ammoniakk, samt desalineringsanlegg for avsalting av sjøvann. Mellom Skoglund og Lallasletta planlegges det en tunnel for rør som transporterer ammoniakk sørover og avsaltet sjøvann nordover.



Figur 1 – Skisse som viser planlagt fremtidig arealbruk med varslet planavgrensning

1.1 Beliggenhet og planavgrensning

I nord omfatter varslet planavgrensning områder ved Storskogmoen, Kvanndalsvingen og gamle Skoglund leir. I sør omfatter planavgrensningen områder ved Lallasletta og Herjangshøgda. Mellom Skoglund og Lallasletta er det inkludert en korridor for etablering av rørgatetunnel for transport av ammoniakk og avsaltet sjøvann.

Området ved Skoglund består hovedsakelig av skogsarealer og tomter som er opparbeidet for industrietablering og energianlegg. Det har også vært drevet flere grustak i området. E6 går langs ytterkanten av varslingsområdets østre side. Sør for det aktuelle planområdet ved Skoglund finnes det noe spredt eneboligbebyggelse, samt en høyspentledning fra Kvanndal trafostasjon.

Tunnelkorridoren mellom Skoglund og Lallasletta er planlagt vest for Bjerkvik, i fjellsiden under Storfjellet. I tillegg til selve tunnelen er det tatt høyde for anleggsveier og riggområder som knytter seg til Nordmoveien ved Skoglund og Prestjordveien ved Vollan.

Lallasletta er i all hovedsak ubebygd og består av skogsarealer og svaberg mot fjorden. Rett nordvest for Lallasletta ligger Herjangshøgda næringsområde, hvor Relog AS har etablert et lager for Rema 1000.

Varslingsområdet er utformet for å dekke nødvendig areal til etablering av tiltakene med tilhørende infrastruktur. Området er også tilpasset for å definere hensynssoner for sikkerhet mot storulykker.

Varslingsområdet måler totalt ca. 5 024 dekar.



Figur 2: Skisse over varslet planområde markert med sort stiplet linje. Røde linjer viser eiendomsgrenser.

1.2 Referansesituasjon

Tiltaket skal konsekvensutredes med dagens situasjon, forventet utvikling og vedtatte planer som referansesituasjon og sammenligningsgrunnlag. Referansesituasjonen, eller 0-alternativet, skal beskrives som grunnlag for konsekvensutredningen. Det innebærer en vurdering av hvordan området antas å utvikle seg dersom tiltaket ikke gjennomføres.

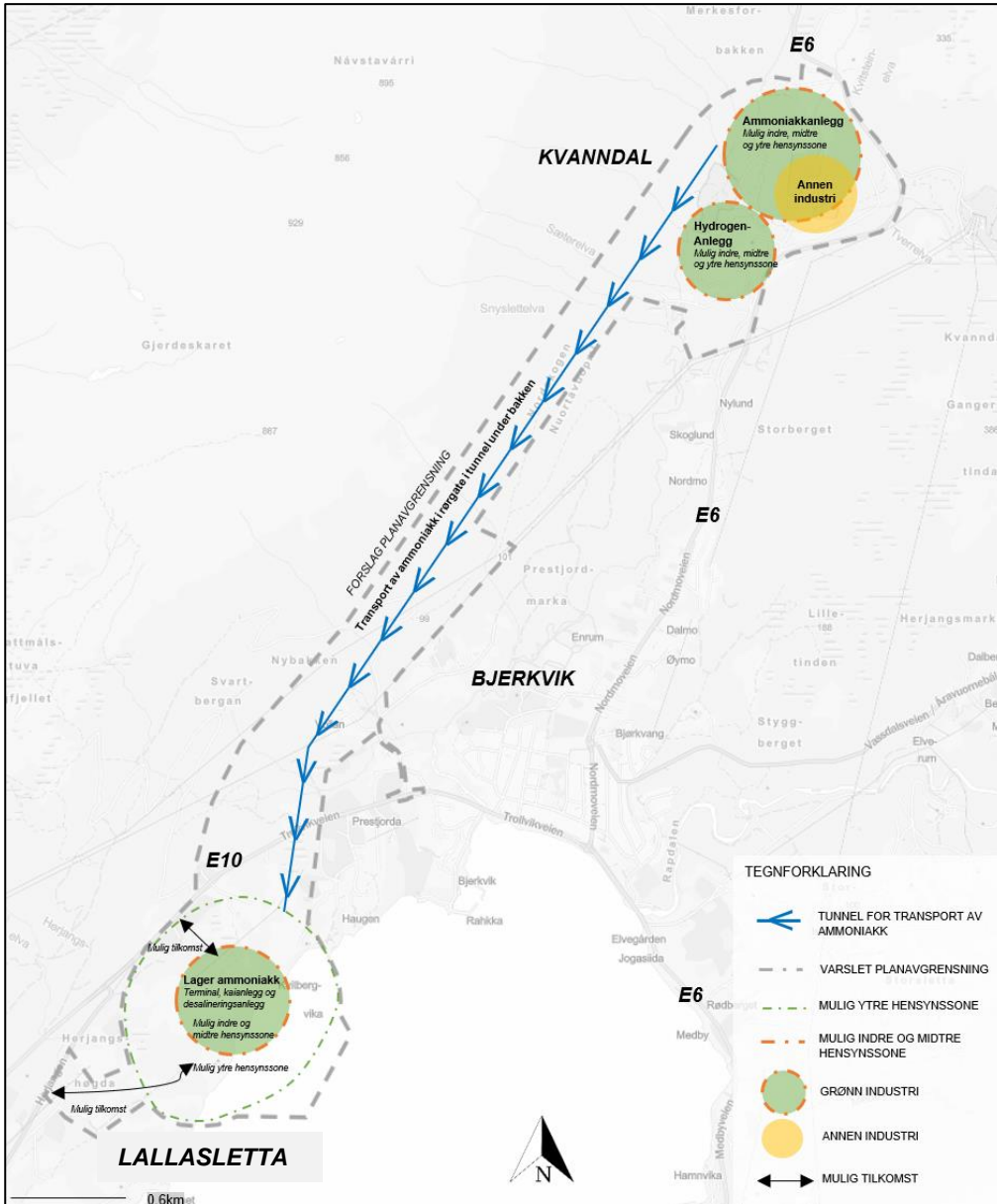
Ved Skoglund er størsteparten av varslingsområdet regulert for etablering av datasenter eller annen kraftkrevende næring. Den gjeldende reguleringsplanen ble vedtatt i 2019 (Plan-ID 2019002) og det antas at området vil benyttes til andre typer næringsvirksomhet i tråd med gjeldende regulering, dersom ammoniakkanlegget ikke realiseres. I konsekvensutredningen vil derfor tiltaket sammenlignes med et 0-alternativ der det regulerte arealet ved Kvanndal benyttes til annen næringsvirksomhet i henhold til gjeldende reguleringsplan.

Størsteparten av det øvrige varslingsområdet for rørgatetunnel, ammoniakklagring og kai ved Lallasletta er uregulert og satt av til LNFR- og FFFN-formål i gjeldende kommunedelplan. For dette arealet vil konsekvensutredningen sammenlignes med en referansesituasjon som tilsvarer dagens situasjon og miljøtilstand.

For konsekvensutredningen av forurensningstemaene og klimagassberegningen legges kun dagens miljøtilstand til grunn for vurderingene og 0-alternativet. Grunnarbeidet er allerede gjennomført for store deler av området ved Skoglund i tråd med gjeldende reguleringsplan.

1.3 Planlagte tiltak

Ved Skoglund i Kvanndal planlegges det for hydrogen- og ammoniakkproduksjon, og på Lallasletta planlegges det for lagring og utskipping av ammoniakk, samt desalineringsanlegg for avsalting av sjøvann. Mellom Kvanndal og Lallasletta er det tenkt rør i tunnel som transporterer ammoniakk sørover og avsaltet sjøvann nordover. Endelig linjeføring for tunnelen, dimensjoner og behov for tekniske installasjoner over bakken er ikke avklart.

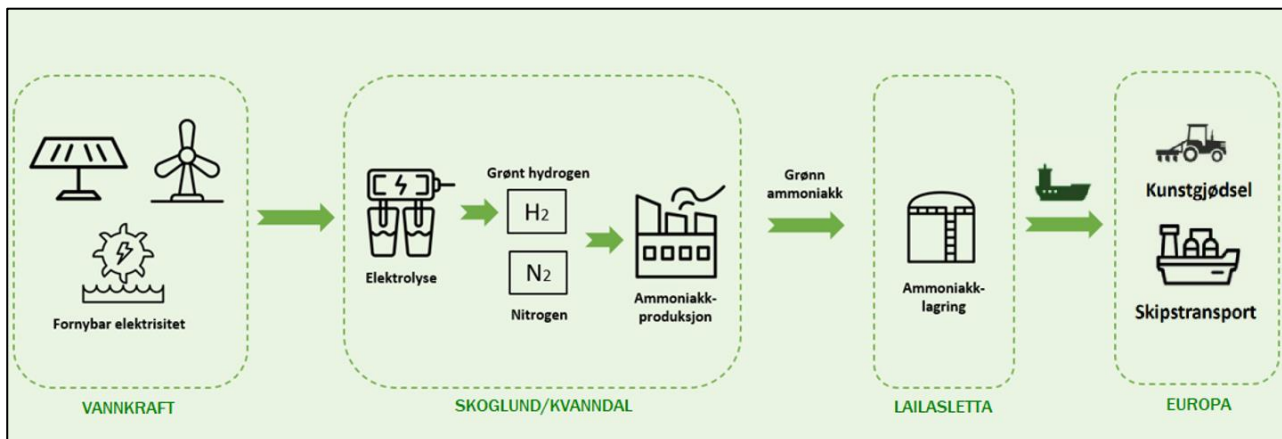


Figur 3: Prinsippskisse av planlagt fremtidig arealbruk med varslet planavgrensning.

Det planlegges et hydrogenanlegg innenfor varslet planområde ved Skoglund. Hydrogenproduksjonen skal benyttes til å fremstille grønn ammoniakk. Anlegget for ammoniakkproduksjon er planlagt plassert i nordenden av tomten. Den østlige delen av området ved Skoglund er tiltenkt annen industri.

På Lallasletta planlegges det for lagring av ammoniakk i tank, samt kai og annen nødvendig infrastruktur for å frakte dette ut til skip. Videre er det tenkt utbygging av et desalineringsanlegg for å frakte ferskvann til elektrolyse i produksjonsanlegget for hydrogen ved Skoglund. Ettersom området per nå ikke er tilknyttet vei, vil det være behov for å opparbeide ny veiadkomst. Ulike traseer vil vurderes. Det kan blant annet være

aktuelt å legge til rette for felles veiadkomst ved Herjangshøgda næringsområde nordvest for anlegget, samt tilkobling til veien Herjangen i vestlig retning.



Figur 4: Skisse av produksjons- og konsumentkjede av grønn ammoniakk.

1.4 Planprogrammets krav til trafikkanalysen

Forslag til planprogrammet for detaljreguleringsplanen og konsekvensutredningen forventes fastsatt av Narvik kommune i oktober 2023. I planprogrammet er fagtemaet trafikk listet opp under kapittel «Øvrige tema som skal inngå i planarbeidet», hvor det står følgende:

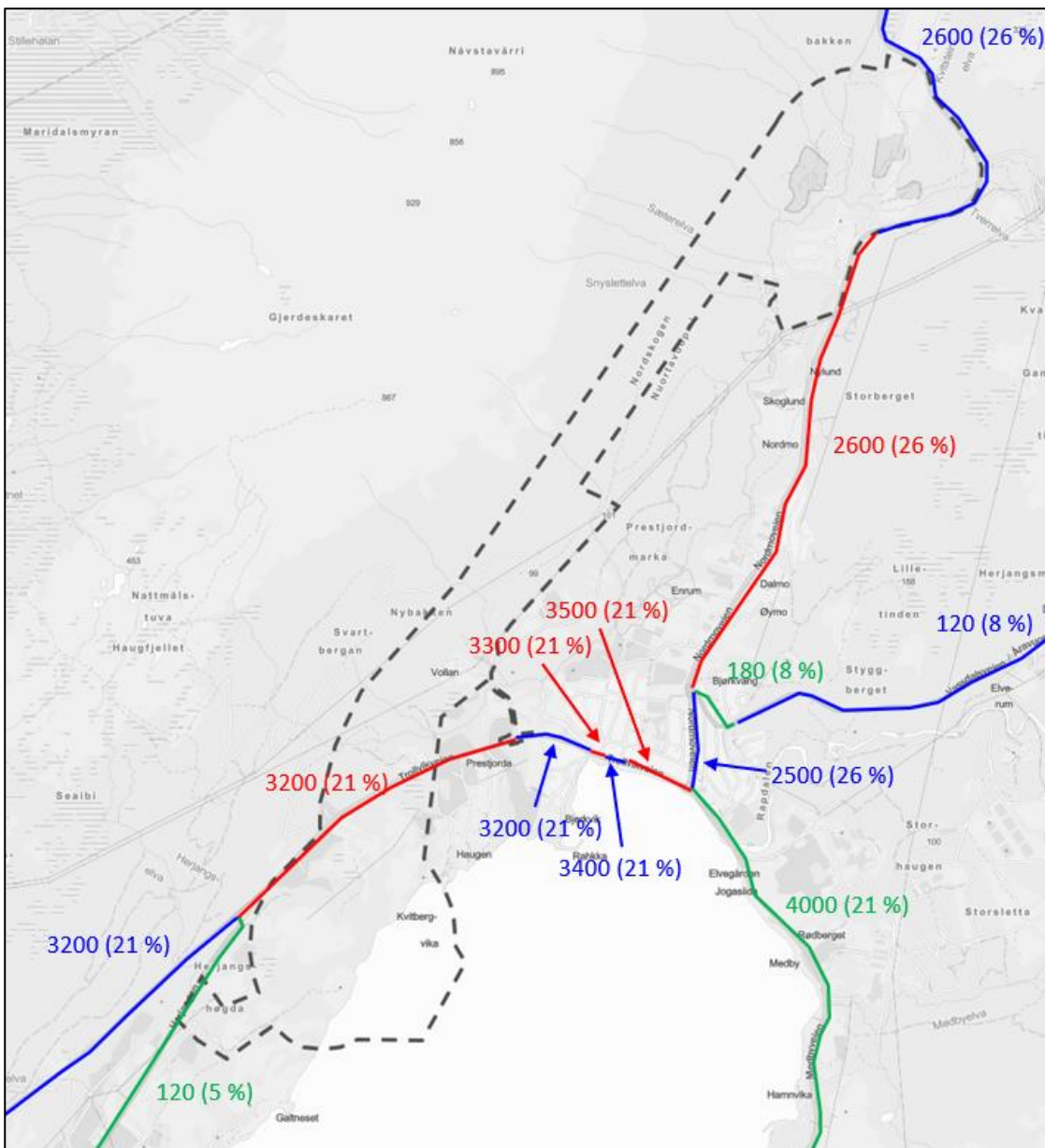
«Hovedadkomstene til varslingsområdet er via E6 og E10, og det vil være nødvendig å utbedre dagens adkomstene og kryssløsninger til å håndtere mer trafikk og noe tungtransport. Mulige adkomstløsninger til offentlig veinett skal vurderes i samråd med Narvik kommune og Statens vegvesen. Narvik kommunes parkeringsnorm for industri og lager legges til grunn for dimensjonering av parkeringsanlegg.

Det skal gjennomføres en trafikk- og mobilitetsanalyse for tiltakene. Trafikk- og mobilitetsanalysen vil omhandle alle trafikantgrupper, trafikk til/fra industri- og næringsområdene samt trafikksikkerhet. Analysen vil legges til grunn for dimensjonering av transportløsninger.»

2 Dagens situasjon

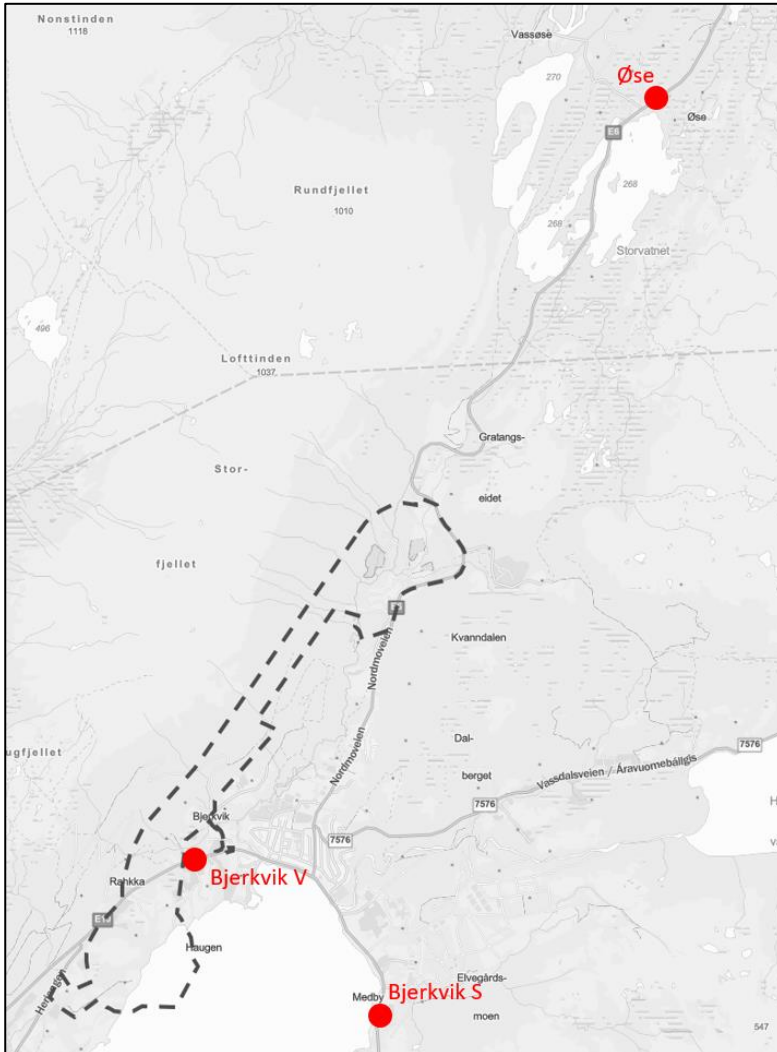
2.1 Trafikk på vegnettet

Nasjonal vegdatabank (NVDB) er brukt for å innhente informasjon om trafikkvolum på vegnettet. Figur 5 viser ÅDT på vegnettet slik det er vist i NVDB. Fargene viser hvilken vegparsell det enkelte tall gjelder for. Tallene i prosent angir tungtrafikkandel, mens varslingsområdet er vist med sort, stiplet linje.



Figur 5: Trafikkvolum slik det er oppgitt i NVDB (besøkt 23.06.2023)

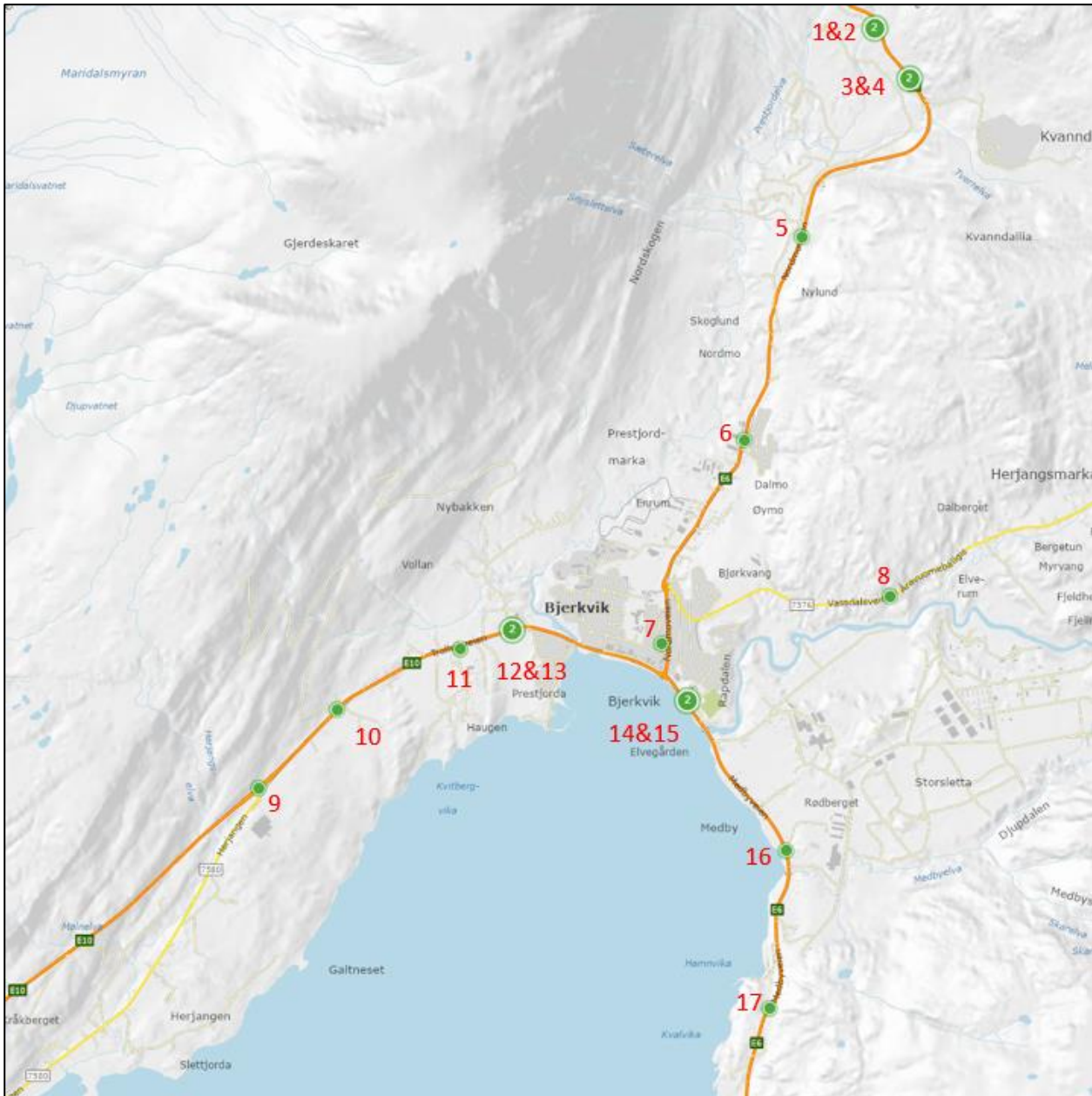
Vi anser tallene på E6 og E10 for å være sikre, ettersom det finnes maskinelle tellepunkter på disse vegene. Beliggenheten til tellepunktene er vist i figur 6. Tellepunktene er kontinuerlige, som vil si at trafikken registreres hele tiden, hele året igjennom.



Figur 6: Beliggenheten til maskinelle tellepunkter

2.2 Trafikksikkerhet

Figur 7 viser politiregistrerte personskadeulykker som har inntruffet de siste ti årene, det vil si i årene 2013–2022. I tabell 1 er det gitt supplerende informasjon om ulykkene. Tallene i figuren korresponderer med kolonnen «Nr.» i tabellen.



Figur 7: Politiregistrerte personskadeulykker i 10-årsperioden 2013–2022

Tabell 1: Informasjon om trafikkulykkene

Nr.	Tidspunkt	Veg	Stedsforhold	Antall involverte enheter						Ulykketype	Ulykkeskode	
				Andre enheter	Fotgjenger	Syssel	Moped/MC	Personbil/ varebil	Lastebil			Buss
1	12.11.2019 kl. 1440	E6	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	1	-	-	-	-	-	-	Utforkjøring	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side på rett vegstrekning.
2	28.11.2018 kl. 1743	E6	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	-	2	-	-	Motsatt kjøreretning	Møting på rett vegstrekning.
3	25.12.2018 kl. 1615	E6	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	-	2	-	-	Motsatt kjøreretning	Møting på rett vegstrekning.
4	15.02.2016 kl. 1500	E6	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	-	2	-	-	Kryssende kjøreretning	Kryssende kjøreretninger (uten avsvingning).
5	13.06.2022 kl. 0914	E6	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	-	1	-	-	Utforkjøring	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side på rett vegstrekning.
6	19.12.2013 kl. 2213	E6	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	1	-	-	-	1	-	-	Motsatt kjøreretning	Møting på rett vegstrekning.
7	20.09.2021 kl. 2047	Stranddalsveien	Annet (P-plass, torv o.l.)	-	1	-	-	1	-	-	Fotgjenger/akende	Ulykke med uklart forløp hvor fotgjenger gikk langs eller oppholdt seg i kj.banen.
8	30.9.2014 kl. 1730	Fv. 7576	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	1	-	-	-	1	-	-	Motsatt kjøreretning	Møting i kurve.
9	09.02.2018 kl. 1818	E10	T-kryss	-	-	-	-	2	-	-	Kryssende kjøreretning	Avsvingning til høyre foran kjørende i motsatt retning fra fortau eller G/S-veg.
10	15.02.2019 kl. 1726	E10	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	-	1	1	-	Motsatt kjøreretning	Møting på rett vegstrekning.
11	18.06.2013 kl. 1651	E10	Annet (P-plass, torv o.l.)	-	-	1	-	1	-	-	Kryssende kjøreretning	Avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning.
12	26.02.2016 kl. 1837	E10	T-kryss	-	-	-	-	2	-	-	Kryssende kjøreretning	Kryssende kjøreretninger (uten avsvingning).
13	15.07.2014 kl. 2238	E10	Annet kryss	-	-	-	1	-	-	-	Utforkjøring	Enslig kjøretøy kjørte utfor ved avsvingning i kryss o.l.
14	15.06.2016 kl. 1550	E6	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	-	2	-	-	Samme kjøreretning	Påkjøring bakfra
15	20.07.2019 kl. 1215	Rapet	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	-	-	-	1	Andre ulykker	Ulykke med uklart forløp / ulykke som ikke faller inn under noen bestemt ul.kode.
16	23.12.2021 kl. 0856	E6	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	-	1	-	1	Samme kjøreretning	Påkjøring bakfra
17	02.02.2016 kl. 2250	E6	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	-	-	1	-	Utforkjøring	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side på rett vegstrekning.

Med trafikk tallene i figur 5 får vi beregnet ulykkesfrekvens¹ på europavegene i figur 7 som følger:

- E10: 0,09
- E6 nord for E10: 0,13
- E6 sør for E10: 0,07

Fartsgrensen på E6 og E10 er 50 km/t i Bjerkvik, og øker til 70/80 km/t utenfor tettbebyggelsen. I henhold til håndbok V723 er normale ulykkesfrekvenser på riksveger som vist i tabell 2.

Tabell 2: Normale ulykkesfrekvenser på riksveger med 2 kjørefelt (kilde: håndbok V723)

Bebyggelsesgrad	Fartsgrense			
	50 km/t	60 km/t	70 km/t	80 km/t
Spredt	(ingen data)	0,21	0,17	0,17
Middels tett	0,29	0,24	0,22	0,21
Tett	0,40	0,28	0,25	0,22

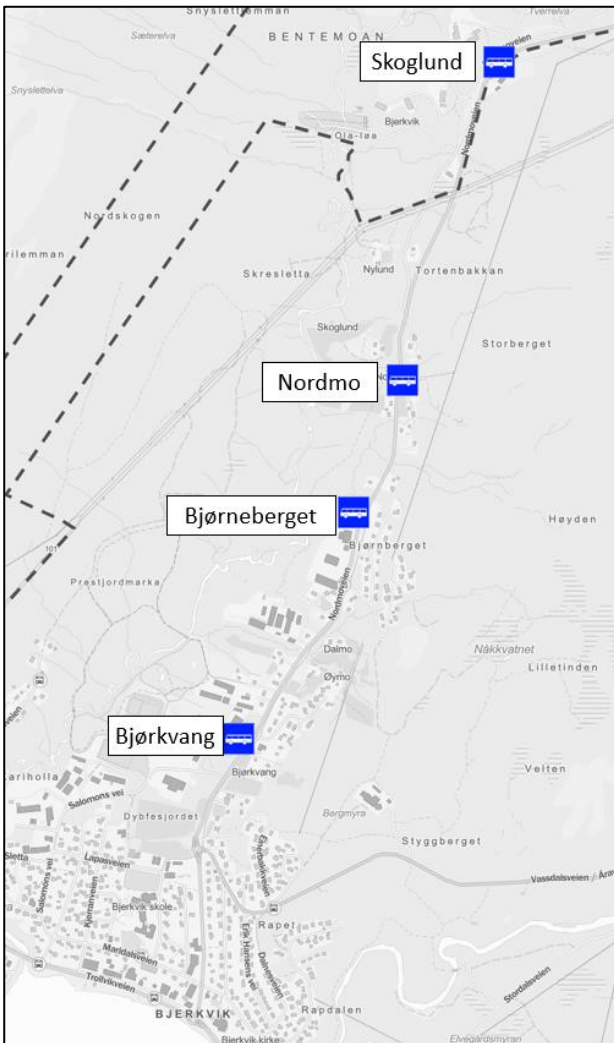
Vi ser at ulykkesfrekvensene på E6 og E10 er en god del lavere enn det som er normalt på riksveger. Med bakgrunn i dette vurderes hovedvegnettet rundt Bjerkvik for ikke å være spesielt trafikkfarlig.

¹ Ulykkesfrekvens på vegstrekning oppgis i antall ulykker per millioner kjøretøykilometer.

2.3 Tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende

2.3.1 Kollektiv

Holdeplassene nærmest planområdet er vist i figur 8.



Figur 8: Holdeplassene nærmest planområdet

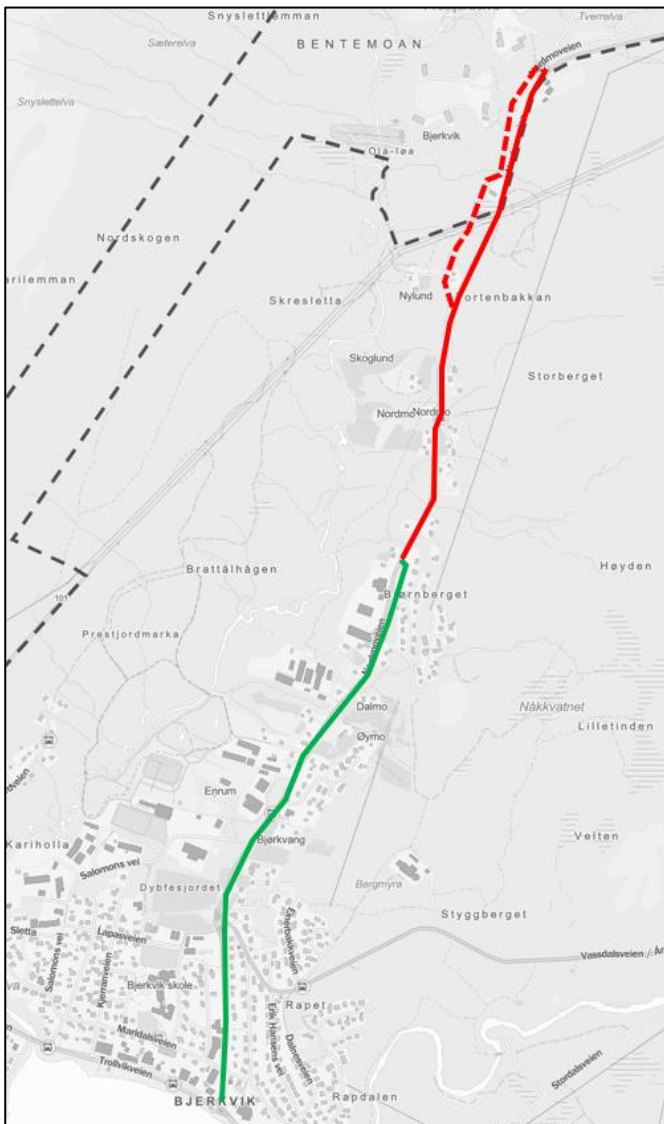
Holdeplassen Skoglund ligger rett ved planområdet. Denne holdeplassen, sammen med Nordmo og Bjørneberget, betjenes av en skolebussrute 642 Narvik-Herjangen. Denne har 2 avganger mot syd om morgenen og mot nord om ettermiddagen.

Holdeplassen Bjørkvang betjenes av rute 100 som har 3 avganger per dag i hver retning mellom Tromsø og Narvik. Bussen mot Tromsø har avgang fra Bjerkvik klokken 0550, 1340 og 1605. Bussen mot Narvik har avgang klokken 0955, 1405 og 1935.

Totalt sett vurderer vi at kollektivtilbudet ikke er tilrettelagt for daglige reiser mellom planområdet (holdeplass Skoglund) og Bjerkvik.

2.3.2 Gange og sykling

Figur 9 viser tilrettelegging for gående og syklende mellom Bjerkvik og planområdet.



Figur 9: Tilrettelegging for gange og sykling mellom Bjerkvik og Skoglund (grønn = etablert tilbud, rød = ikke tilbud)

Avstanden mellom Bjerkvik og Skoglund langs den opptegnede ruten er 3,3 km. Langs om lag halvparten av strekningen er det etablert fortau eller gang- og sykkelveg. Lenger nord er det ikke egen tilrettelegging, og her må man gå eller sykle på E6. Det er mulig å ta av inn på Nordmovegen, som er vist med stiplet linje. Det er ikke tilrettelegging her heller, men trafikken er liten siden vejen bare betjener noen få boliger. Selv om man bruker Nordmoveien, må man likevel gå cirka 600–700 i blandet trafikk på E6.

En avstand på 3,3 km er antakelig lenger enn de fleste er villige til å gå for å komme seg på jobb. Imidlertid kan det være aktuelt å sykle, i alle fall for enkelte.

3 Fremtidig situasjon

3.1 Referansesituasjon (uten realisert planforslag)

Referansesituasjonen beskriver en fremtidig situasjon der tiltaket/planforslaget ikke er realisert. I denne trafikkanalysen omfatter referansesituasjonen følgende bidrag til trafikkvekst i vegnettet.

- Generell trafikkvekst
- Bjerkvik datasenter
- Herjangshøgda næringsområde
- Dybfestjordet næringsområde

Bidragene er beskrevet nærmere i de følgende underkapitlene. Det finnes andre pågående planer i Bjerkvik også. Etter Statens vegvesens håndbok V712 har vi valgt å utelate disse planene fra referansesituasjonen fordi planene enten ikke er vedtatt, eller fordi de ikke er under bygging (mangler finansiering).

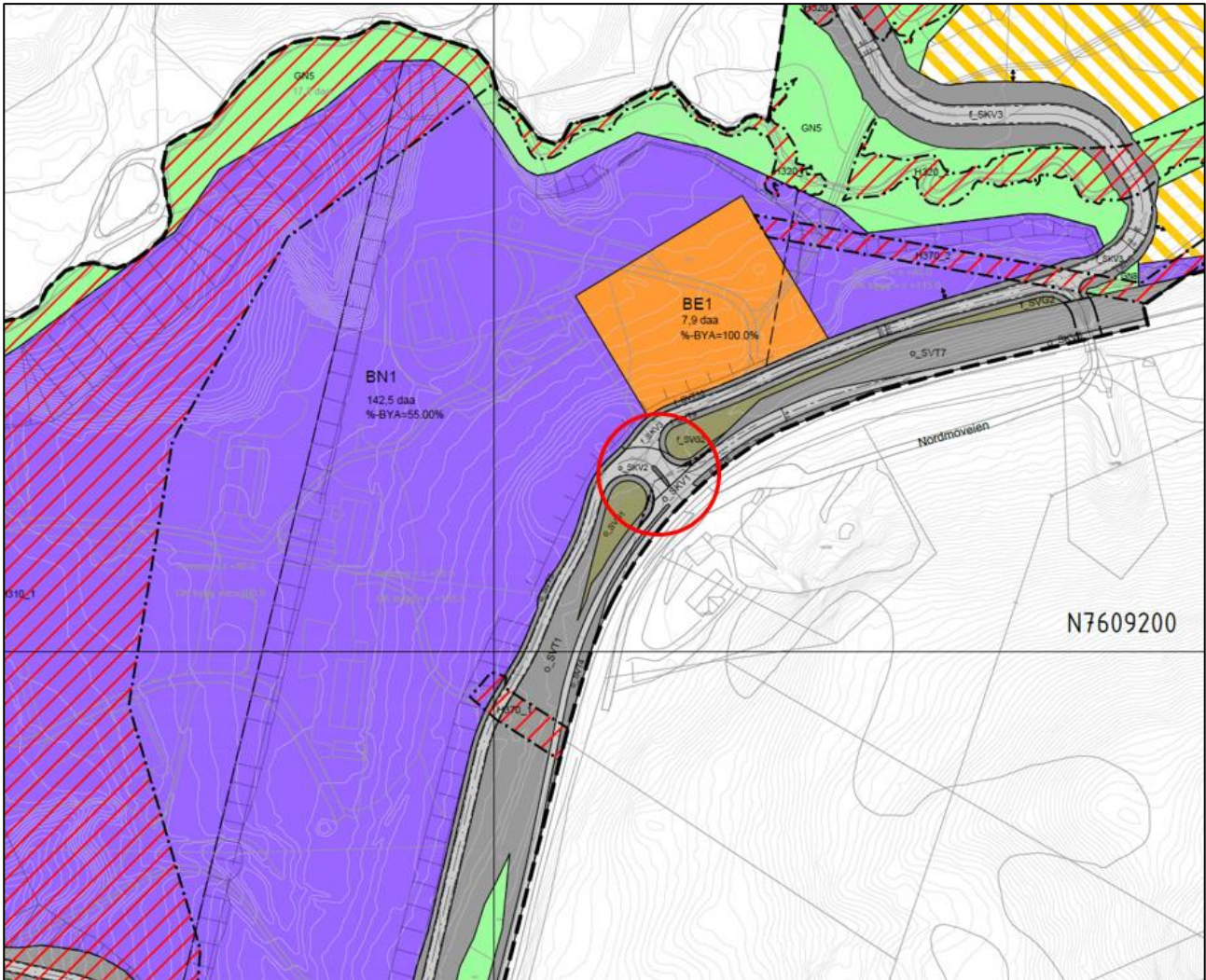
3.1.1 Generell trafikkvekst

I referansesituasjonen er det forutsatt at trafikken på vegnettet øker som følge av generell trafikkvekst. Vi har oppjustert trafikkvolumene vist i figur 5 med fylkesvise prognoser² for Nordland. Trafikken er fremskrevet til år 2045. I henhold til prognosen øker trafikken av lette biler med 16,5 %, mens tungbiltrafikken er økt med 43,3 %. Siden veksten er størst for tungtrafikken, vil andelen tunge biler på vegnettet øke sammenlignet med i dag.

3.1.2 Bjerkvik datasenter

Datasenteret vil få samme avkjørsel fra E6 som AH Kvanndalen vil få, og i henhold til reguleringsplanen vil adkomstkrysset bli bygget om med venstresvingefelt. Krysset er vist med rød ring i figur 10. Ombyggingen av krysset er allerede i gang.

² Prognosen for personbilvekst er hentet fra «Framtidens transportbehov. Framskrivninger for person- og godstransport», TØI-rapport 1718/2019. Prognosen for vekst i tunge kjøretøy er hentet fra «Framskrivninger for godstransport. Oppdatering av beregninger fra 2019», TØI-rapport 1825/2021. Rapporten med oppdateringer fra 2021 har ikke oppdaterte personbilberegninger, derfor er det brukt forskjellige kilder for henholdsvis personbiltrafikk og godstransport.



Figur 10: Regulert adkomstkryss for Bjerkvik datasenter (kilde: plankart for Bjerkvik datasenter, Arealplan-ID 1806/2019002, saks.nr.: 20/3644). Den røde ringen i krysset er påført av Norconsult.

I en trafikkanalyse³ er trafikkøkningen som følge av datasenteret beregnet til 255 kjt/døgn på hverdager (YDT) og 34 kjt/døgn i helgen (HDT). I trafikkanalysen er det feilaktig beregnet at dette tilsvarer ÅDT 289 (avrundet til ÅDT 300), men Norconsult har korrigert beregningen til $(255 * 5 + 34 * 2) / 7 = 200$. Trafikkanalysen har ikke omtalt timetrafikk spesifikt, men opplyser om at de 150 ansatte er forutsatt å gå på tre skift. Halvparten vil være til stede på dagtid (8–16), den andre halvparten er fordelt jevnt mellom kveldsskiftet og nattskiftet. Ut fra beregningsforutsetningene hentet fra trafikkanalysen for datasenteret, har vi laget en tabell som gir en oversikt over beregnet biltrafikk for datasenteret, se tabell 3.

³ «Detaljregulering datasenter, Bjerkvik». Multiconsult. Dokumentkode 10209308-RIT-RAP-001, datert 07.10.2020

Tabell 3: Beregnet trafikk som følge av Bjerkvik datasenter. Tabell utarbeidet av Norconsult

Formål	Ansatte	YDT per ansatt	YDT	ÅDT	Morgen [kjt/t]			Ettermiddag [kjt/t]		
					Til	Fra	Sum	Til	Fra	Sum
Datasenter	150	1,7	255	190	64	32	96	32	64	96

3.1.3 Herjangshøgda næringsområde

Herjangshøgda næringsområde ligger vest for Bjerkvik sentrum og har planlagt adkomst via krysset E10 X fv. 767 ifølge planbeskrivelsen, se figur 11⁴.



Figur 11: Herjangshøgda næringsområde er markert med ordet «tomt». Figur hentet fra planbeskrivelsen

Tabell 4 oppsummerer planbeskrivelsens beregning av fremtidig bilturproduksjon på Herjangshøgda. I planbeskrivelsen er det ikke presentert beregning av timetrafikk i morgenrushet. De grønne markerte tallene er derfor beregnet av Norconsult. Beregningsforutsetningene for industri er som om ettermiddagen, men fordelingen av trafikk til og fra området er byttet om sammenlignet med ettermiddagsrushet. For handel er det forutsatt at 5 % av YDT inntreffer i morgenrushet. Dette er mindre enn de 11 % som i planbeskrivelsen er forutsatt i ettermiddagsrushet.

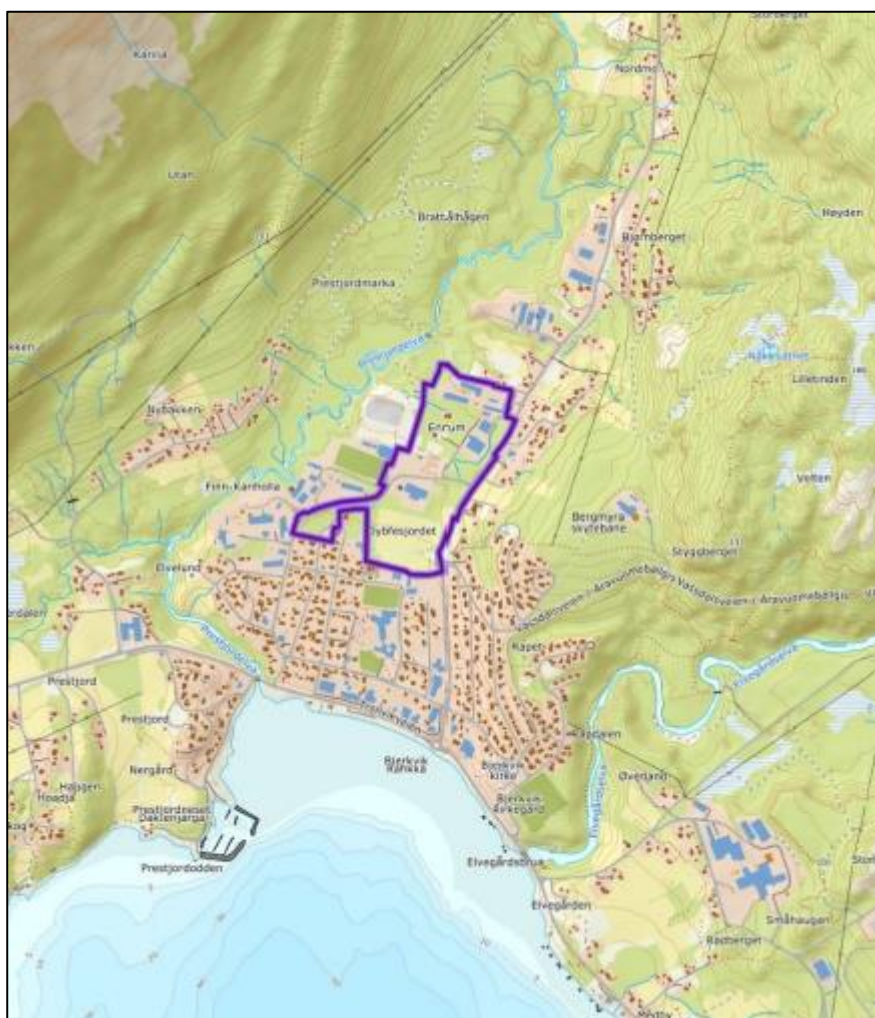
⁴ «Planbeskrivelse med konsekvensutredning. Detaljregulering Herjangshøgda næringsområde Bjerkvik». Sweco Norge AS. Rapport datert 18.03.2019, mindre endring 12.05.2019

Tabell 4: Beregnet bilturproduksjon ved Herjangshøgda næringsområde. Grønmarkerte tall er beregnet av Norconsult, mens resterende tall er hentet fra planbeskrivelsen for Herjangshøgda

Formål	Areal	YDT per 100 m ²	YDT	ÅDT	Morgen [kjt/t]			Ettermiddag [kjt/t]		
					Til	Fra	Sum	Til	Fra	Sum
Arealkrevende handel	8 550	15	1283	1154	32	32	64	71	71	141
Lett industri	76 950	1,9	1462	1316	184	20	205	20	184	205
Sum Herjangshøgda	85 500		2 745	2 470	216	53	269	91	255	346

3.1.4 Dybfestjorget

Dybfestjorget ligger nord for Bjerkvik sentrum og vest for E6, se figur 12.



Figur 12: Avgrensning av planområdet for Dybfestjorget. Figuren er hentet fra planbeskrivelsen

For denne planen er det utarbeidet en egen trafikkanalyse⁵. Tabell 5 gir en oppsummering av beregnet trafikk. Tabellen er utarbeidet av Norconsult, med grunnlag fra trafikkanalysen.

Tabell 5: Beregnet bilturproduksjon ved Dybfestjordet. Grønnmarkerte tall er beregnet av Norconsult, mens resterende tall er hentet fra planbeskrivelsen for Dybfestjordet

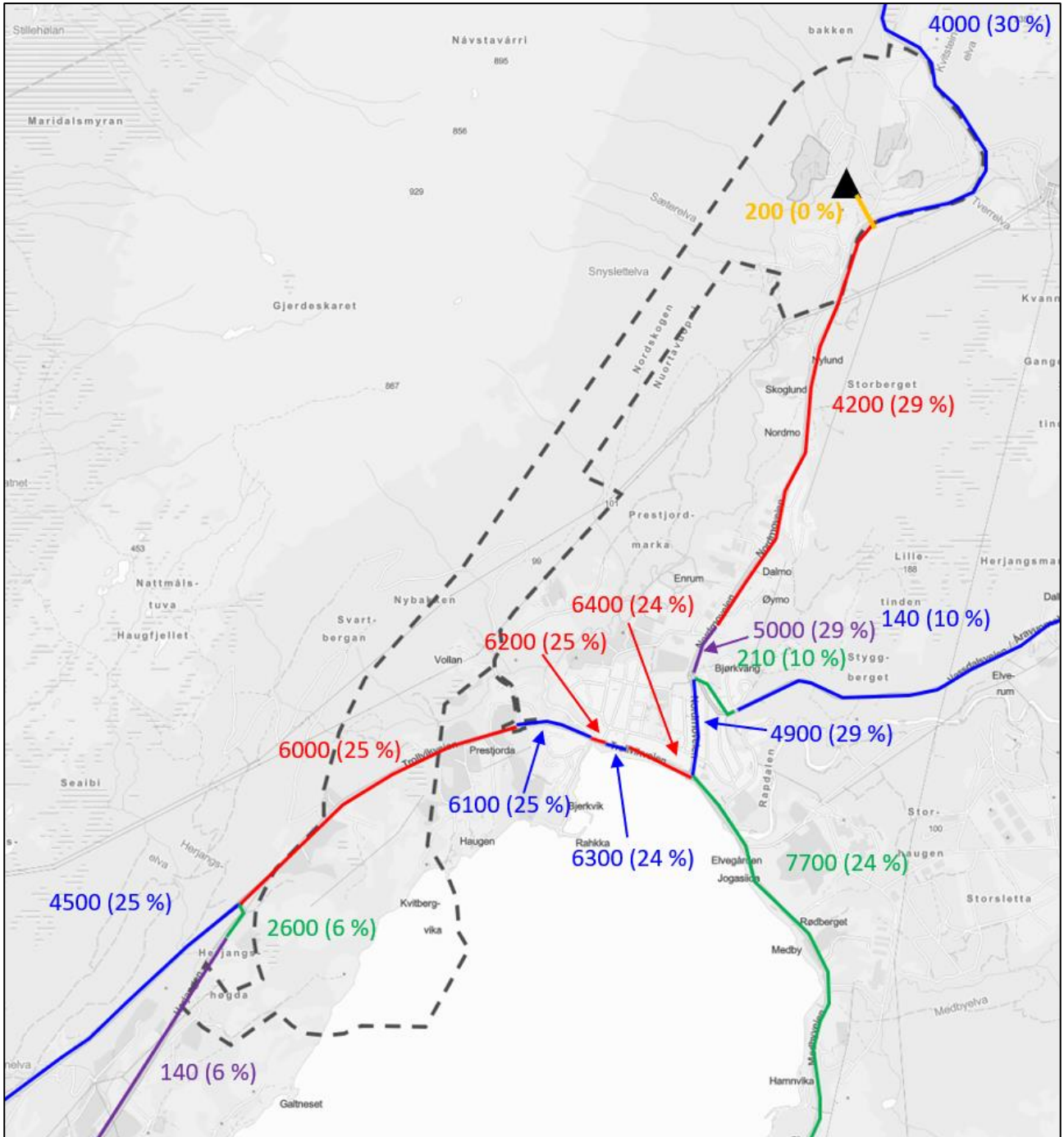
Formål	Areal	YDT per 100 m ²	YDT	ÅDT	Morgen [kjt/t]			Ettermiddag [kjt/t]		
					Til	Fra	Sum	Til	Fra	Sum
Arealkrevende handel	12 800	15	1920	1728	48	48	96	106	106	211
Lett industri	14 600	1,9	277	250	35	4	39	4	35	39
Sum Dybfestjordet	27 400		2 197	1 978	83	52	135	109	141	250

Det er samme turproduksjonsfaktorer som ligger til grunn for Dybfestjordet som for Herjangshøgda. Tabellen som er presentert i trafikkanalysen for Dybfestjordet, inneholder feil beregnet timetrafikk om ettermiddagen for hvert av de to formålene. Summen er imidlertid riktig. Norconsult har korrigert tallene, derfor er de grønnmarkert i tabellen. I trafikkanalysen for Dybfestjordet ble det forutsatt 50/50-fordeling av trafikken produsert av lett industri. Vi har valgt å bruke 90/10-fordelingen som ble brukt på Herjangshøgda. Akkurat som for Herjangshøgda er det ikke oppgitt data for morgenrushet, og disse har Norconsult beregnet.

3.1.5 Trafikk på vegnettet

De nyskapede trafikken fra utbyggingsprosjektene i referansesituasjonen er fordelt ut på vegnettet ut fra forutsetninger som er omtalt i det enkelte prosjekts trafikkanalyser. I de trafikkanalysene der dette ikke er beskrevet, for eksempel for Bjerkvik datasenter, har vi brukt forutsetningene som vi selv har lagt til grunn for «vårt» planområde, omtalt i figur 15. Figur 13 viser trafikk tallene i referansesituasjonen. Adkomsten til vårt planområde (og Bjerkvik datasenter) er markert med oransje strek.

⁵ «Trafikk vurdering detaljregulering Dybfestjordet». Sweco Norge AS. Notat datert 12.11.2019



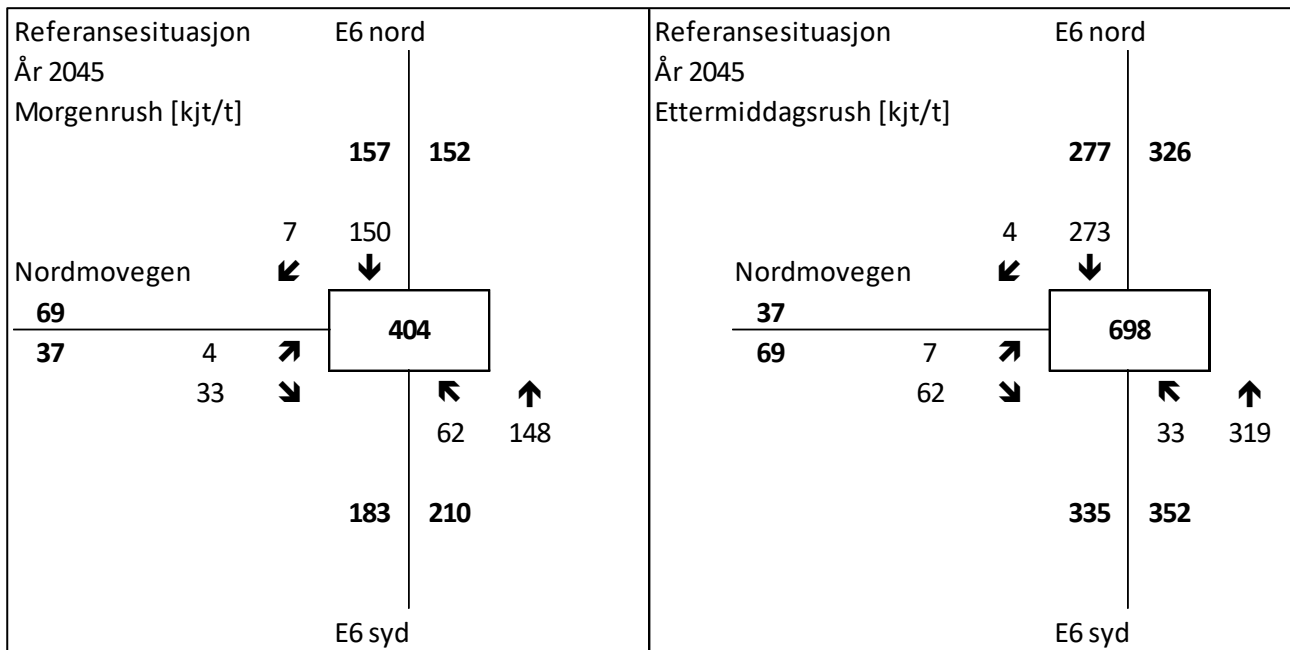
Figur 13: Trafikkvolum (ÅDT) i referansesituasjon. Tallene gjelder for år 2045. Avkjørsel til planområdet markert med oransje strek og sort trekant. Prosenttall angir andel tunge kjøretøy

3.1.6 Timetrafikk i adkomstkryss

For referansesituasjonen er det etablert et trafikkgrunnlag for adkomstkrysset til «vårt» planområde, altså krysset Nordmovegen X E6. Dette er gjort med utgangspunkt i trafikkdata for 2022 fra det kontinuerlige tellepunktet «Øse» på E6 nord. Beliggenheten til tellepunktet er vist tidligere vist i figur 6.

Fra tellepunktet er det tatt ut data for hver enkelt time i 2022. Dimensjonerende time er i Statens vegvesens håndboksystem definert å være årets 30. største time. Dette var onsdag 03.06.2022 klokken 16–17, i ettermiddagsrushet. Da passerte det 396 kjøretøy over tellepunktet, sum begge retninger. Vi har også utarbeidet et trafikkgrunnlag for morgenrushet, og det er valgt å bruke årets største time om morgenen, men likevel ikke større enn dimensjonerende time. Største morgentime var onsdag 23.03.2022 klokken 08–09. 191 kjøretøy passerte over tellepunktet i største time om morgenen, sum begge retninger.

På samme måte som for beregning av ÅDT i referansesituasjonen, er det lagt på generell trafikkvekst og trafikk som følge av de forskjellige utbyggingsområdene. Trafikkgrunnlag for krysset i referansesituasjonen er vist i figur 14, og alle tall er oppgitt i kjøretøy per time.



Figur 14: Trafikkgrunnlag for referansesituasjon i morgenrush til venstre og ettermiddagsrush til høyre

3.2 Utbyggingsalternativet

Utbyggingsalternativet vil trafikalt fungere som referansealternativet, men med disse forskjellene:

- Det etableres hydrogenfabrikk
- Det etableres øvrig industri med et areal og bilturproduksjon tilsvarende 45 % av Bjerkvik datasenter

3.2.1 Antall ansatte ved hydrogenfabrikken

Det planlegges for totalt 82 ansatte hos Aker Hydrogen i planområdet, og samtlige vil arbeide i Kvanndalen. Alle disse ansatte vil imidlertid ikke møte opp på jobb hver dag, for 55 av de 82 vil jobbe i til sammen 5 skift med 11 personer i hvert skift. Hver dag vil det møte opp 3 skift, altså 33 skiftansatte. I tillegg vil de 27 personene som ikke jobber skift, møte opp på hverdager. Skiftene starter klokken 0600, 1400 og 2200. Vi antar at de som ikke jobber skift, jobber 0800–1600. Med denne informasjonen har vi utarbeidet tabell 6, som viser antall ansatte som kommer og drar på de forskjellige klokkeslettene gjennom dagen.

Tabell 6: Oversikt over ankomster og avreiser blant ansatte

Klokkeslett	Hverdag			Helg		
	Inn	Ut	Sum	Inn	Ut	Sum
06:00	11	11	22	11	11	22
08:00	27	0	27	0	0	0
14:00	11	11	22	11	11	22
16:00	0	27	27	0	0	0
22:00	11	11	22	11	11	22
Sum	60	60	120	33	33	66

Av tabellen ser vi at det er de ansatte som ikke jobber skift, som gir flest ankomster/avreiser innenfor én klokkeperiode, altså henholdsvis klokken 0800 og 1600. Totalt i løpet av én hverdag er det 60 personer innom bedriften. I helgen er det 33 personer innom hver dag.

3.2.2 Beregning av bilturproduksjon

Beregning av bilturproduksjon på døggnivå er oppsummert i tabell 7 og gjennomgått under.

Tabell 7: Forutsetninger for beregning av bilturproduksjon på døggnivå

Formål	Omfang	Bilturer per dag (YDT)	YDT	ÅDT/YDT	ÅDT
Hydrogenfabrikk	60 ansatte	2 per ansatt	120	87 %	100
Øvrig industri	(45 % av Bjerkvik datasenter)		110	75 %	80
Sum			230	78 %	180

For øvrig industri er det brukt nøyaktig samme trafikkberegning som i trafikkanalysen for datasenteret, omtalt i kapittel 3.1.2, men trafikken er redusert til 45 % siden 55 % (område NH3 og H2) av planområdets areal går med til hydrogenfabrikken. Beregningen knyttet til øvrig industri er mer usikker enn for hydrogenfabrikken siden vi ikke har detaljerte data om mulige virksomheter som vil slå seg ned. Det er vanlig å måtte ta utgangspunkt i arealtall i plansaker, og det er snarere slik at det er data om hydrogenfabrikken som er mer detaljerte enn dataene man vanligvis har i plansaker.

For hydrogenfabrikken forutsetter vi en bilturproduksjon på 2 bilturer per oppmøtte ansatt: 1 biltur til planområdet og 1 biltur fra planområdet. I praksis vil sikkert noen ansatte av og til være syke og dermed ikke møte opp. Det er også mulig at enkelte ansatte vil sitte på med hverandre, og noen få kan også tenkes å ankomme jobben til fots eller på sykkel, se tidligere vurderinger i kapittel 2.3.2. Dette er forhold som tilsier at bilturproduksjonen burde vært lavere enn 2 bilturer per ansatt. I motsatt retning trekker mulige besøkende, for eksempel mobile tjenesteytere (håndverkere, renholdere og så videre), samt at noen ansatte kanskje forlater området for å gjennomføre legebeseøk og lignende. Vi anslår grovt at de forskjellige forholdene listet opp over vil nulle hverandre ut, og bruker altså en bilturproduksjon på 2 per ansatt per hverdag (YDT). Dette gir en beregnet bilturproduksjon på YDT 120 som følge av hydrogenfabrikken. Ut fra antall ansatte som møter opp på hverdager og i helgen (tabell 6), finner vi at ÅDT utgjør 87 % av YDT, og vi beregner at hydrogenfabrikkens bilturproduksjon vil bli ÅDT 100. Tabell 8 viser en oppsummering av biltrafikk til og fra planområdet i utbyggingsalternativet. Trafikktallene for morgen og ettermiddag er oppgitt i kjøretøy per time (kjt/t).

Tabell 8: Beregnet biltrafikk til og fra planområdet i utbyggingsalternativet

Formål	YDT	ÅDT	Morgen [kjt/t]			Ettermiddag [kjt/t]		
			Til	Fra	Sum	Til	Fra	Sum
Hydrogenfabrikk	120	100	24	3	27	3	24	27
Øvrig industri	110	80	28	14	41	14	28	41
Sum	230	180	52	16	68	16	52	68

Tabellen viser at det i utbyggingsalternativet er beregnet totalt 230 bilturer til og fra planområdet på hverdager (YDT). Når man ser hele året under ett (ÅDT), er det beregnet 180 bilturer per døgn. Dette er mindre enn i referansealternativet. Tabell 9 sammenligner beregnet biltrafikk til og fra planområdet i referansesituasjonen og utbyggingsalternativet. Vi ser av tabellen at det er beregnet at det vil bli 30 færre bilturer i utbyggingsalternativet enn i referansesituasjonen på hverdager (YDT). Timetrafikken er beregnet å bli redusert med 30 i utbyggingsalternativet sammenlignet med referansesituasjonen.

Tabell 9: Sammenligning av biltrafikk til og fra planområdet i referansesituasjon og utbyggingsalternativet

Scenario	YDT	ÅDT	Morgen [kjt/t]			Ettermiddag [kjt/t]		
			Til	Fra	Sum	Til	Fra	Sum
Referanse	260	200	64	32	96	32	64	96
Utbygging	230	180	52	16	68	16	52	68
Endring	-30	-20	-12	-16	-27	-16	-12	-27

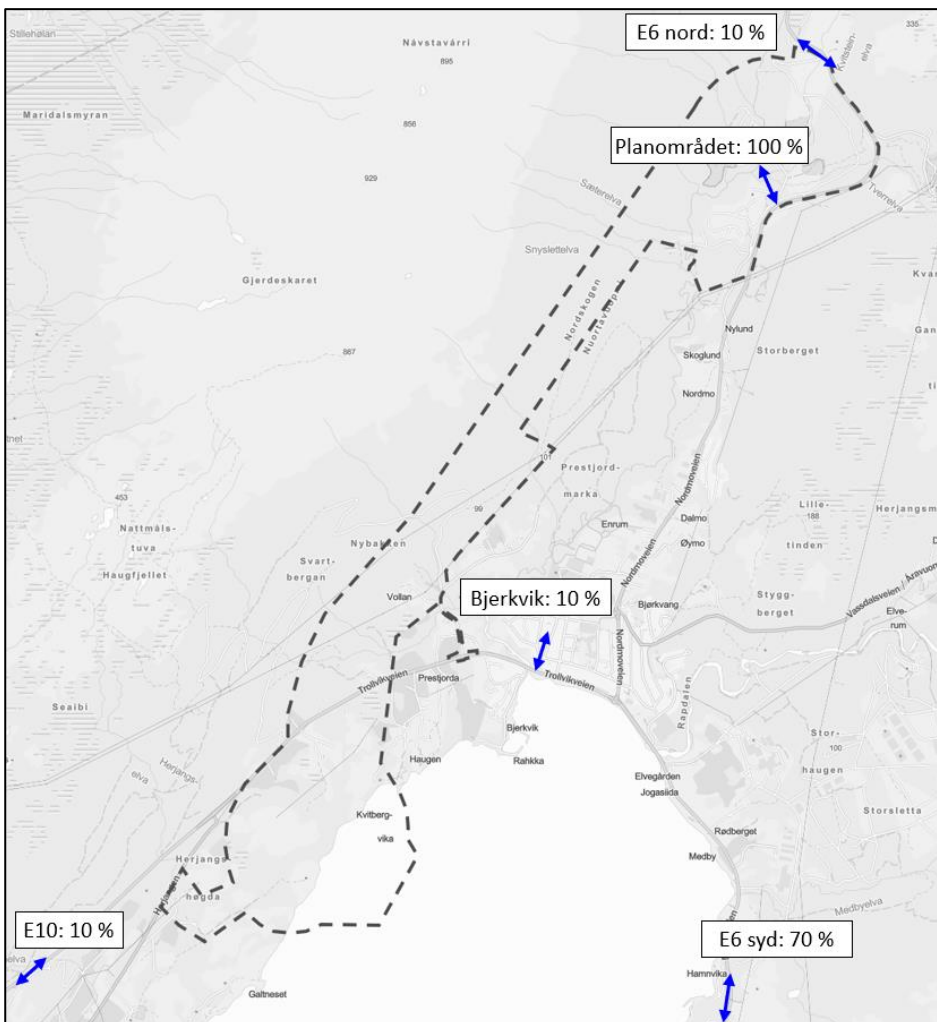
Så godt som all trafikk vil gå via adkomstkrysset på Skoglund. Trafikken til Lallasletta vil være minimal og i praksis neglisjerbar.

3.2.3 Trafikk på vegnettet – døgn

Den nyskapte trafikken til og fra planområdet er skjønsmessig fordelt på vegnettet. Fordelingen er gjort ved at det er forutsatt fire såkalte soner som trafikken kommer fra eller skal til. De fire sonene er:

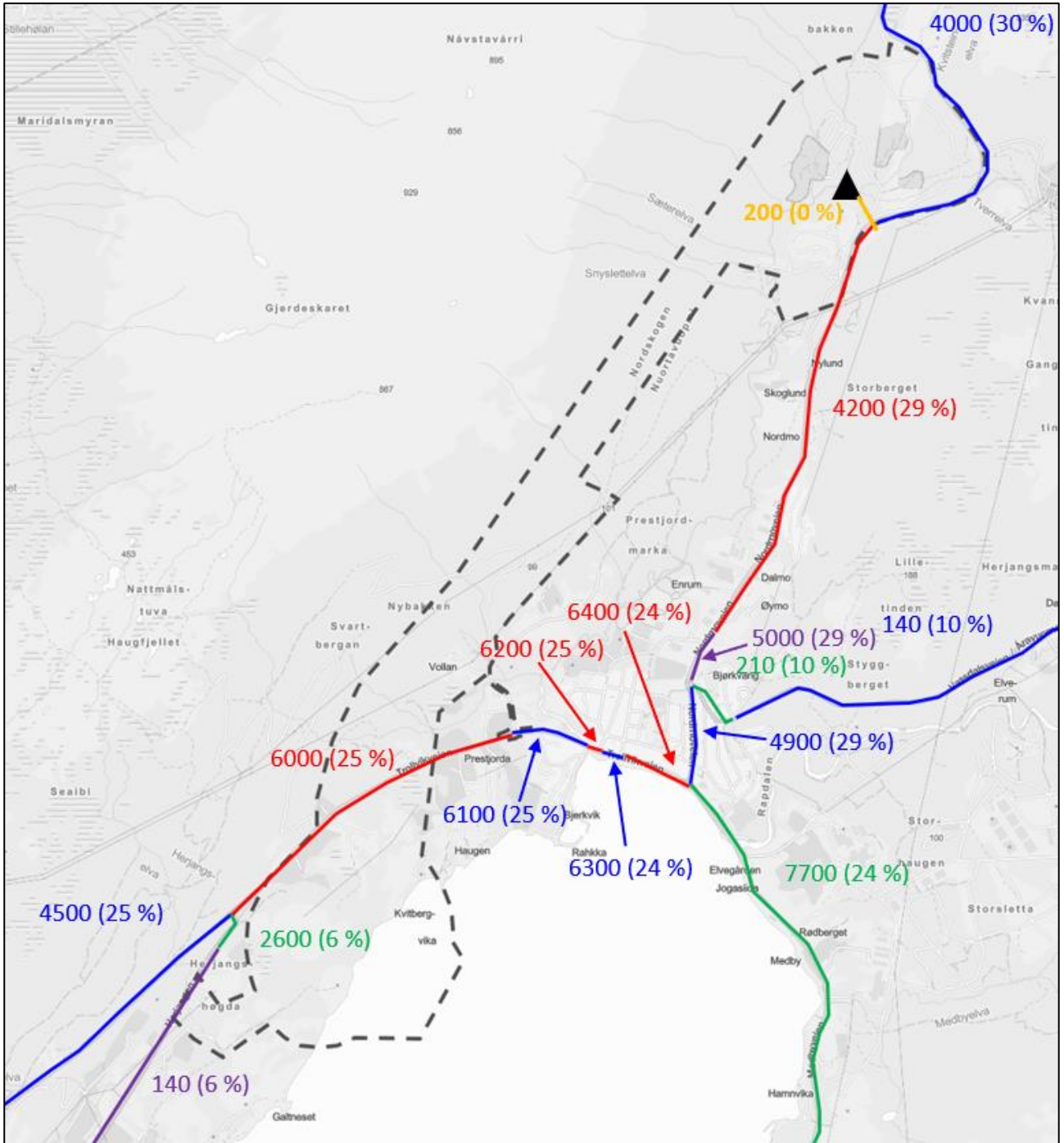
- E6 nord
- E6 syd
- E10
- Bjerkvik

Disse sonene er vist i figur 15. I fordelingen mellom disse sonene er det tatt i betraktning folketall, avstand og bompenger til nærliggende tettbebyggelse som Narvik, Bjerkvik, Setermoen, Tjeldsund med flere. Av figuren ser vi at det er forutsatt at 70 % av all trafikken skal til fra E6 syd, mens de resterende 30 % er jevnt fordelt mellom de tre andre sonene.



Figur 15: Fordeling av nyskapt trafikk på vegnettet.

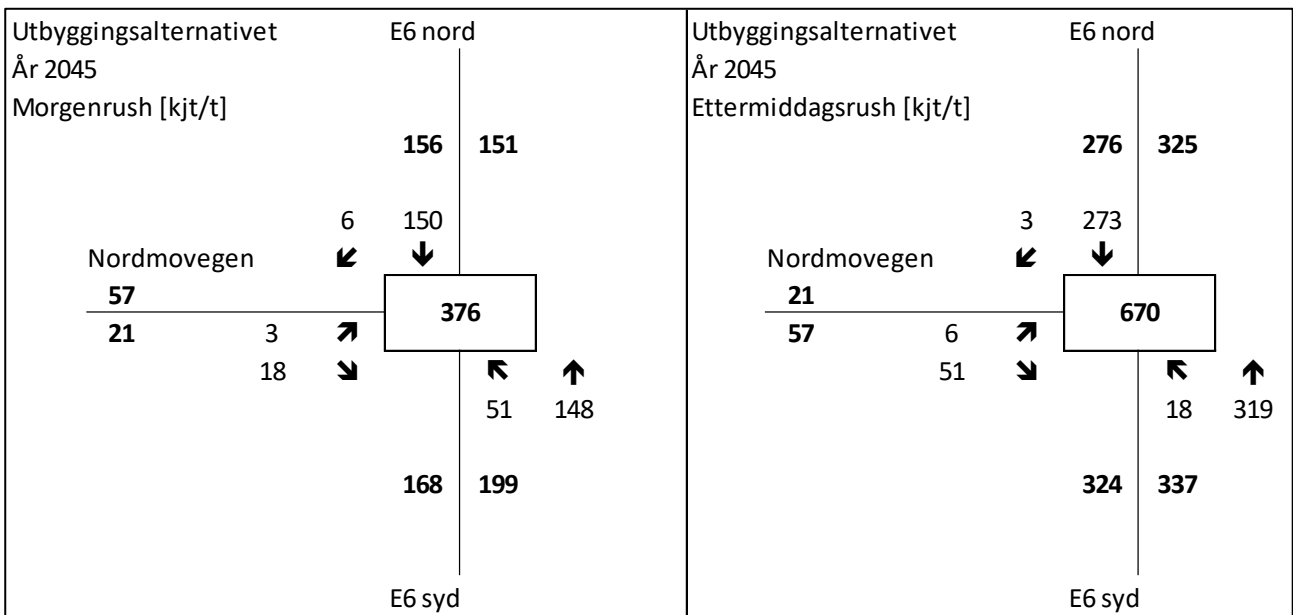
Med forutsetningene beskrevet over, får vi fordelt den beregnede nyskapede trafikken fra tabell 7 slik at fremtidig trafikk i 2045 blir som vist i figur 16. På grunn av avrundingsregler er det knapt forskjell mellom referansesituasjon og utbyggingsalternativet.



Figur 16: Trafikkvolum (ÅDT) i utbyggingsalternativet i 2045. Avkjørsel til planområdet markert med oransje strek og sort trekant. Prosenttall angir andel tunge kjøretøy

3.2.4 Timetrafikk i adkomstkryss

Det er utarbeidet trafikkgrunnlag for utbyggingsalternativet etter samme beregningsmetode som for ÅDT. Det vil si at forventet timetrafikk er lagt ut på vegnettet med en anslått fordeling om 10 % på E6 nord og 90 % på E6 syd. Trafikken er lagt til trafikken vist i trafikkgrunnlaget i referansesituasjonen (figur 14). Trafikkgrunnlag for utbyggingsalternativet er vist i figur 17.



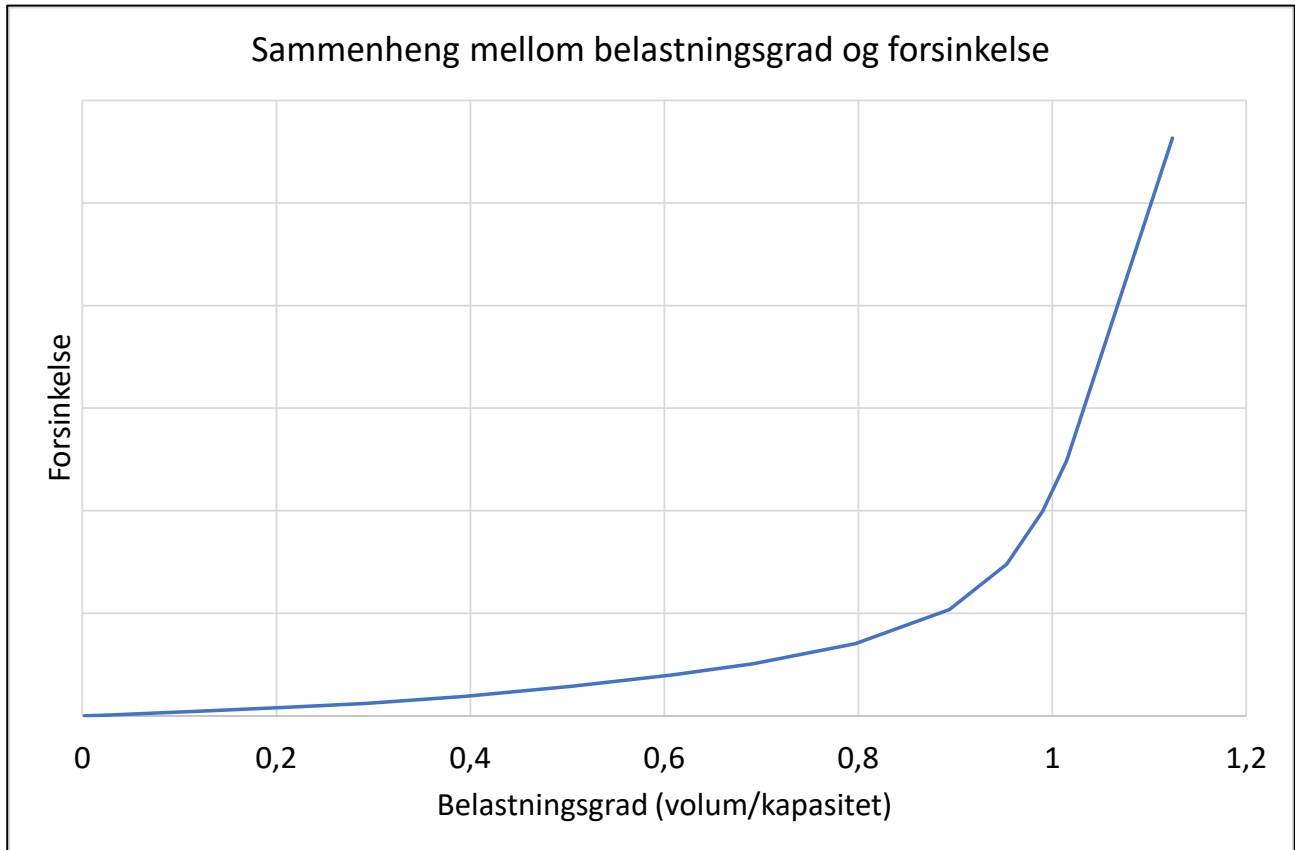
Figur 17: Trafikkgrunnlag for utbyggingsalternativet i 2045. Tall for morgenrush til venstre, ettermiddagsrush til høyre

3.2.5 Vurdering av kapasitet i adkomstkrysset

For å kontrollere trafikkavviklingen i adkomstkrysset er det gjennomført kapasitetsberegninger for både morgen- og ettermiddagsrushet. Kapasitetsberegningene er gjennomført i programmet Sidra Intersection versjon 9.1. Sidra er en mikroanalytisk beregningsmodell som beregner trafikkavvikling felt for felt i kryss. Programmet brukes for å beregne kapasitet i enkeltstående kryss eller flere kryss sett i sammenheng. Sidra gir en rekke utdata som kan brukes for å vurdere hvor godt et kryss fungerer. Nedenfor har vi listet opp de tre formene for utdata som vi har brukt for å vurdere avkjørslene:

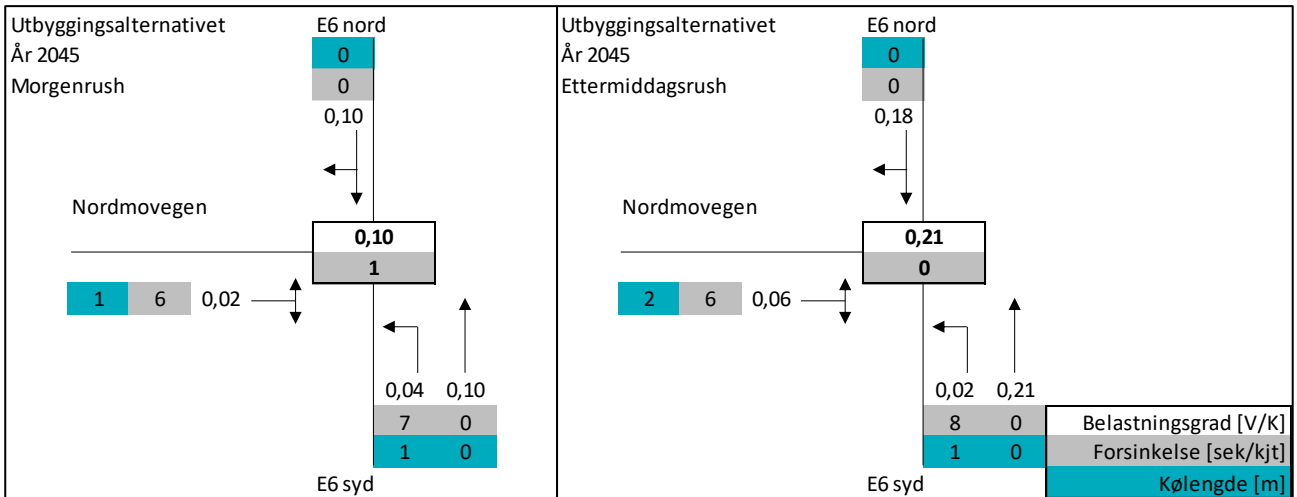
- **Belastningsgrad:** forholdet mellom trafikkvolum (faktisk antall biler i krysset) og kapasitet (mulig antall biler krysset kan avvikle). Belastningsgrad oppgis som et desimaltall. En belastningsgrad på 0,70 vil si at 70 % av kapasiteten i krysset er brukt. Sidra brukermanual anbefaler at et vikepliktsregulert kryss har en belastningsgrad som ikke overstiger 0,80. I teorien er det mulig å avvikle mer trafikk og nå en belastningsgrad på 1,0, men kølengder og forsinkelse øker kraftig når belastningsgraden nærmer seg 1,0, noe som er illustrert i figur 18. Det kan også være usikkerheter i beregningene av både kapasitet og faktisk trafikkvolum, og det er derfor fornuftig å ha «litt å gå på».
- **Forsinkelse:** Gjennomsnittlig forsinkelse per kjøretøy. Tallene er oppgitt i sekunder.

- Dimensjonerende kølengde: Den kølengden som bare overstiges i 5 % av beregningsperioden. For en beregning for én time, vil dette si kølengden som ikke overstiges mer enn i 3 minutter (5 % av 60 minutter).



Figur 18: Sammenheng mellom belastningsgrad og forsinkelse

Med utgangspunkt i trafikkgrunnet for utbyggingsalternativet, presentert i figur 17, er det gjennomført kapasitetsberegninger for utbyggingsalternativet. I beregningene er det forutsatt at det er etablert venstresvingefelt på E6, som tidligere vist i reguleringsplankartet i figur 10. Resultatene fra beregningene er presentert i figur 19. Venstre del av figuren viser resultater for morgenrush, mens resultater fra ettermiddagsrushet er vist i høyre del.



Figur 19: Resultat fra kapasitetsberegninger av utbyggingsalternativet. Morgenrush til venstre, ettermiddagsrush til høyre

Kapasitetsberegningene viser god trafikkavvikling i krysset i begge rushene. Høyeste belastningsgrad er beregnet til 0,21. Det er i ettermiddagsrushet vi finner denne belastningsgraden, nærmere bestemt på E6 syd for krysset. For trafikken rett frem på E6 er ikke beregnet noen forsinkelse, mens det i sidevegen er beregnet at gjennomsnittlig forsinkelse vil bli på inntil 6 sekunder per kjøretøy i ettermiddagsrushet. Trafikken som svinger inn til planområdet fra E6 syd, får en beregnet forsinkelse på opp mot 8 sekunder. Denne forsinkelsen skyldes ikke kun motgående trafikk, men også at trafikken må redusere hastigheten gjennom svingen.

I henhold til kapasitetsberegningene vil adkomstkrysset fungere godt også med realisert planforslag.

3.2.6 Vurdering av utforming på avkjørsel

Kapasitetsberegningene viser at avkjørslene vil ha god kapasitet med tanke på trafikkavvikling. Adkomstkrysset Nordmovegen X E6 er forutsettes opprustet i forbindelse med realisering av planen for Bjerkvik datasenter, som tidligere omtalt i kapittel 3.1.2. Vi forutsetter at ny utforming av krysset vil være i tråd med gjeldende vegnormaler. Vi kan derfor ikke se at det er behov for noen ytterligere tiltak som vil bli utløst som følge av planforslaget.

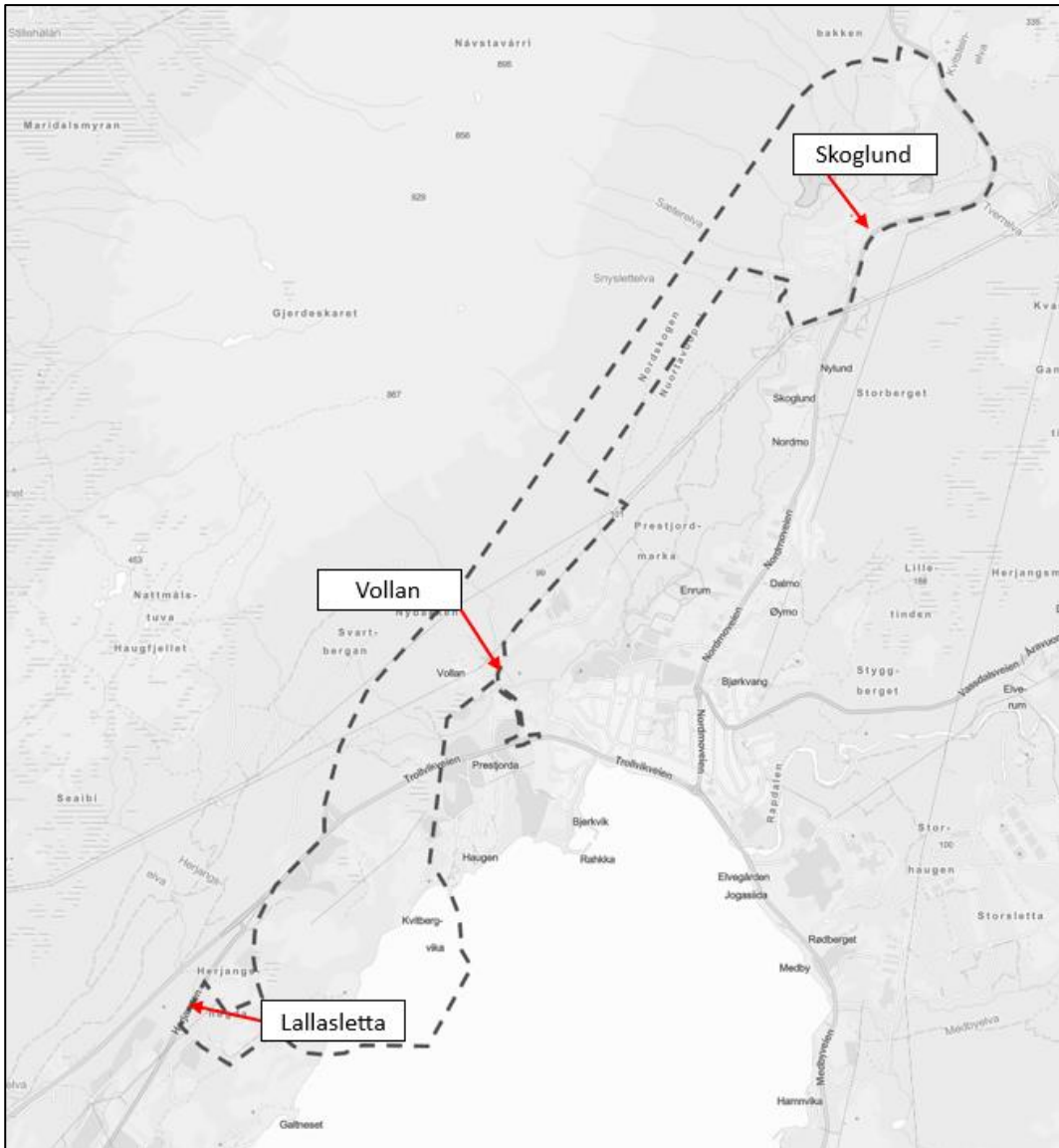
3.2.7 Vurdering av trafiksikkerhet i Bjerkvik

Ifølge trafiksikkerhetshåndboken fører en økt trafikkmengde som regel til et økt antall ulykker. Det er imidlertid ikke slik at antall ulykker øker like mye som trafikken. Ved en økt trafikkmengde på 1 %, øker antall ulykker som regel med mindre enn 1 %. Dette kan skyldes at hastigheten går ned og at trafikantene blir mer oppmerksomme. Redusert hastighet gir redusert skadeomfang i ulykkene. Som vi har vist i kapittel 2.2 er det ikke noe i ulykkesdataene som tyder på at vegnettet i Bjerkvik er spesielt ulykkesutsatt. Sammenlignet med referansesituasjonen er det, jmfør kapittel 3.2.2, beregnet at trafikken vil reduseres med nesten 100 bilturer per døgn. Tiltaket bør derfor ikke få noen negative konsekvenser for trafiksikkerheten, snarere tvert imot.

4 Anleggsfasen

4.1 Beregning av kjøretøyturer

Tiltaket har et masseoverskudd på snaut 700 000 m³ løse masser, som må kjøres bort. I anleggsfasen vil anleggskjøretøyene komme til og fra det offentlige vegnettet via tre avkjørsler som er vist i figur 20.



Figur 20: Avkjørsler for anleggstrafikk til og fra det offentlige vegnettet

For å beregne hvor mye anleggstrafikk det vil bli, oppgitt som ÅDT (kjøretøy per døgn) og YDT (kjøretøy per yrkesdøgn) er det brukt følgende beregningsforutsetninger:

- Anleggsvarighet 3 år
- 20 m³ per lastebillass (som i praksis betyr at hver lastebil har tilhenger)
- 2 bilturer per lastebillass
- Ingen trafikk i helgene

Tabell 10 viser beregnet ÅDT som følge av anleggstrafikken.

Tabell 10: Beregning av antall lastebilturer per dag i anleggsfasen

Område	Løse kubikk [m ³]		Lastebillass	Lastebil- turer	Lastebil- turer/år	ÅDT	YDT
	Opprinnelig	Korrigert					
Lallasletta	457 735	349 735	17 487	34 974	11 658	32	45
Vollan	183 240	183 240	9 162	18 324	6 108	17	23
Skoglund	44 376	44 376	2 219	4 438	1 479	4	6
Sum	685 351	577 351	28 868	57 735	19 245	53	74

I tabellen er det presentert både totalt antall løse kubikk, og et korrigert tall for Lallasletta. Denne korreksjonen skyldes at det skal etableres et midlertidig massemttak med kapasitet på 108 000 m³. Disse massene vil i anleggsfasen på 3 år ikke bli fraktet ut på det offentlige vegnettet. Det midlertidige massemttaket skal imidlertid tømmes 5 år etter at anlegget er ferdig. Dette betyr at vi får en anleggsfase del 2 der 108 000 m³ skal fraktes bort i løpet av 5 år etter at den første anleggsfasen er ferdig. Dette er omregnet til ÅDT som vist i tabell 11.

Tabell 11: Anleggsfase del 2 - bortkjøring av masser fra midlertidig massemttak i Lallasletta

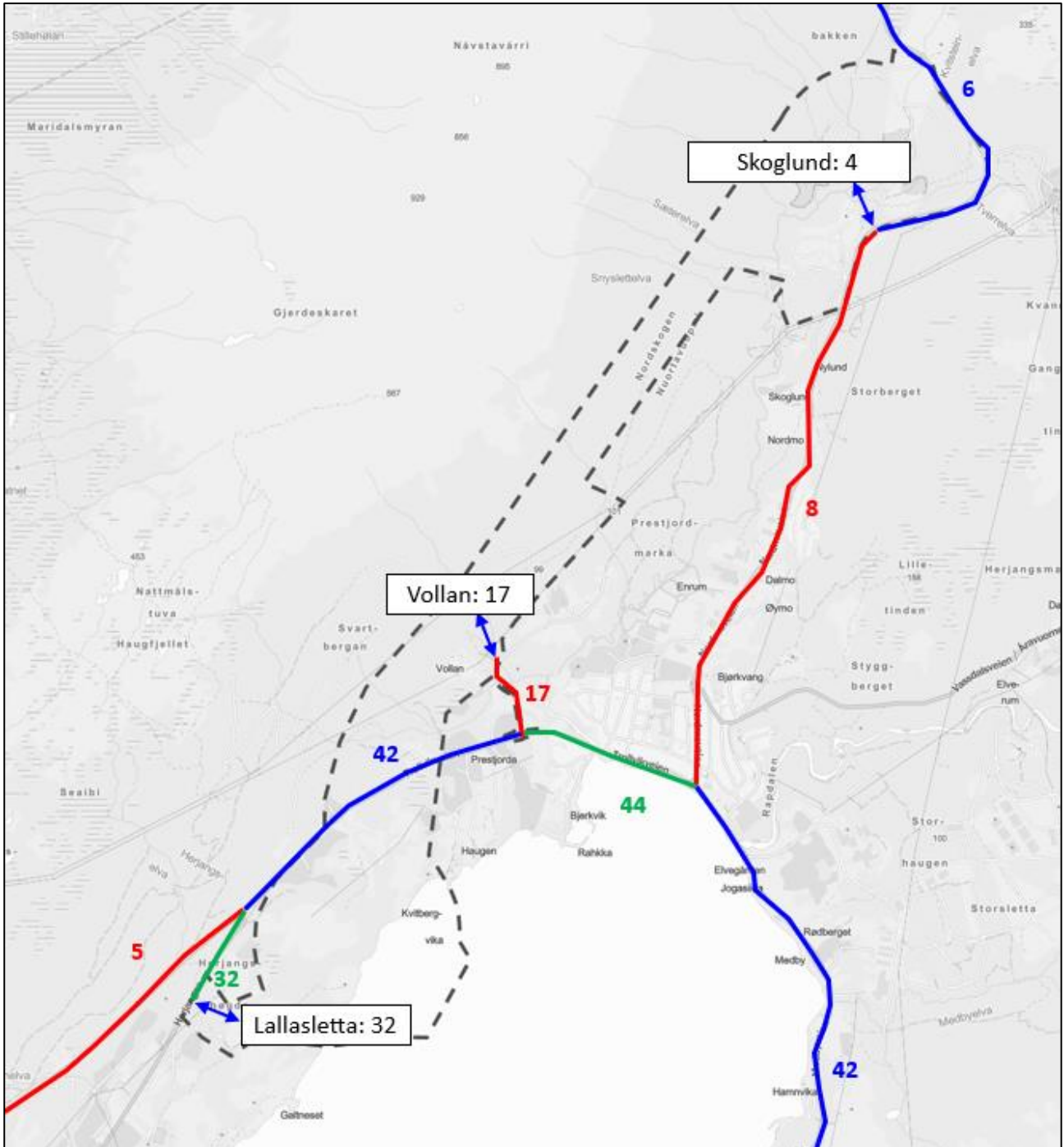
Område	Løse kubikk [m ³]	Lastebillass	Lastebil- turer	Lastebil- turer/år	ÅDT	YDT
Lallasletta	108 000	5 400	10 800	2 160	6	8

4.2 Fordeling av anleggstrafikk på vegnettet

Det er ikke endelig avklart hvor anleggstrafikken skal gå fordi dette blant annet vil være avhengig av om det er noen andre prosjekter som kan bruke overskuddsmassene. For å illustrere hvor mye anleggstrafikk det kan bli på vegnettet, er det valgt å ta utgangspunkt i samme trafikkfordeling som vist i driftsfasen, tidligere vist i figur 15, men trafikken til Bjerkvik er flyttet til E6 syd. Med disse forutsetningene får vi fordelt anleggstrafikken som vist i tabell 12. Resulterende trafikkøkning i vegnettet er illustrert i figur 21.

Tabell 12: Beregnet anleggstrafikk, fordelt på hovedveger, oppgitt i ÅDT

Område	E6 nord	E10	E6 syd	Sum
Lallasletta	3	3	26	32
Vollan	2	2	13	17
Skoglund	1	0	3	4
Sum	6	5	42	53



Figur 21: Beregnet trafikkøkning (ÅDT) som følge av anleggstrafikk

4.3 Vurdering av anleggsfasens konsekvenser

Av figur 21 ser vi at det er på E10 øst for Lallasletta og E6 syd for E10 at vi ser den største økningen i ÅDT som følge av anleggstrafikken. E6 og E10 er begge en del av det overordnede vegnettet som fint skal kunne håndtere denne trafikken, både med tanke på trafikkavvikling og trafikkssikkerhet. Også mellom E10 og Lallasletta bør anleggstrafikken være uproblematisk. Avkjørselen til Lallasletta er fra veien Herjangen, som håndterer en del tungtrafikk allerede i dagens situasjon ettersom Rema 1000 distribusjon holder til her.

Den trafikkteknisk mest utfordrende situasjonen i anleggsfasen oppstår, slik vi ser det, som følge av tungtrafikken til og fra Vollan. Jmfør figur 21 er det beregnet 17 lastebilurer her hver dag (sum begge retninger). Vi antar at det er mindre aktivitet i helgen enn ellers i uken, så trafikken på hverdager vil være større enn 17 kjøretøy per døgn. Denne trafikken vil kjøre ut på E10 via Prestjordvegen. Prestjordvegen er en relativt smal veg med bredde under 5 meter.



Figur 22: Prestjordvegen, sett fra krysset ved E10

Med bredde under 5 meter vil det bli vanskelig for anleggstrafikken å møtes. Det må dessuten forventes noen fotgjengere langs Prestjordvegen, som betjener i underkant av 50 boliger samt et Elias Minne bo- og rehabiliteringssenter. Med den ekstra tungtrafikken som følge av anleggsfasen vil det oppleves utrygt å gå langs Prestjordvegen. Vi anbefaler at Prestjordvegen breddeutvides, samt at det etableres et fortau. Fortauet bør etableres på østsiden av Prestjordvegen for å redusere antall kryssinger over Prestjordvegen til det nyanlagte fortauet.

5 Oppsummering med vurdering av tiltakets konsekvenser

I forbindelse med reguleringsplanforslag for produksjonsanlegg for hydrogen og ammoniakk ved Skoglund i Narvik kommune, er det gjennomført trafikkfaglige vurderinger som er dokumentert i foreliggende rapport.

Det er sett på to beregningsalternativer for planområdet:

- Referansesituasjonen innebærer å realisere et datasenter med opp mot 150 ansatte.
- Utbyggingsalternativet er produksjonsanlegget med 82 ansatte, hvorav 60 møter opp daglig på grunn av skiftordninger. I tillegg vil det bli øvrig industri med 65–70 ansatte. Totalt antall ansatte i utbyggingsalternativet er dermed 125–130 ansatte til stede.

Beregnet trafikk i de to scenariene er vist i tabellen.

Scenario	YDT	ÅDT	Morgen [kjt/t]			Ettermiddag [kjt/t]		
			Til	Fra	Sum	Til	Fra	Sum
Referanse	260	200	64	32	96	32	64	96
Utbygging	230	180	52	16	68	16	52	68
Endring	-30	-20	-12	-16	-27	-16	-12	-27

I utbyggingsalternativet er beregnet totalt 230 bilturer til og fra planområdet på hverdager (YDT). Når man ser hele året under ett (ÅDT), er det beregnet 180 bilturer per døgn. Dette er mindre enn i referansesituasjonen, hvor det er beregnet YDT 260 / ÅDT 200 til og fra planområdet.

Kapasitetsberegninger av avkjørselen viser at det ikke vil bli avviklingsproblemer. Kapasitetsberegningene er gjennomført med utgangspunkt i dimensjonerende time (30. største time).

Adkomstkrysset på E6 er i ferd med å etableres i tråd med vedtatt reguleringsplan for Bjerkvik datasenter. Krysset etableres med venstresvingefelt, og vi forutsetter for øvrig at krysset er i tråd med Statens vegvesens håndbøker. I og med at utbyggingsalternativet ifølge beregningene vil gi mindre trafikk enn det som ligger inne i referansealternativet, kan vi ikke se at det er behov for å endre geometrien i krysset.

Totalvurderingen er at utbyggingsalternativet har en positiv konsekvens sammenlignet med referansealternativet. Dette skyldes at forventet biltrafikk vil bli redusert. Sammenlignet med dagens situasjon vil det bli litt økt trafikk som vil være uten praktisk betydning for trafikksikkerhet og trafikkavvikling.

I anleggsfasen vil det bli økt anleggstrafikk i Bjerkvik. Det er beregnet totalt cirka 50 lastebilturer per dag i tre år. Trafikken vil stort sett øke på europavegene, som bør kunne håndtere den økte trafikken uten problemer. Det vil imidlertid også bli en økning i tungtrafikken på Prestjordvegen. Her øker tungtrafikken med 20 bilturer per døgn. Siden Prestjordvegen i dag er utformet som en smal boligveg med under 5 meters bredde, anbefales det å breddeutvide Prestjordvegen og i tillegg etablere et fortau her.