
RAPPORT

Detaljregulering datasenter, Bjerkvik

OPPDRAKSGIVER

Nordkraft Prosjekt

EMNE

Trafikkanalyse

DATO / REVISJON: 07.10.2020 / 01

DOKUMENTKODE: 10209308-RIT-RAP-001



Multiconsult

Denne rapporten er utarbeidet av Multiconsult i egen regi eller på oppdrag fra kunde. Kundens rettigheter til rapporten er regulert i oppdragsavtalen. Hvis kunden i samsvar med oppdragsavtalen gir tredjepart tilgang til rapporten, har ikke tredjepart andre eller større rettigheter enn det han kan utlede fra kunden. Multiconsult har intet ansvar dersom rapporten eller deler av denne brukes til andre formål, på annen måte eller av andre enn det Multiconsult skriftlig har avtalt eller samtykket til. Deler av rapportens innhold er i tillegg beskyttet av opphavsrett. Kopiering, distribusjon, endring, bearbeidelse eller annen bruk av rapporten kan ikke skje uten avtale med Multiconsult eller eventuell annen opphavsrettshaver.

RAPPORT

OPPDRAG	Detaljregulering datasenter, Bjerkvik	DOKUMENTKODE	10209308-RIT-RAP-001
EMNE	Trafikkanalyse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Nordkraft Prosjekt	OPPDRAGSLEDER	Trude Johnsen
KONTAKTPERSON	Dag-Arne Arnesen Wensel	UTARBEIDET AV	Britt Cristine Mathisen Sebastian Torstenson
		ANSVARLIG ENHET	10103050 Trafikk

01	30.09.2020	Omtale av anleggstrafikk	Delvin Kerro	Lars Peder Larsgård	Trude Johnsen
00	13.05.2020	Trafikkanalyse ifm Detaljregulering datasenter, Bjerkvik	Britt Cristine Mathisen og Sebastian Torsteinson	Sebastian Torsteinson og Delvin Kerro	Trude Johnsen
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

SAMMENDRAG

I forbindelse med Detaljregulering for datasenter i Bjerkvik, har denne trafikkanalysen fokusert på trafikkmengde og trafikkavvikling, kollektivdekning, samt forhold knyttet til sykkel - og gangtrafikk. Det redegjøres for konsekvenser av tiltaket, samt avbøtende tiltak.

Dagens situasjon

Planområdet ligger ca. fire kilometer nord for Bjerkvik sentrum, i Narvik kommune i Nordland. Dagens arealbruk i planområdet er noen få industribygg, grustak og grøntareal.

Planområdet ligger ved europavei 6. Trafikkmengden der er 2000 i årsdøgntrafikk (ÅDT). Registrert tungtrafikkandel er 18%. Fartsgrensen på E6 er 80 kilometer i timen. Innenfor planområdet ligger gamle Nordmoveien. Der er fartsgrensen 50 kilometer i timen. Det foreligger ikke trafikk tall for gamle Nordmoveien i nasjonal veidatabank. Det antas at det er lite gangtrafikk og sykkeltrafikk langs E6. Nærmeste holdeplass til planområdet er holdeplassen Skoglund. Holdeplassen er ikke opparbeidet og har et veldig begrenset kollektivtilbud, som er lite egnet for arbeidsreiser. Det forventes derfor at holdeplassen er svært lite brukt, om i det hele tatt.

Det er ikke registrert noen politirapporterte trafikkulykker med personskade i planområdet eller ved adkomsten til planområdet i siste 10 års periode. De tre ulykkene som er registrert lengre nord på E6 medførte kun lettere skade.

Fremtidig situasjon

Hensikten med reguleringsplanen er primært å legge til rette for etablering av haller for datalagring (evt. annen kraftkrevende næringsvirksomhet) med tilhørende administrasjonsbygg. Området skal tilrettelegges med nødvendig adkomstveier og øvrig infrastruktur.

Trafikk generert av tiltaket vil i all hovedsak være arbeidsreiser fra høyst 150 ansatte. Med 150 ansatte ved datasenteret er det estimert en økning i ÅDT på 300 kjøretøy pr. døgn. Økning antas å gi minimal effekt på trafikkavvikling i området og E6. På hverdager er det beregnet en virkedøgntrafikk (YDT) på 255 kjt/døgn. I helgene er det beregnet 34 kjt/døgn. Totalt en avrundet verdi på 300 i ÅDT (kJt/døgn). Det forventes at det meste av trafikken vil komme fra sør da de aller fleste ansatte vil være bosatt i Bjerkvik/Narvik området. Inkludert fremskrevet trafikk på E6 er det beregnet en ÅDT på 2400 kjt/døgn sørover på E6 og 2300 kjt/døgn nordover på E6 i år 2040. Det er ikke gjennomført framskriving av internttrafikk på området da denne er antatt meget lav i dagens situasjon. Fremtidig trafikk, ved åpning av datasenteret, anslås derfor å ligge på om lag 300 i ÅDT. Beregning av turproduksjon i anleggsfase vil først være mulig å gjennomføre når det foreligger data på forventet antall kjøretøy til/fra anleggsplassen. Adkomst til området er via avkjørsel fra E6 til (gamle) Nordmoveien. Avkjørsel vil bli bygget slik den er prosjektert i forbindelse med regulering av Nordre Bjerkvik næringsområde. Teknisk plan for opparbeidelse foreligger. Det må legges til rette for en hensiktsmessig og trafiksikker varelevering.

Det forventes at gangtrafikk til planområdet vil være begrenset, da det ikke er utadrettet virksomhet og det er noe avstand til boligområder. Gangtraséer bør generelt være avgrenset fra større kjøretøy, spesielt der det rygges. Det kan forventes noe sykkeltrafikk ved at noen av de ansatte sykler til arbeid. Det må derfor tilrettelegges for sykkelparkering. De som sykler forventes å være voksne som kan håndtere trafikkmiljøet. Fartsgrensen er høy (80 kilometer i timen), men trafikkmengden er begrenset (ÅDT på 2000 kjt/døgn i dagens situasjon). Det ble stilt som rekkefølgekrav til reguleringsplan for Nordre Bjerkvik næringsområde at det skulle etableres gang- og sykkelvei parallelt med E6 fram til Nordmoveien (som går inn i planområdet), slik at planområdet vil få en adkomst for syklende som er separat fra E6. Eventuell etablering av en slik G/Sveg gir størst effekt på reisevaner om tilbudet er på plass når anlegget tas i bruk. Imidlertid vil etablering av G/Sveg tilgodese et veldig lite antall syklist, om det kun er for fremtidige ansatte i dette tiltaket. Det forventes ikke at kollektiv vil bli brukt som transportform i nevneverdig grad. I reguleringsplanen «1806 2013008 - DETALJREGULERINGSPLAN FOR NORDRE BJERKVIK NÆRINGSOMRÅDE» er det allerede regulert inn bussholdeplass på gamle Nordmoveien, slik at eventuelle busspassasjerer slipper å krysse E6. Anbefalt holdeplassstype på gamle Nordmoveien er kantstopp. Da det ikke er utadrettet virksomhet, vil parkeringsbehovet i stor grad være for de inntil 150 ansatte, ca. 95 bilparkeringsplasser og ca. 17 sykkelparkeringsplasser.

Ny avkjørsel forventes at vil forbedre trafiksikkerhetssituasjonen i krysset med E6. Myke trafikanter og store kjøretøy bør ikke blandes, spesielt der det rygges. Trafiksikkerheten må vurderes nærmere i forbindelse med detaljprosjektering av veganlegg i planområdet.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	6
1.1	Om analysen	6
1.2	Formål	6
2	Planområde og lokalisering	6
3	Dagens situasjon	7
3.1	Arealbruk	7
3.2	Vegnett og trafikkmengder	8
3.3	Turproduksjon	9
3.4	Sykkel og gange	9
3.5	Kollektivtrafikk	9
3.6	Trafikksikkerhet	12
4	Fremtidig situasjon	13
4.1	Utbyggingsplaner	13
4.2	Turproduksjon og trafikkmengder	13
4.2.1	Turproduksjon og trafikkmengder i driftsfasen	13
4.2.2	Turproduksjon i anleggsperioden	13
4.3	Adkomst	14
4.4	Varelevering	14
4.5	Sykkel og gange	15
4.6	Kollektiv	15
4.7	Parkering	16
4.7.1	Bilparkering	18
4.7.2	Sykkelparkering	18
4.8	Trafikksikkerhet	19
5	Oppsummering og konklusjon	19
5.1	Dagens situasjon	19
5.2	Fremtidig situasjon	20
6	Referanser	21

1 Innledning

1.1 Om analysen

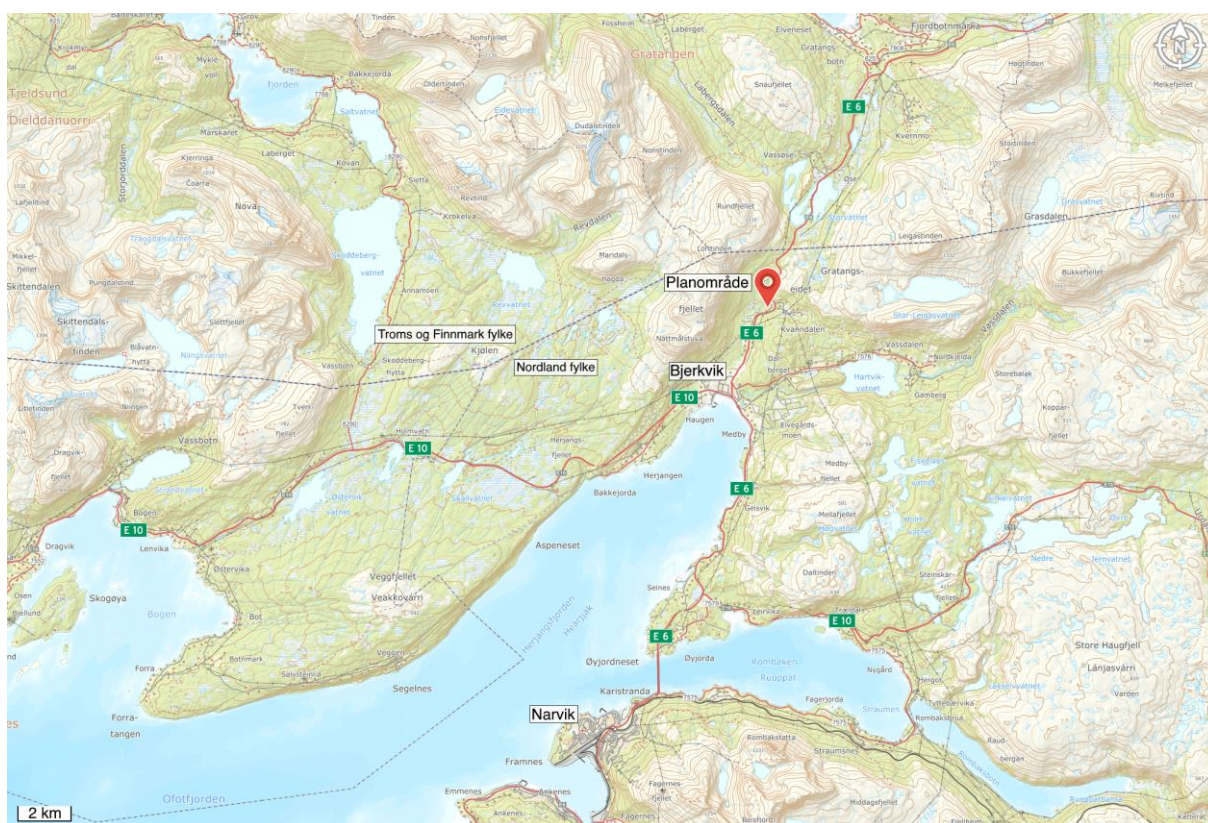
Temaer som vil belyses i trafikkanalysen er trafikkmengde og trafikkavvikling, kollektivdekning, samt forhold knyttet til sykkel - og gangtrafikk. Det redegjøres for konsekvenser av tiltaket, samt avbøtende tiltak.

1.2 Formål

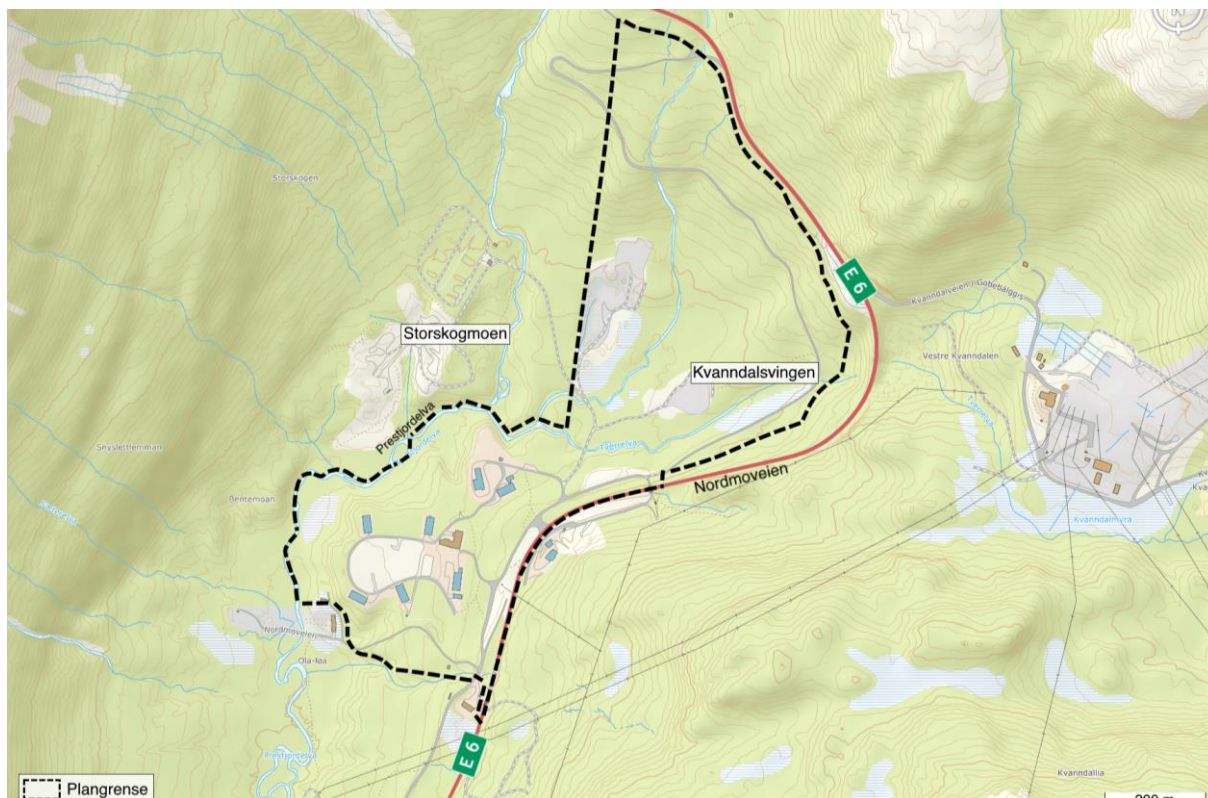
Reguleringsplanen skal legge til rette for etablering av næringsvirksomhet i Bjerkvik, primært haller for datalagring med tilhørende administrasjonsbygg. Området skal tilrettelegges med nødvendig adkomstveier og øvrig infrastruktur.

2 Planområde og lokalisering

Planområdet ligger ca. fire kilometer nord for Bjerkvik sentrum, i Narvik kommune i Nordland. Se figur 1. Planområdets størrelse er på ca. 500 daa. Se figur 2.



Figur 1: Planområdets lokalisering markert med rødt, nord for Bjerkvik og Narvik, mot fylkesgrensa til Troms og Finnmark. Kartkilde: Norgeskart / Kartverket.



Figur 2: Planavgrensning for tiltaket, markert med sort stiptet linje. Planområdets størrelse er på ca. 500 daa. Kartkilde: Norgeskart / Kartverket.

3 Dagens situasjon

3.1 Arealbruk

Dagens arealbruk i planområdet er noen få industribygg og grøntareal. Det er et grustak og lager for eksplosiver. Se figur 3 for 3D-illustrasjon av området og figur 5 på neste side for ortofoto. For mer detaljerte beskrivelser henvises det til forslag til planprogram (Multiconsult, 2019).



Figur 3: 3D-illustrasjon av dagens situasjon i området (retning nor-øst), hentet fra planprogrammet (Multiconsult, 2019). E6 inntegnet.

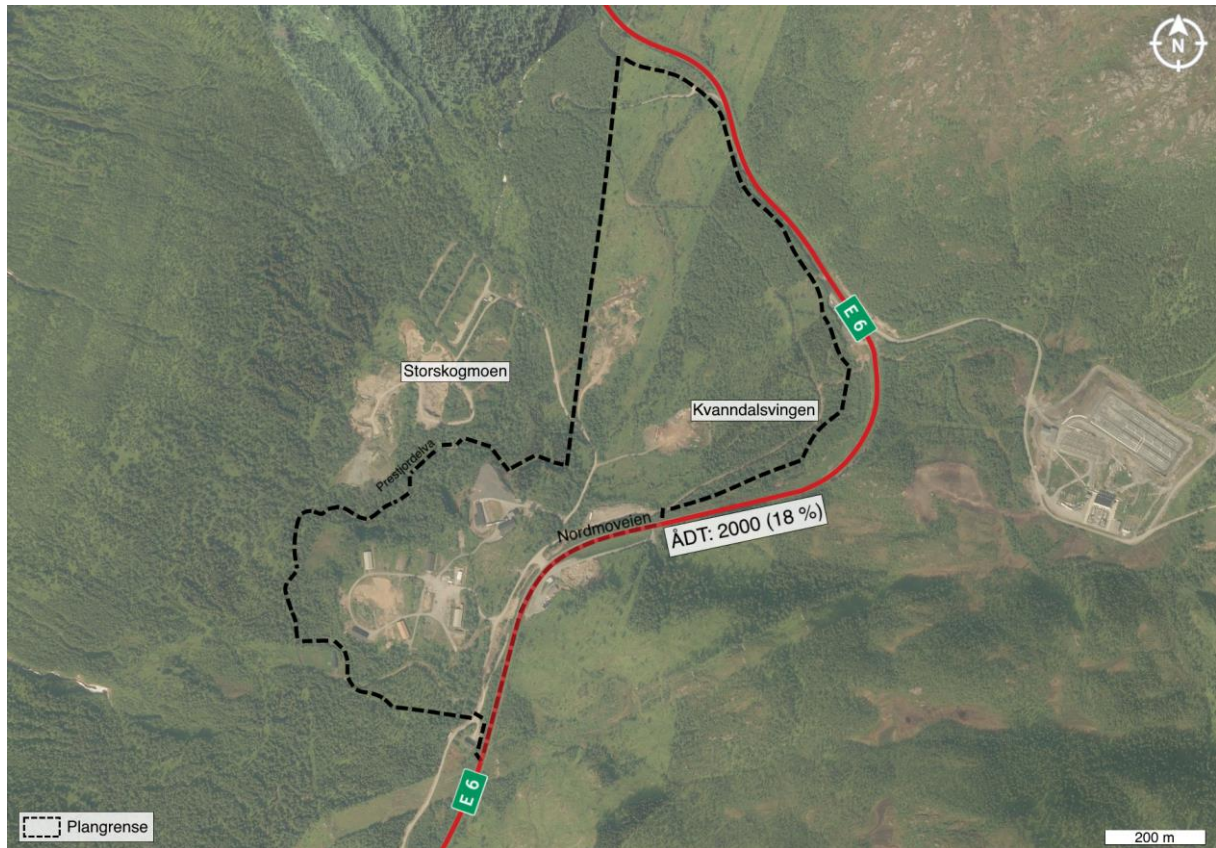


Figur 4: ortofoto av planområdet hentet fra Norgeskart.

3.2 Vegnett og trafikkmengder

Planområdet ligger ved europavei 6 (E6). Ifølge nasjonal veidatabank er trafikkmengden på europaveien 2000 i årsdøgntrafikk (ÅDT). Registrert tungtrafikkandel er 18%. Trafikktallet gjelder for 2019 (Statens vegvesen, 2020).

Fartsgrensen på E6 er 80 kilometer i timen. Innenfor planområdet ligger gamle Nordmoveien. Der er fartsgrensen 50 kilometer i timen. Det foreligger ikke trafikktall for gamle Nordmoveien i nasjonal veidatabank. Trafikken antas å være betydelig mindre enn på E6.



Figur 5: ÅDT kart for området viser en ÅDT på 2000 kjøretøy pr. døgn på europavei 6. Tungtrafikkandelen er oppgitt til 18 %. Det er ikke gjort trafikkregistrering innenfor planområdet. Kartkilde: Norgeskart / Kartverket. Datakilde: NVDB.

3.3 Turproduksjon

Det er et steinbrudd og et lager for eksplosiver i området. Fra grustaket som kommunen disponerer estimeres det at det er 1-2 turer til i måneden (informasjon fra Sigbjørn Normann, Veg og park, Narvik kommune). Turproduksjon utover dette er ukjent, men antas å være meget lav. Det er også et lager for eksplosiver i området, med et ukjent antall turer til og fra.

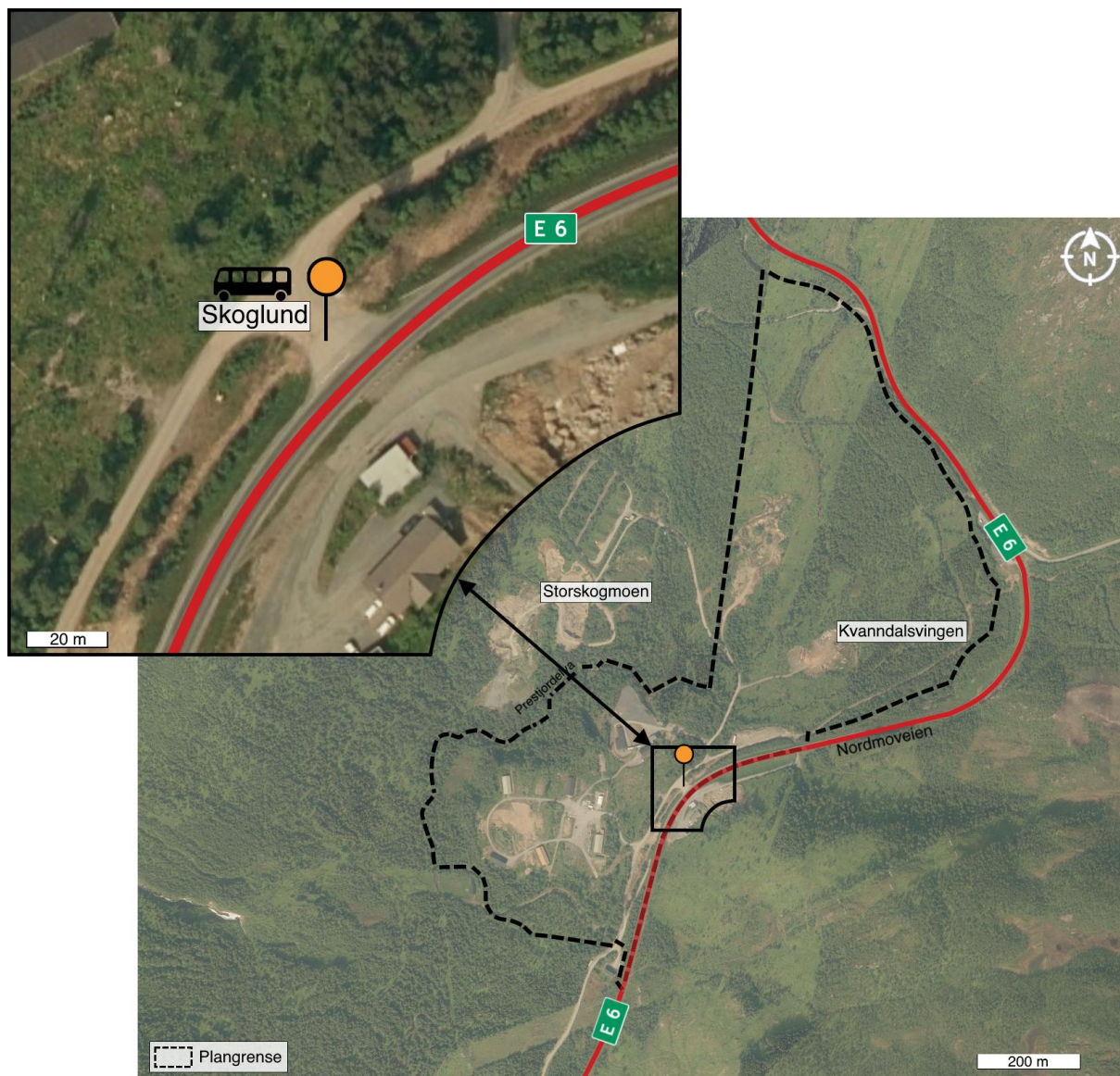
Dagens turproduksjon er ikke beregnet i detalj, da funksjoner som er å finne på område i dagens situasjon også vil være der fremtiden. Hvis funksjoner skulle vært fjernet i fremtidig situasjon, ville denne trafikken blitt beregnet og trukket fra, før nyskapt trafikk ville vært lagt til.

3.4 Sykkel og gange

Det antas at det er lite gangtrafikk langs E6, da det er lite målpunkter for gående i området og 3 km avstand til Bjerkvik sentrum. Sykkeltrafikk i området kan være arbeidsreiser, da gjerne med el-sykkel, eller tursykling. Det forventes imidlertid at sykkelandelen er lav.

3.5 Kollektivtrafikk

Nærmeste holdeplass til planområdet er holdeplassen Skoglund. Se figur 6. Ifølge reiseplanleggeren Reis Nordland, ligger holdeplassen i avkjørselen til planområdet, som gir svært god adkomst til holdeplassen. Plasseringen tilsier imidlertid også at holdeplassen ikke er opparbeidet.



Figur 6: Skoglund bussholdeplass - plassering i avkjørselen til planområdet – betjener bussrute 18-642 (Nordland Fylkeskommune, 2020a). Kartkilde: Norgeskart / Kartverket.

Holdeplassen betjenes kun på skoledager, med ca. seks til syv avganger per dag i hver retning. Se avgangstider i tabell 1. Planområdet kan sies å ha et veldig begrenset kollektivtilbud, som er lite egnet for arbeidsreiser. Nordland fylkeskommune, Samferdsel, opplyser i epost 7/5-20 at *eneste kollektivtilbudet i dette området er skolebussen til Bjerkvik skole. Denne har ingen registrerte påstigende passasjerer på Skoglund*. Det antas at bussen kjører E6 til Skoglund og langs gamle Nordmoveien i retning Bjerkvik, og motsatt på ettermiddag.

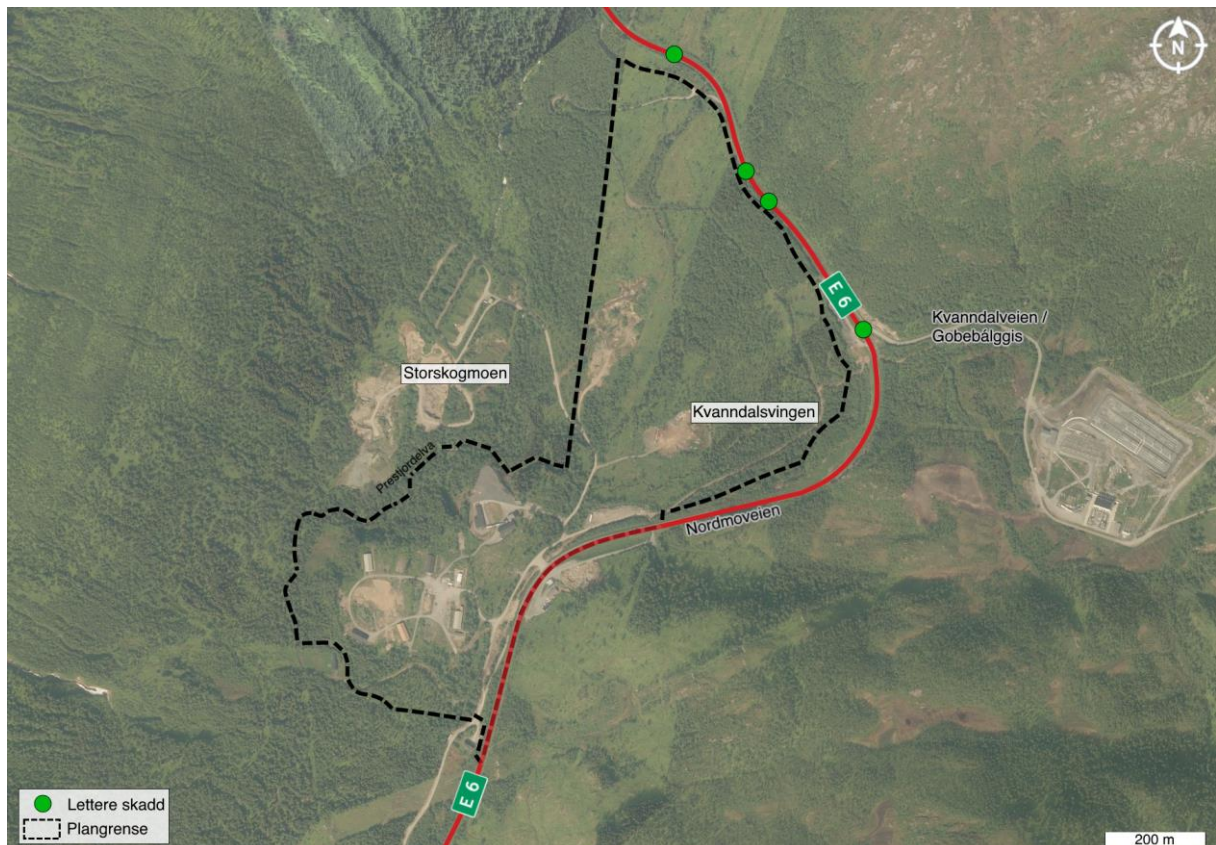
Tabell 1: Rutetabellen i retning Vassdalen, fra Narvik sentrum via Bjerkvik sentrum til holdeplassen Skoglund (Nordland Fylkeskommune, 2020b). Avganger fra holdeplassen Skoglund markert med gul ramme.

18-642 Narvik - Langstrand - Øyjord - Bjerkvik - Vassdalen - Herjangen											
Mandag - Fredag											
21.08.2019 - 19.08.2020	SK	SK	on SK	fr SK	ti-on- to-fr SK	ti-on- to-fr SK	ma SK	ma SK	SK	SK	SK
Framnes torg									14:35	15:35	....
Idrettens hus									14:40	15:40	....
Narvik bussterminal			12:35	13:15	....	....	....	....	14:45	15:45	....
Rådhuset	07:25	....	12:38	13:18	....	....	....	....	14:47	15:47	....
Rombakksbru syd	07:44	....	12:54	13:34	....	....	....	....	14:59	15:59	....
Langstrand			12:55	13:35	....	....	....	....	15:00	16:00	....
Trældal kryss nord			12:58	13:38	....	....	....	....	15:03	16:03	....
Seines skole			13:05	13:45	....	....	....	....	15:07	16:07	....
Øyjord		08:05	13:07	13:47	....	....	....	....	15:15	16:15	....
Seines kryss		08:10	13:14	13:54	....	....	....	....	....	....	....
Bjerkvik											16:10b
Bjerkvik skole		08:20	....	....	14:08	14:27	14:50	15:10	....	....	....
Nordmo						14:30	....	15:13	....	....	....
Skoglund						14:33	....	15:16	....	....	....
Vassdalen						14:55	....	15:38	....	....	....
Prestjord Snuplass					14:13	....	14:55	....	....	....	....
Herjangen					14:18	....	15:00	....	....	....	16:18
Herjangen snuplass					14:20	....	15:02	....	....	....	16:20
Bjømeberget											16:32
Vassdalen											16:50

3.6 Trafikksikkerhet

Det er ikke registrert noen politirapporterte trafikkulykker med personskade i planområdet eller ved adkomsten til planområdet i siste 10 års periode (2010-2019) (Statens vegvesen, 2020).

Nærmeste ulykke til avkjørsel til planområdet skjedde i krysset mellom E6 og Kvanndalveien /Gobebálggis. Det var en bilulykke med to biler med kryssende kjøreretning. Ulykken skjedde på ettermiddagstid på en hverdag og medførte lettere skade. Også de tre ulykkene lengre nord medførte kun lettere skade. Disse var møteulykker på rett veistrekning. Se figur 7.



Figur 7: Politiregistrerte trafikkulykker med personskade i, eller i nærhet av planområdet de siste ti år (2010-2019), markert med grønne sirkler (Statens vegvesen, 2020).

4 Fremtidig situasjon

4.1 Utbyggingsplaner

Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for etablering av næringsvirksomhet i Bjerkvik. Det ønskes primært å legge til rette for etablering av datahaller med tilhørende administrasjonsbygg. Området skal tilrettelegges med nødvendig adkomstveier og øvrig infrastruktur. Det er aktuelt å åpne for etablering av annen kraftkrevende næringsvirksomhet.

4.2 Turproduksjon og trafikkmengder

4.2.1 Turproduksjon og trafikkmengder i driftsfasen

Det forventes lite besøkende til anlegget, da det ikke er utadrettet virksomhet. Trafikk generert av tiltaket vil i all hovedsak være arbeidsreiser. Vi legger til grunn at det vil bli høyst 150 ansatte. Det forventes at det vil ta flere år før maksimalt antall ansatte er nådd. Det forventes at det vil være tre skift, med halvparten av de ansatte til stede i normal arbeidstid (kl. 08-16).

Det forventes at det meste av trafikken vil komme fra sør da de aller fleste ansatte vil være bosatt i Bjerkvik/Narvik området. Varetransport anses å være marginalt sammenlignet med trafikkbidraget fra de ansatte. Bytte av maskiner skjer så sjeldent at det ikke bidrar merkbart til totalt forventet trafikkmengde (informasjon fra Dag-Arne Wensel, prosjektleder, Nordkraft Prosjekt). I forbindelse med vaktskiftet, når ett skift ankommer og ett skift drar, kan det da i teorien være inntil 112 ansatte i området.

Med utgangspunkt i avstand til Bjerkvik/Narvik området er det antatt en bilandel på 85 %. De resterende 15 % er antatt at sykler (eventuelt om noen går) til og fra arbeid. Det er antatt 20 ansatte på jobb i helger, da datasenteret er operativt 24 timer i døgnet.

På hverdager er det beregnet en virkedøgntrafikk (YDT) på 255 kjt/døgn. I helgene er det beregnet 34 kjt/døgn. Totalt gir dette en ÅDT på 289 kjt/døgn. Gjeldene avrundet verdi blir 300 i ÅDT (kjt/døgn).

All trafikk er regnet som sum begge veier. Én arbeidsreisende generere altså to turer. Økningen i ÅDT antas å primært gi utslag i sørgående retning på E6. Det antas en retningsfordeling hvor 1/3 kjører til/fra E6 nord og 2/3 kjører til/fra E6 sør. Med et tillegg på 300 kjøretøy pr. døgn gir dette følgende ÅDT for dagens situasjon og år 2040:

- E6 nord: 2100 i ÅDT (dagens situasjon + nytt datasenter)
- E6 sør: 2200 i ÅDT (dagens situasjon + nytt datasenter)
- E6 nord, år 2040: 2300 i ÅDT (fremskrevet trafikk + nytt datasenter)
- E6 sør, år 2040: 2400 i ÅDT (fremskrevet trafikk + nytt datasenter)

Framsrevet trafikk etter transportøkonomisk institutt sin rapport 1362/2014 – «Grunnprognoser for persontransport 2014-2050» - for Nordland fylke (Transportøkonomisk institutt, 2014).

Det er ikke gjennomført fremskriving av interntrafikk på området da denne er antatt meget lav i dagens situasjon. Fremtidig trafikk, ved åpning av datasenteret, anslås derfor å ligge på om lag 300 i ÅDT.

4.2.2 Turproduksjon i anleggsperioden

Det er ikke avklart om hele området skal selges til en eller flere aktører, eller om de ulike tomtene og områdene bygges ut samtidig eller i flere etapper over tid. Det er derfor usikkert hvor lang

tidsperiode anleggstrafikken vil bli fordelt over. Usikkerheten gjelder både anleggstrafikk i forbindelse med oppføring av bygg, samt utkjøring av masser.

Totalt overskudd av masse er iht. foreliggende konsept anslått til 534.400 m³, dette er et grovt estimat. Det forutsettes 10 m³ per lass, dette tilsvarer en trafikkmengde på ca. 53 440 kjøretøy.

Det er mange usikkerheter knyttet til anleggsperioden og i forbindelse med oppføring av bygg, dermed er det vanskelig å gi et realistisk anslag på anleggstrafikk knyttet til oppføring av bygg. Beregning av turproduksjon i anleggsfase vil først være mulig å gjennomføre når det foreligger data på forventet antall kjøretøy til/fra anleggsplassen.

4.3 Adkomst

Adkomst til området er via avkjørsel fra E6 til (gamle) Nordmoveien. Avkjørsel til planområdet fra E6 er tidligere regulert i reguleringsplan for Nordre Bjerkvik næringsområde. Dette vil bli videreført, jf bestemmelse 2.13.2 i Kommunedelplan for Bjerkvik. Ny avkjørsel er prosjektert iht. regulering for Nordre Bjerkvik næringsområde, og teknisk plan for opparbeidelse foreligger. Prosjektering er godkjent av Statens Vegvesen (Helga Elisabeth Instanes, Vegvesenet 04.09.18). Avkjørsel vil bli bygget slik den er prosjektert i forbindelse med regulering av Nordre Bjerkvik næringsområde.

4.4 Varelevering

Det er forventet at varelevering vil begrense seg til levering av utstyr ved behov. Dette vil være så sjeldent at det ikke vil være merkbart på trafikkmengden. Det fremgår av Planbestemmelser og retningslinjer til kommuneplanens arealdel 2017-2028 at ved etablering av næringsvirksomhet skal det legges til rette for trafiksikker og effektiv varelevering, primært på egen grunn (Narvik kommune, 2017). Bransjestandard for varelevering (BVL) inneholder anbefalinger fra bransjen med tanke på varelevering, og referanser til ulikt regelverk. Denne standarden er utarbeidet av Leverandørenes Utviklings- og kompetansesenter (LUKS), i samråd med bransjens aktører og relevante myndigheter.

Det etterspørres blant annet følgende:

- at det er tatt hensyn til adkomst, plassering og utforming av varemottak
- at vareleveringsbil kan stå lovlig på offentlig grunn (skilting), dersom varemottak ikke er på egen eiendom
- at brøytet snø blir fjernet fra manøvrerings- og oppstillingsområde
- at oppstillingsplassen er lang og bred nok. Store biler må beregnes å være 2,6 m brede, i tillegg til 30 cm speil på hver side. I Norge kan lastebiler (uten tilhenger) være inntil 12 m lange. I tillegg må det avsettes 3 meter til bakløfter/heis og dennes bevegelser. Bransjestandarden anslår at 20 % av distribusjonsbiler er over fire meter høye.
- at oppstillingsplass er sklisikker
- at vareleveringsbil står vannrett langs både lengde- og breddeakse ved lossing/lasting (oppstillingsplassen bør ikke ha mer enn 1 grads helling)
- at det er terskelfri adkomst fra vareleveringsbil til lager
- at underlaget er jevnt, hardt, sklisikkert og uten terskler. Det anbefales betongdekke der jekketraller og transportbur skal benyttes. Varmekabler anbefales der det ikke er overbygg og vindskjerming

- at det er strømuttak for å kunne skru av potensielt støyende og forurensende kjøleaggregat, og for å kunne lade elektriske vareleveringskjøretøy
- at interne transportveier er minimum 2,7 m brede og minimum 2,7 m høye
- at avstand mellom vareleveringsbil og lager er under 50 m

Om adkomst til varemottak sier bransjestandarden at den ikke må være sperret av privatbiler, søppelcontainere og lignende. Gangtrafikk må ikke krysse vareleverandørens ryggeareal. Adkomst og oppstillingsplasser må bli ryddet for snø og is.

For oppstillingsplass parallelt med fortau anslås det en lengde på 15 m for biler på 12 meter, og 21,5 m for biler på 17,5 m. Oppstillingsplasser må være minst tre meter bred og tilpasset lokale forhold. Det må avsettes fri høyde på 4,5 meter. Ved utkjøring fra varemottak skal utkjørselen være utformet slik at sjåføren har 20 m fri sikt til hver retning (LUKS, NLF og NHO-LT, 2018). Det bør unngås en løsning som innebærer rygging med store kjøretøy, da store kjøretøy har stor blindsoner, som gjør rygging uten hjelpemannskap risikofylt og i strid med trafikkreglenes §11, samt Bransjestandarden for varelevering (LUKS). Derfor anbefales en snuplass hvor man kan snu uten å rygge.

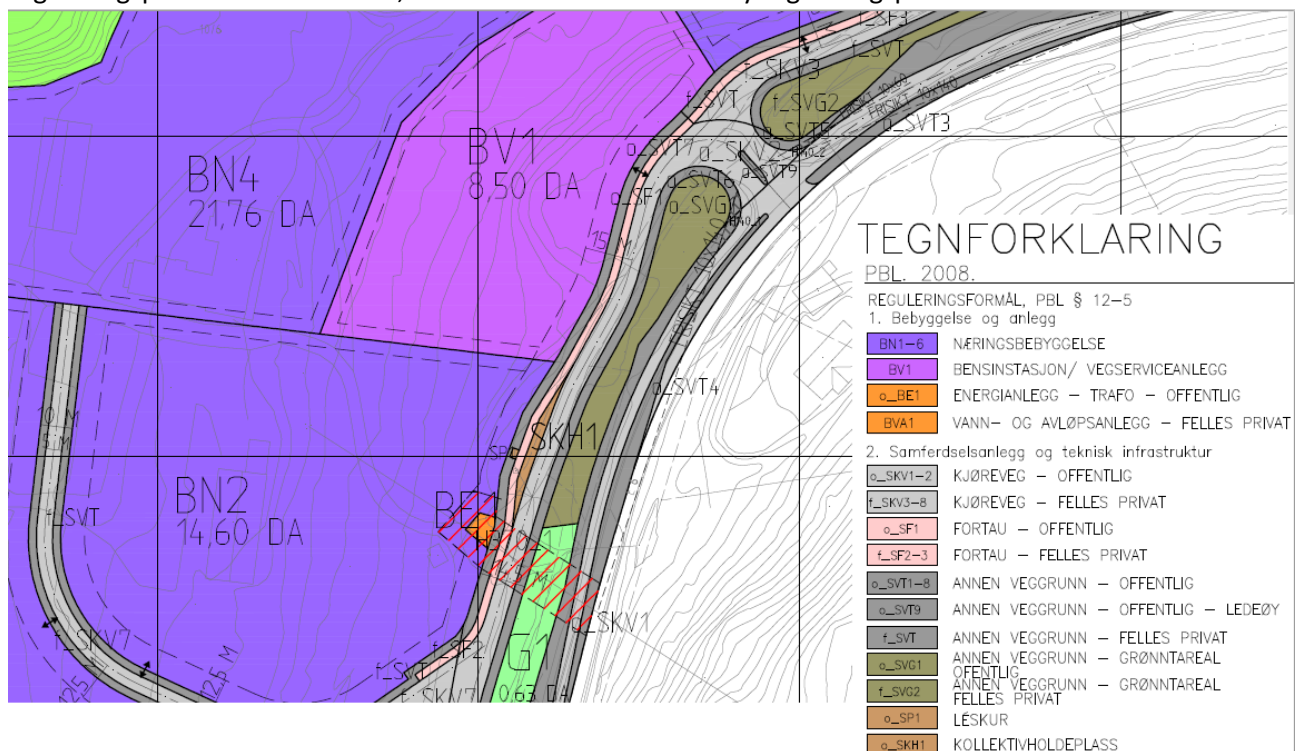
4.5 Sykkel og gange

Det forventes at gangtrafikk til planområdet vil være begrenset, da det ikke er utadrettet virksomhet og det er noe avstand til boligområder. Gangtraséer bør generelt være avgrenset fra større kjøretøy, spesielt der det rygges. Det kan forventes noe sykkeltrafikk ved at noen av de ansatte sykler til arbeid. Det må derfor tilrettelegges for sykkelparkering, se kapittel 4.7 Parkering. De som sykler forventes å være voksne som kan håndtere trafikkmiljøet. Fartsgrensen er høy (80 kilometer i timen), men trafikkmengden er begrenset med ÅDT på 2000 kjt/døgn i dagens situasjon. Beregnet fremtidig ÅDT i år 2040 er på 2400 kjt/døgn i sørgående retning på E6. Det ble stilt som rekkefølgekrav til reguleringsplan for Nordre Bjerkvik næringsområde at det skulle etableres gang- og sykkelvei parallelt med E6 fram til Nordmoveien (som går inn i planområdet fra sør), slik at planområdet vil få en adkomst for syklende som er separat fra E6. Etablering av en slik G/Sveg vil gi et mer attraktivt sykkeltilbud. Reisevaner etableres når en starter å jobbe et sted, det vil dermed være fordelaktig om tilbudet er på plass når anlegget tas i bruk. Imidlertid vil etablering av G/Sveg tilgodese et veldig lite antall syklist, om det kun er for fremtidige ansatte i dette tiltaket. Behovet for å videreføre rekkefølgebestemmelsen vurderes i det videre planarbeidet.

4.6 Kollektiv

I reguleringsplanen «1806 2013008 - Detaljreguleringsplan for Nordre Bjerkvik Næringsområde» er det allerede regulert inn bussholdeplass på gamle Nordmoveien. Det er ikke forventet at

reguleringsplanen vil bli realisert, ettersom den erstattes av ny reguleringsplan.



Figur 8: Utsnitt fra plankart for reguleringsplanen 1806 2013008 - DETALJREGULERINGSPLAN FOR NORDRE BJERKVIK NÆRINGSOMRÅDE, som viser bussholdeplass ved kryss med E6, markert med brunt, og fortau markert med rosa.

Holdeplass på gamle Nordmoveien gjør at eventuelle busspassasjerer slipper å krysse E6, som er en fordel. Som det framgår av tabell 2, er det med en fartsgrense på 50 km/t ikke nødvendig med busslomme før en har en trafikkmengde på over 12 000 i ÅDT, som er lite sannsynlig at vil bli på gamle Nordmoveien. Anbefalt holdeplassestype her er dermed kantstopp, som både sparer areal og gir mer effektiv betjening av holdeplassen (Statens Vegvesen, 2014). Det anbefales derfor at holdeplassen reguleres inn som kantstopp i stedet for lomme.

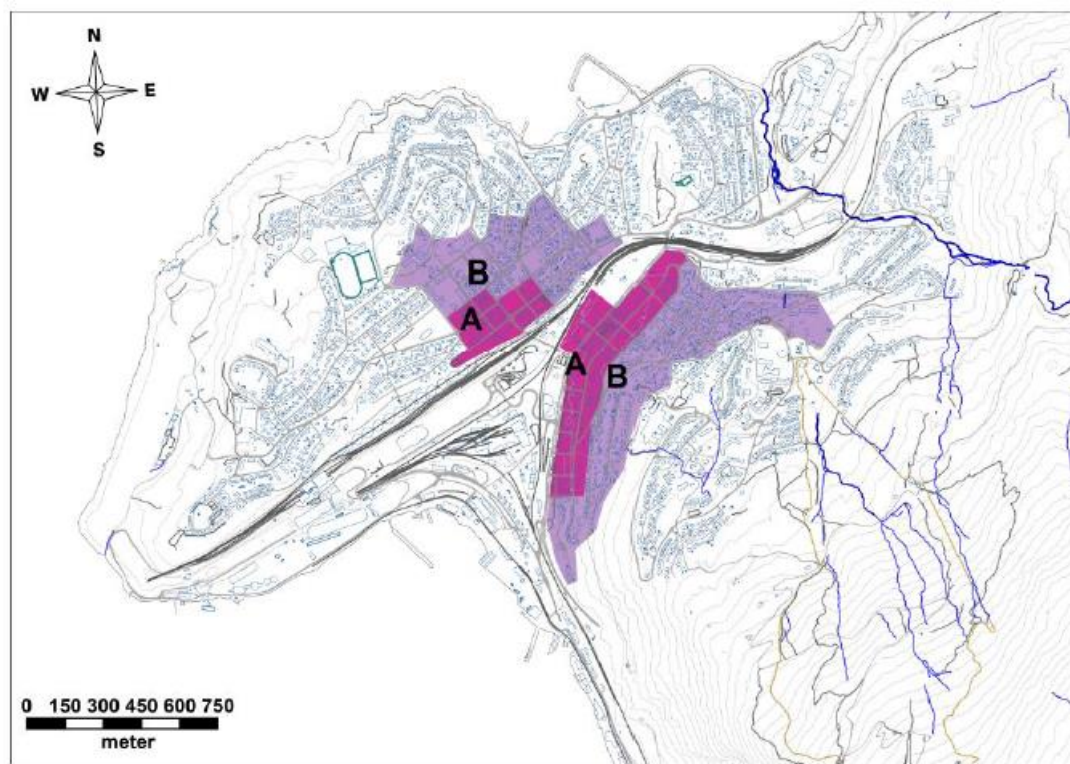
Tabell 2: Anbefalt holdeplassestype ut fra fartsgrense og trafikkmengde. (Statens Vegvesen, 2014) Aktuelt intervall markert med gul ramme.

ÅDT	Hastighet		
	30, 40, 50 km/t	60, 70 km/t	80 km/t**
<1500	Kantstopp	Kantstopp/busslomme	Kantstopp/busslomme
1500-4000	Kantstopp	Kantstopp/busslomme	Busslomme
4000-12000	Kantstopp	Busslomme	Busslomme
>12000	Busslomme*	Busslomme	På rampe/busslomme

Pga. svært begrenset kollektivtilbud, som ikke er på tidspunkt som er egnet for arbeidsreiser, forventes det ikke er at kollektiv vil benyttes i nevneverdig grad.

4.7 Parkering

Narvik kommunes parkeringsnorm fremgår av Planbestemmelser og retningslinjer til kommuneplanens arealdel 2017-2028. Kommunen er delt inn i sone A, B og resten av kommunen. Aktuelt planområde er utenfor kartet som er vist i planbestemmelsene og det er dermed i sonen «resten av kommunen».



Figur 9 parkeringssoner i Narvik kommune (Narvik kommune, 2017)

Tabell 3 Parkeringsnorm for Narvik kommune (Narvik kommune, 2017)

Virksomhet / formål	Enhet	Bil		Sone A	Sone B			Resten av kommunen		
		min	max	Sykkel	min	max	Sykkel	min	max	Sykkel
Boenhet under 50 kvm ²	Pr boenhet	0,4	-	1	0,5	-	1	1	-	1
Boenhet over 50 kvm	Pr boenhet	0,8	-	2	1	-	2	1,75	-	2
Fritidsbolig	Pr boenhet	-	-	-	-	-	-	1,20	-	-
Handel	100m ² BRA	0,8	1	2	1	1,25	1,5	1,25	1,5	2
Kontor og arbeidsintensiv næring	100m ² BRA	0,5	1	2	0,8	1,25	2	1,25	1,5	2
Industri og lager	100m ² BRA	0,5	1	1	0,5	1	1	1	1,25	2

Det er også påpekt i bestemmelsene at det for store utbyggingsområder kan praktiseres en strengere maksimumsnorm for parkering, for å sikre prioritering av gange, sykkel og kollektiv (Narvik kommune, 2017). Som det fremgår av tabellen, er bestemmelsene knyttet til utbygget areal. I dette tilfellet er det ikke avklart hvor mange kvadratmeter som skal bygges ut. Virksomheten er også av en type som har svært lite besøkende. Da det ikke er utadrettet virksomhet, vil parkeringsbehovet i stor grad være for de ansatte. I vurdering av parkeringsbehov tas det derfor utgangspunkt i antall ansatte. Det er forventet at tiltaket kunne vil gi inntil 150 årsverk når det er fullt utbygget.

4.7.1 Bilparkering

Pga. områdets lokalisering forventes det at ansatte i nokså stor grad vil velge bil som transportform til og fra jobb. Med tre skift forventes det maksimalt 112 ansatte samtidig, i forbindelse med vaktskiftet (dagskift med 75 ansatte og ettermiddags/nattskift med 37 ansatte. I løpet av skiftet vil det dermed være mange ledige parkeringsplasser dersom det etableres 112 parkeringsplasser. Det kan også forventes at noen samkjører eller sykler, slik at det kan aksepteres mindre enn 100 % parkeringsdekning. Forutsatt 85% bilandel og at alle vaktskifter er samtidig, gir det et parkeringsbehov på 95 plasser. Dersom ikke alle har vaktskifte akkurat samtidig vil det være tilstrekkelig med noen færre parkeringsplasser.

I henhold til Planbestemmelser og retningslinjer til kommuneplanens arealdel 2017-2028 skal 5% av parkeringsplasser være utformet- og reservert for forflytningshemmede. Disse plassene skal ha kortest mulig gangavstand til hovedinngang og utforming skal skje i henhold til Statens vegvesens håndbøker og gjeldende regelverk (Narvik kommune, 2017). Eksempler på relevante håndbøker er håndbok N100 Veg- og gateutforming og håndbok V129 Universell utforming av veger og gater. I forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften), § 61 reservering av plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse, framgår det at plass tilrettelagt for forflytningshemmet som hovedregel skal være minst 4,5 X 6 meter. Langsgående plass på offentlig ferdselsåre, eller der det på annen måte sikres tilgjengelighet for side- og bakmontert rullestolheis, kan likevel ha alminnelig bredde. (Justisdepartementet, 2018). Forskriften gjelder for vilkårsparkering, men er uansett nyttig som veiledning.

4.7.2 Sykkelparkering

I Planbestemmelser og retningslinjer til kommuneplanens arealdel 2017-2028 fremgår det at oppstillingsplasser for sykkel skal etableres med fastmonterte sykkelstativ, som er lett tilgjengelig fra gateplan (Narvik kommune, 2017). Forutsatt en sykkelandel på 15%, blir det behov for 17 sykkelparkeringsplasser. Attraktive sykkelparkeringer kan bidra til økt sykkelandel. Sykkelparkering bør være ved inngangen, ved den naturlige ferdselsåren for ansatte. Stativer bør være lette å bruke. Det bør være værbeskyttet, med tak, eller både tak og vegger. Synlighet gir positiv sosial kontroll, som kan forhindre tyveri og hæververk. Tyverisikring kan også ivaretas med innlåsing. Spesielt for dyre sykler, f.eks. el-sykler, kan det være behov for å låse inn sykkel. Til det formålet anbefales sykkelparkeringsbokser eller innendørs sykkelparkering.



Figur 10: Eksempel på sykkelparkeringsskap som selges i Norge i dag: Bike parklet, her med grønt tak. Det er plass til parkering av 10 sykler på samme areal som parkering for 1 bil.

Med en elektrisk lastesykkel kan en frakte 1-2 barn og noen handleposer. Dermed kan den erstatte privatbil for de daglige reisene. Egnert sykkelparkering for el-lastesykkel kan derfor redusere bilbehovet for ansatte. Det vil innebære tyverisikker parkering, med nok plass til lastesykkel (som behøver større plass enn vanlige sykler). Batteri tas som regel av sykkelen for lading. Det kan tilrettelegges for lading innendørs.

4.8 Trafikksikkerhet

Siden det ikke har vært noen politiregistrerte trafikkulykker med personskader ved avkjørselen i siste tiårsperiode vurderes ulykkesrisikoen i utgangspunktet som lav. Ny avkjørsel er prosjektert i forbindelse med regulering for Nordre Bjerkvik næringsområde. Det forventes at det vil forbedre trafikksikkerhetssituasjonen i krysset med E6.

Området er i hovedsak benyttet til næringsvirksomhet og det er ikke kjennskap til at området brukes av barn og unge (Multiconsult, 2019). Pga. lokaliseringen er det heller ikke forventet at mange vil gå eller sykle til området. Det kan være noen syklist, men det forventes lite gående. Det vil være spesielt viktig å unngå blanding av myke trafikanter og store kjøretøy der de eventuelt rygger.

Trafikkøkningen som følge av tiltaket vil være begrenset og forventes ikke å utgjøre en trafikksikkerhetsutfordring i seg selv. Trafikksikkerheten må vurderes nærmere i forbindelse med detaljprosjektering av veganlegg i planområdet.

5 Oppsummering og konklusjon

5.1 Dagens situasjon

Planområdet ligger ca. fire kilometer nord for Bjerkvik sentrum, i Narvik kommune i Nordland. Dagens arealbruk i planområdet er noen få industribygg, grustak og grøntareal. Planområdet ligger ved europavei 6. Trafikkmengden på europaveien 2000 i årsdøgntrafikk (ÅDT). Registrert tungtrafikkandel er 18%. Fartsgrensen på E6 er 80 kilometer i timen. Innenfor planområdet ligger gamle Nordmoveien. Der er fartsgrensen 50 kilometer i timen. Det foreligger ikke trafikkdata for gamle Nordmoveien i nasjonal veidatabank. Det antas at det er lite gangtrafikk og sykkeltrafikk langs E6. Nærmeste holdeplass til planområdet er holdeplassen Skoglund. Holdeplassen er ikke opparbeidet og har et veldig begrenset kollektivtilbud, som er lite egnet for arbeidsreiser. Det forventes derfor at holdeplassen er svært lite brukt, om i det hele tatt.

Det er ikke registrert noen politirapporterte trafikkulykker med personskade i planområdet eller ved adkomsten til planområdet i siste 10 års periode. De to ulykkene som er registrert lengre nord på E6, medførte kun lettere skade.

5.2 Fremtidig situasjon

Hensikten med reguleringsplanen primært å legge til rette for etablering av haller for datalagring (evt. annen kraftkrevende næringsvirksomhet) med tilhørende administrasjonsbygg. Området skal tilrettelegges med nødvendig adkomstveier og øvrig infrastruktur.

Trafikk generert av tiltaket vil i all hovedsak være arbeidsreiser for høyst 150 ansatte.

På hverdager er det beregnet en virkedøgns trafikk (YDT) på 255 kjt/døgn. I helgene er det beregnet 34 kjt/døgn. Totalt gir dette en ÅDT på 289 kjt/døgn. Gjeldene avrundet verdi blir 300 i ÅDT (kjt/døgn). Det forventes at det meste av trafikken vil komme fra sør da de aller fleste ansatte vil være bosatt i Bjerkvik/Narvik området. Inkludert fremskrevet trafikk på E6 er det beregnet en ÅDT på 2400 kjt/døgn sørover på E6 og 2300 kjt/døgn nordover på E6 i år 2040. Det er ikke gjennomført framskriving av interntrafikk på området da denne er antatt meget lav i dagens situasjon. Fremtidig trafikk, ved åpning av datasenteret, anslås derfor å ligge på om lag 300 i ÅDT. Beregning av turproduksjon i anleggsfase vil først være mulig å gjennomføre når det foreligger data på forventet antall kjøretøy til/fra anleggsplassen. Adkomst til området er via avkjørsel fra E6 til (gamle) Nordmoveien. Avkjørsel vil bli bygget slik den er prosjektert i forbindelse med regulering av Nordre Bjerkvik næringsområde. Teknisk plan for opparbeidelse foreligger.

Det må legges til rette for en hensiktsmessig og trafiksikker varelevering.

Det forventes at gangtrafikk til planområdet vil være begrenset, da det ikke er utadrettet virksomhet og det er noe avstand til boligområder. Gangtraséer bør generelt være avgrenset fra større kjøretøy, spesielt der det rygges. Det kan forventes noe sykkeltrafikk ved at noen av de ansatte sykler til arbeid. Det må derfor tilrettelegges for sykkelparkering. De som sykler forventes å være voksne som kan håndtere trafikkmiljøet. Fartsgrensen er høy (80 kilometer i timen), men trafikkmengden er begrenset (ÅDT på 2000 kjt/døgn i dagens situasjon). Det ble stilt som rekkefølgekrav til reguleringsplan for Nordre Bjerkvik næringsområde at det skulle etableres gang- og sykkelvei parallelt med E6 fram til Nordmoveien (som går inn i planområdet), slik at planområdet vil få en adkomst for syklende som er separat fra E6. Eventuell etablering av en slik G/Sveg gir størst effekt på reisevaner om tilbudet er på plass når anlegget tas i bruk. Imidlertid vil etablering av G/Sveg tilgodese et veldig lite antall syklister, om det kun er for fremtidige ansatte i dette tiltaket.

Det forventes ikke at kollektiv vil bli brukt som transportform i nevneverdig grad. I detaljreguleringsplanen for Nordre Bjerkvik Næringsområde er det allerede regulert inn bussholdeplass på gamle Nordmoveien, slik at eventuelle busspassasjerer slipper å krysse E6. Anbefalt holdeplassestype på gamle Nordmoveien er kantstopp.

Da det ikke er utadrettet virksomhet, vil parkeringsbehovet i stor grad være for de inntil 150 ansatte, ca. 95 bilparkeringsplasser og ca. 17 sykkelparkeringsplasser.

Ny avkjørsel forventes at vil forbedre trafiksikkerhetssituasjonen i krysset med E6. Myke trafikanter og store kjøretøy bør ikke blandes, spesielt der det rygges. Trafiksikkerheten inne på området må vurderes nærmere i forbindelse med detaljprosjektering av veganlegg i planområdet.

6 Referanser

- Justisdepartementet. (2018). *lovdata.no*. Hentet fra Forskrift om vilkårsparkeering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften): https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-03-18-260#KAPITTEL_10
- LUKS, NLF og NHO-LT. (2018). *Bransjestandard for varelevering*. Hentet fra luks.no: https://drive.google.com/file/d/1Seau8HEp25H1PtWPrZ_CddCwY7hss0BH/view
- Multiconsult. (2019). *Detaljregulering datasenter Bjerkvik - Forslag til planprogram - 10209308-PLAN-RAP-01*.
- Nordland Fylkeskommune. (2020a). *Reiseplanlegger*. Hentet fra Reis Nordland: <https://reisnordland.no/ac/reiseplanlegger>
- Nordland Fylkeskommune. (2020b, 04 21). *Bussrute Narvik-Bjerkvik_Vassdalen-Herjangen-Linje 18-642*. Hentet fra Reia Nordland: <https://reisnordland.no/a/bussrute-narvik-bjerkvik-vassdalen-herjangen-linje-18-642>
- Statens Vegvesen. (2014). *Kollektivhåndboka*. Hentet fra Vegvesen.no: https://www.vegvesen.no/_attachment/61485/binary/1010376?fast_title=H%C3%A5ndbok+V123+Kollektivh%C3%A5ndboka.pdf
- Statens vegvesen. (2020). *NVDB vegkart*. Hentet fra [https://www.vegvesen.no/nvdb/vegkart/v2/#kartlag:geodata/vegreferanse:229891.9537552981:6631971.685952188/hva:\(~\(farge:'1_1,id:105\)\)/@229811,6632014,15/vegobjekt:81461956:2296f2:105](https://www.vegvesen.no/nvdb/vegkart/v2/#kartlag:geodata/vegreferanse:229891.9537552981:6631971.685952188/hva:(~(farge:'1_1,id:105))/@229811,6632014,15/vegobjekt:81461956:2296f2:105)
- Transportøkonomisk institutt. (2014). *Rapport 1362/2014 - "Grunnprognoser for persontransport 2014-2050"*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.