

# Trafikkanalyse

Lyngeneset og Millerjord



## Revisjonshistorikk

Rev	Dato	Beskrivelse av endringen	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	09.02.24	UTKAST med beskrivelse av dagens situasjon, fremtidig trafikk er ikke beregnet.	NOVEDI	NODAAU	NOSORA
01	23.04.24	Beregninger av turproduksjon for Lyngenesete og fordeling av ny trafikk på E6.	NODAAU	NOCASA	NOSORA
02	03.05.24	Nye illustrasjoner, revidert sammendrag	NODAAU	NOCASA	NOSORA

## Sammendrag

I forbindelse med etablering av nye Næringsarealer på Lyngenesete er det utført tellinger av trafikken på Millerjord. Dette er gjort av to hensyn: Etableringen på Millerjord er samme type som man ønsker på Lyngenesete og gir derfor godt utgangspunkt for beregning av turproduksjon. Tellingen gir også svar på om det er restkapasitet som kan benyttes i etablert kryss på Millerjord.

Næringsområdet på Lyngenesete vil ikke ha vegforbindelse til arealene på Millerjord og alle nye turer som blir generert av arealene skal kobles mot E6 via nytt kryss på Lyngenesete. Adkomsten vil være delt med naustrekken direkte vest for området. Produksjon av nye turer er beregnet med tall fra telling på Millerjord i desember 2023 og januar 2024, da det er samme type aktivitet som søkes etablert på Lyngenesete. Tallene er konservative, da de legger opp til høy turproduksjon fra området. Det er anslått 500 nye turer i ettermiddagsrushet (1500 – 1600) som er dimensjonerende time. Fordelingen av trafikk viser at hovedvekten av trafikken vil komme fra nord og forlate området mot sør.

Trafikktellinger viser at det er kapasitetsproblem i dagens kryss mellom E6 og Millerjord. Det er også utflytende og uklart skille mellom X-kryss for adkomstene inne på Millerjord, da med tanke på avkjørsel til Kiwi og Esso, adkomst til Rema, Uno-X og Jysk. Konsekvensen av dette er oppstuvning mot krysset på E6, og dårlig trafikkavvikling inne på Næringsområdet. Utformingen av kryssene bør vurderes med hensyn på trafiksikkerhet.

Løsning for gående, syklende og reisende med kollektiv er svært dårlig. Dette på tross av at det er to busstopp i hver retning forbi Lyngenesete og Millerjord. Det er to viktige grunner til dette, kryssing av E6 for gående og syklende og manglende tilrettelegging for gående og syklende inne på Millerjord. Det bør utføres nøye vurderinger knyttet til holdeplasser, kryssing av E6, og fortau/GSV for å skape trafiksikre og attraktive løsninger for gående og syklende.

Sweco Norge AS	967032271
Prosjekt	Lyngenesete
Prosjektnummer	10238334-002
Kunde	
Opprettet av	nodaaau
Dato opprettet	2024-01-15

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	1
2	Beskrivelse av trafikksystem .....	2
2.1	Veg .....	4
2.1.1	E6.....	4
2.1.2	Adkomstveg .....	5
2.2	Kryss .....	5
2.3	Kollektiv .....	6
2.4	System for gående og syklende.....	6
2.5	Annen infrastruktur .....	6
3	Trafikk.....	7
3.1	Telling.....	7
3.2	Kollektiv .....	9
3.3	Gående og syklende .....	9
4	Trafikkulykker .....	10
5	Kapasitetsberegninger .....	11
5.1	Venstresvingefelt.....	11
5.2	Høyresvingefelt .....	12
5.3	Kryssløsning med dagens trafikk .....	12
6	Trafikale observasjoner .....	14
7	Fremtidig situasjon .....	16
7.1	Beskrivelse av tiltak.....	16
7.2	Turproduksjon .....	17
7.3	Fordeling av trafikk på E6 .....	19
7.4	Kryssløsning.....	20
7.5	7.5 Gående og syklende .....	20
7.6	Kollektiv .....	21

# 1 Innledning

I forbindelse med ny reguleringsplan for Lyngeneset ønsker utbygger å «tilrettelegge for fremtidig industri og næringsutvikling på området. Det er ønsket høy utnyttelse og planlagt 5 nye næringseiendommer.» jmfør referat fra oppstartsmøte med Narvik kommune. Området som reguleres ligger på nordsiden av E6 mellom Jysk i øst og bebyggelse med naust vest for Lyngeneset. Området omfatter et sjø-område som er ønsket utfylt for å etablere arealer til næringsvirksomhet. I denne sammenheng skal det utføres en kartlegging av områdets trafikkforhold og eksisterende situasjon, samt en vurdering på hvor mye trafikk en utbygging av området vil generere.

PlanID: 2022009 Plannavn: Detaljregulering for Lyngeneset næringsområde.



Figur 1 Varslet plangrense for Lyngeneset. Kilde: Narvik kommune



Figur 2 Illustrasjon av mulig bebyggelse. Kilde: xxx

## 2 Beskrivelse av trafikksystem

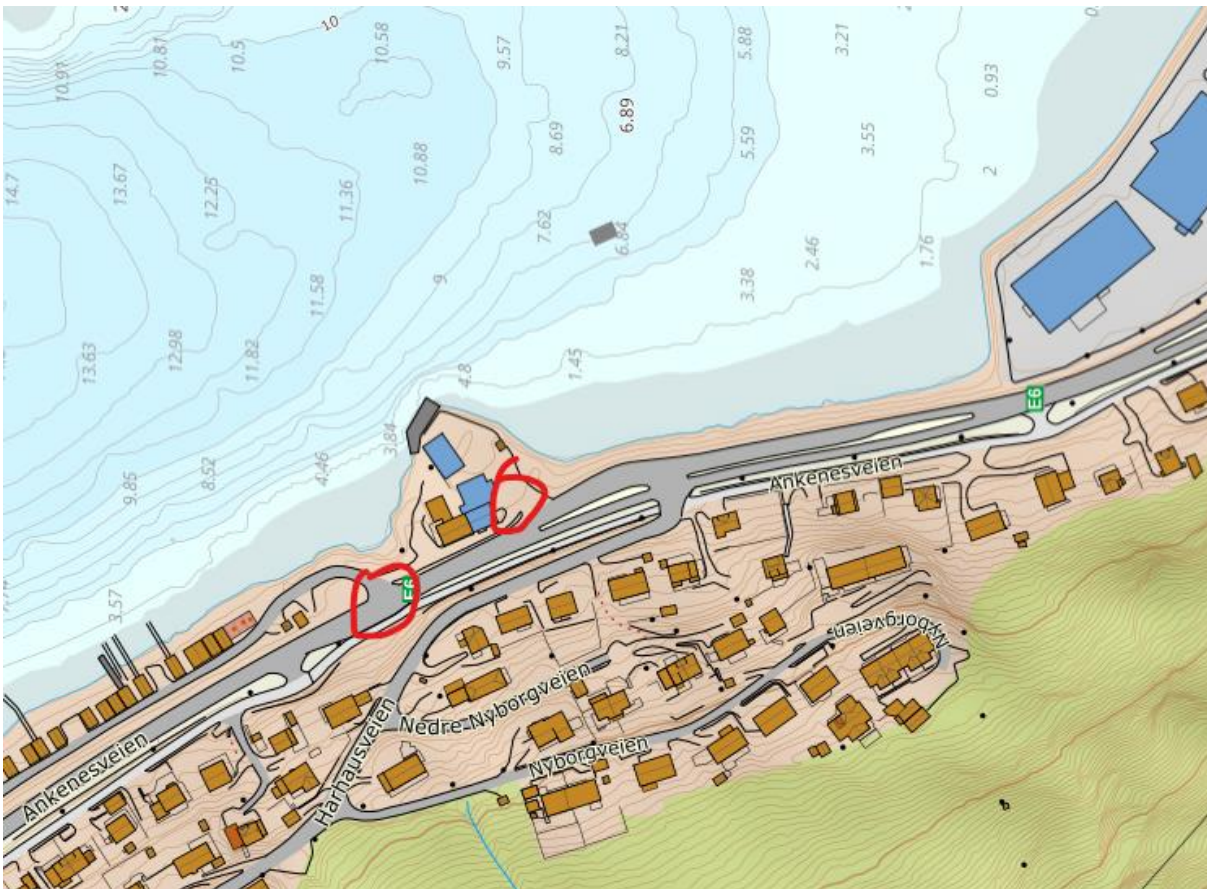
Kort beskrivelse trafikksystemet i/ved planområdet.

E6 går forbi planområdet, med et T-kryss inn mot næringsområde. Det er etablert et venstresvingefelt for kjørende fra Nord-vest, og det er bussholdeplasser på begge sider. Inne på næringsområdet er det etablert et parallellforskjøvet X-kryss, hvor biler kommende fra E6- kan kjøre mot Kiwi, Esso, Sommerseth, Rema 1000 og bakgate. Det er etablert et venstresvingfelt for sørgående trafikk opp til et boligfelt på venstresiden av vegen som ses på figuren under. Videre er det en avkjørsel for diverse næring og bolig mot havet og en veg etablert mot naust som ligger ved havet.



Figur 3 Adkomst til næringsarealer øst i området som skal reguleres. (kilde: vegkart SVV)

Avkjørsler til naustrekke vest for Lyngeneset og til næringsarealer/bolig på Lyngeneset vil bli fjernet. Dagens avkjørsler ligger er ikke i tråd med gjeldende håndbøker, men det har ikke vært trafikkulykker i forbindelse med avkjørslene i perioden 01.01.2018 til 31.12.2023. kke forutsatt

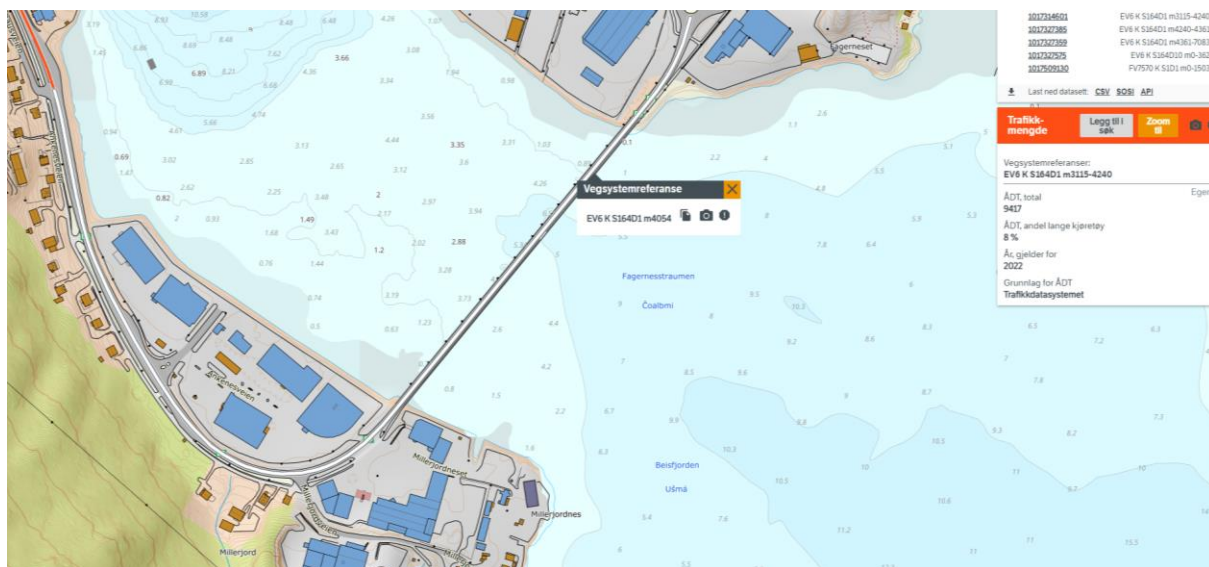


Figur 4 Avkjørsel til bolig/næringsareal på Lyngeneset og Naustreke vest for Lyngeneset (kilde: vegkart SVV)

## 2.1 Veg

### 2.1.1 E6

E6 går forbi planområdet og har en ÅDT fra tellestasjon på beisfjordbrua i 2022 på 9417 og det er en andel lange kjøretøy på 8%, som vises på figuren under. Manuell telling er utført i begge retninger for E6, samt avkjørsler i T-Kryss til planområdet i dimensjonerende time mellom kl 15-16.



Figur 5: Kilde [vegart.no](http://vegart.no) (NVDB)

## 2.1.2 Adkomstveg

Vegen internt på det etablerte næringsområdet blir ansett som adkomstveg til næringsområder i tråd med håndbok N100 kap 2.7. Trafikken på disse vegene ble telt sammen med øvrig trafikk på krysset mot E6.



Figur 6 Vegene som er markert med blått på bildet må begge anses som adkomstveg til næringsområder. (kilde: narvik kommune)

Vegene som er markert med blått på kartet over må begge anses som adkomstveg til næringsområde etter håndbok N100. X-krysset på disse vegene er ikke utformet i tråd med håndbok N100. Det er også etablert avkjørsler til Kiwi, Esso og UNO-X som går rett inn i x-krysset. Disses forholdene gir ett uoversiktlig trafikkbilde som igjen går dårlig flyt i trafikken. Kapasitetsproblemet i dette krysset fører til oppstuvning av trafikk mot T-krysset på E6. Biler som kommer fra nord og skal svinge inn på næringsområdet blir stående på E6.

## 2.2 Kryss

### E6 x Adkomstveg Millerjord

Krysset mellom E6 og Adkomstvegen til næringsområdet er et T-kryss. Det er etablert et venstresvingefelt for kjørende fra E6 Nord-vest til Sør-øst. Det er gangfelt på både adkomstvegen og over E6 på Sør-øst siden av feltet. Det er i tillegg etablert busslomme etter krysset på både nord- og sørsiden respektivt til kjøreretningen.

### Adkomstveg Millerjord x Butikker

Inne på næringsområdet er det et parallellforskjøvet X-kryss med. Nordlig arm mot bakgate, særlig mot utkjøring E6 og vestre mot Rema 1000. I armen mot Øst er det 3 forskjellige kjøremønstre mot Kiwi, Esso eller mot Sommerseth. Trafikken kartlegges i henhold til dimensjonerende time for E6 ettersom det er antatt at dette også vil medføre dimensjonerende time for næringsområdet.



Figur 7: Kilde: [Nordlandsatlas 3D](#)

## 2.3 Kollektiv

Busslomme er etablert etter krysset i begge kjørefelt.

## 2.4 System for gående og syklende

Nordsiden har fortau etablert fra busslomme til gangfelt som går over adkomstvegen til næringsområdet og deretter over E6 over til sørsiden. På Sør-siden er det etablert Gang- og sykkelveg med busslomme 20 meter fra fortauet mot øst. Det er ikke etablert intensivbelysning i forbindelse med gangfeltene på Millerjord.

## 2.5 Annen infrastruktur

Inne på Kiwi er det ladestasjoner på Vest-siden av parkeringen. Bygget som er ved siden av fortauet er en pumpestasjon.

### 3 Trafikk

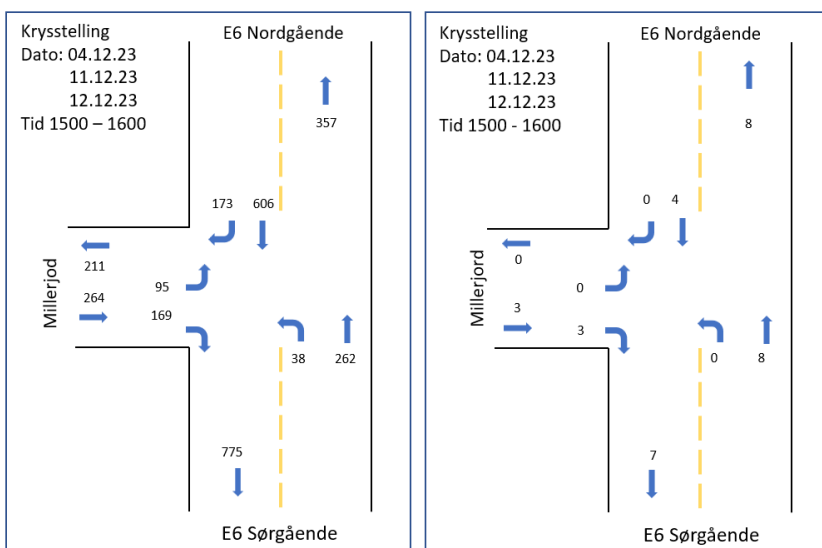
Trafikktelling ble utført i desember 2023 og januar 2024 i dimensjonerende time for E6 i området, ettermiddagsrushet mellom klokken 15-16. Dimensjonerende time er basert på trafikkdata fra Statens vegvesens tellepunkt på Beisfjord brua ca 500 meter nord for avkjørselen til Millerjord. Dimensjonerende time på næringsområdet settes lik E6.

#### 3.1 Telling

Tellingene ble utført over flere dager. Dette er grunnet flere kjøremønstre på de forskjellige tellepunktene og for å få et oversiktlig bilde over trafikken i område. Bildene under viser først kjøremønster og antall, deretter summert antall kjørende på de forskjellige strekningene.

Personbil

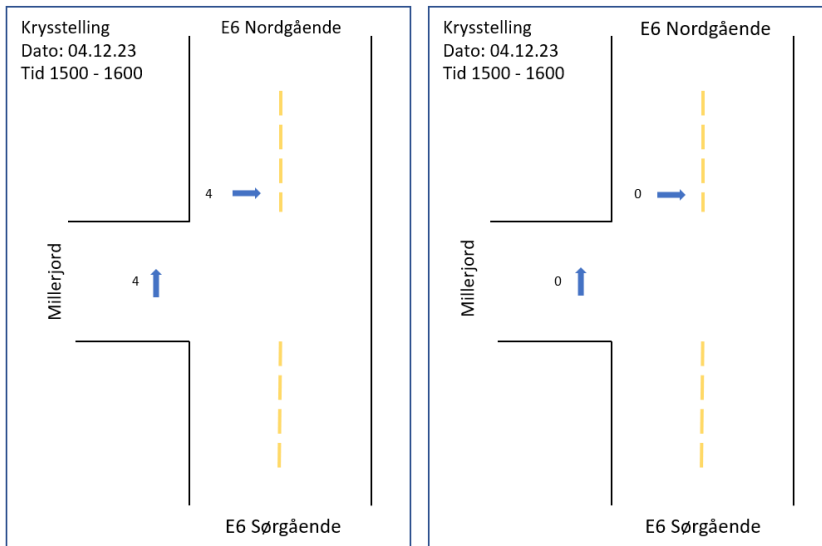
Lange/tunge > 6,5



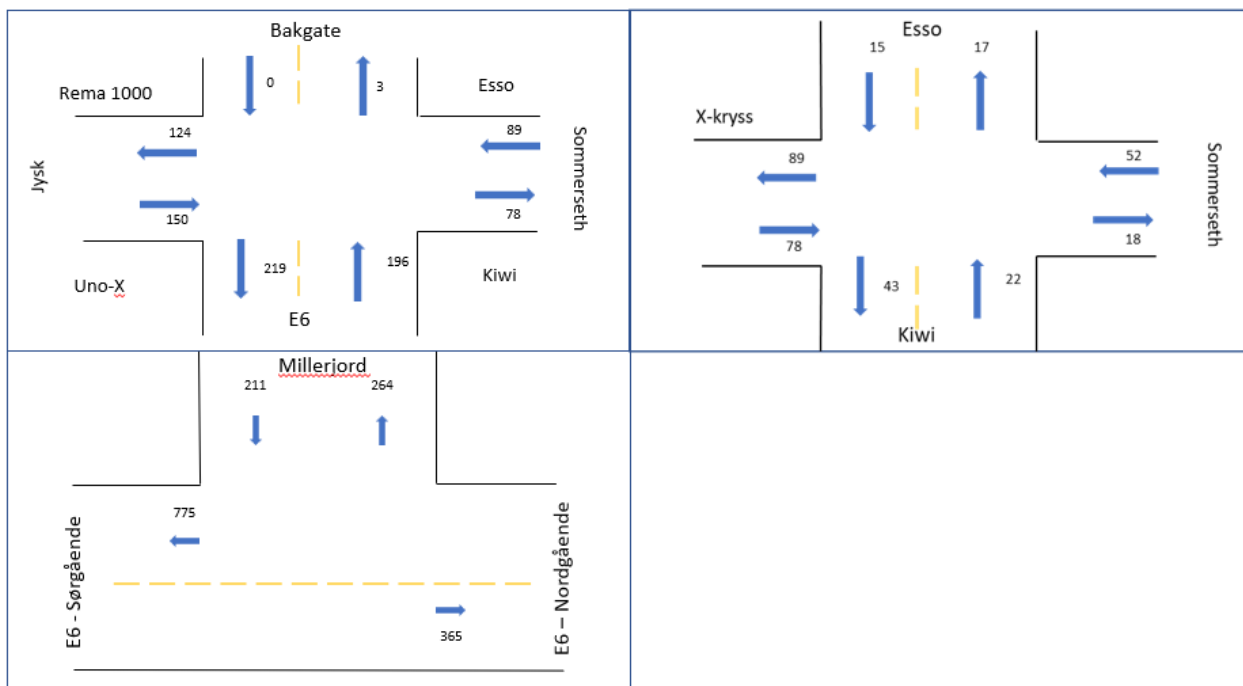
Figur 8 Krysstelling E6 x Millerjord, personbil og lange, 2023. Kilde Sweco

### Gående

### Syklende



Figur 9 Krysstelling E6 x Millerjord, gående og syklende 2023



Figur 10 Samlet trafikkbilde – Alle målinger 15.00-16.00, desember 23 og januar 24. kilde Sweco

### 3.2 Kollektiv

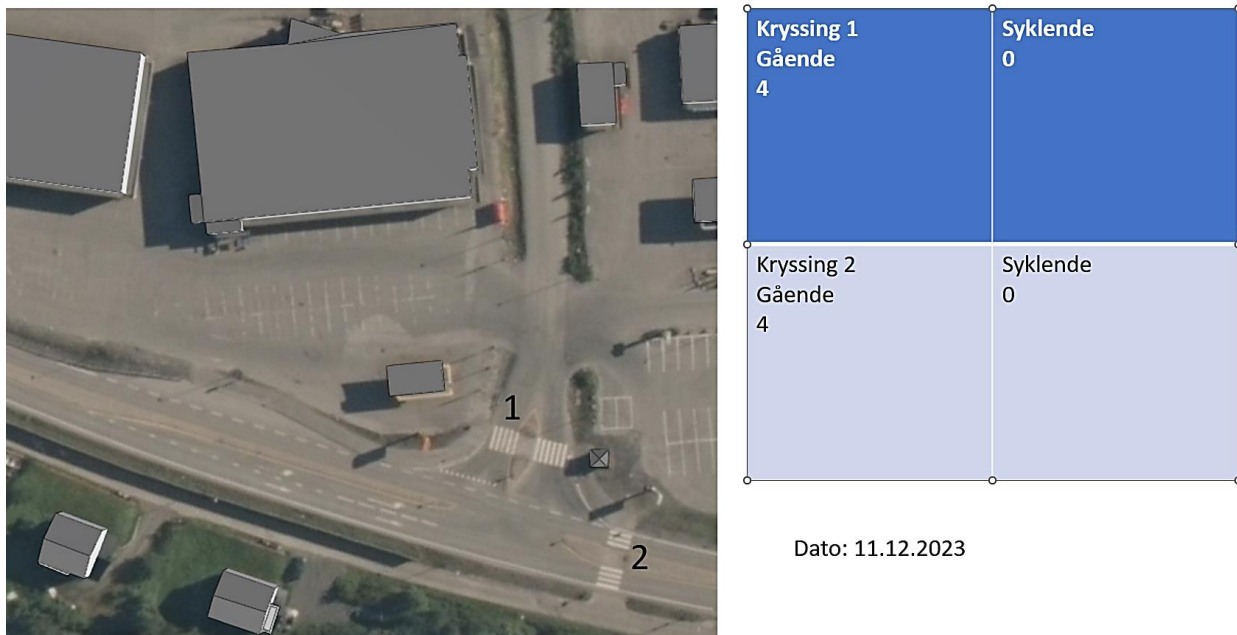
Bussforbindelser for området fra Nord-vest til Sør-øst inkluderer bussrute 1 og 100. Bussrute 1 Sentrum – Universitet ankommer Millerjord busstopp kl 15:26 og 15:56. Bussrute 100 ankommer 14:58.

Bussforbindelser for området fra Sør-øst til Nord-vest inkluderer bussrute 1, 100 og 632. Bussrute 1 Ankenes – Håkvik ankommer Millerjord busstopp kl 14:59, 15:29 og 15:59. Bussrute 100 Ballangen - Kjeldebotn ankommer 15:58. Bussrute 632 Stranda ankommer 15:05.

Dette tilsvarer seks busser innenfor målte time 15:00-16:00, og to busser frafaller med noen minutter og kan tas i betraktning i videre vurdering.

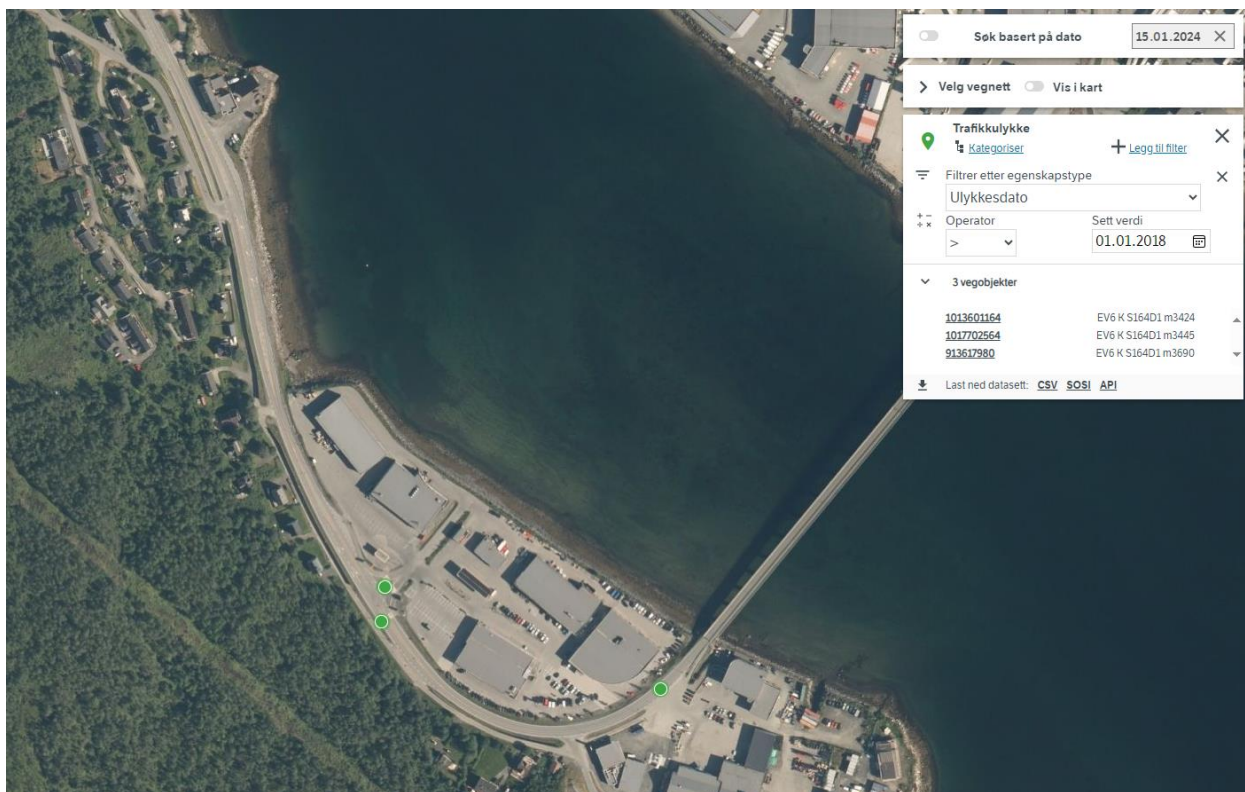
### 3.3 Gående og syklende

Det ble gjennomført telling på de to gangfeltene i området. Alle som gikk over gangfeltet på telledatoen 11.12.2023 var i sammenheng med bussankomster.



Figur 11 Trafikk gående og syklende 11.12.2023 (Bilde hentet fra [Nordlandsatlas 3D](#))

## 4 Trafikkulykker



Figur 12 Trafikkulykker innenfor planområdet på E6 siden 01.01.2018. kilde: [Vegkart \(vegvesen.no\)](https://vegvesen.no)

I fem års perioden mellom 01.01.2018 og 01.01.2023 er det registrert tre trafikkulykker alle på E6. To ulykker i krysset ved adkomsten til Millerjord og en ulykke like sør for Beisfjordbrua.

- 23.11.2018 Påkjøring bakfra, 3 involverte, Dagslys, Våt, bar veg
- 18.04.2020 Enslig kjøretøy kjørte på trafikkøyt eller ende av midtdeler, Dagslys, Våt, bar veg
- 18.01.2022 Fotgjenger krysset kjørebane i gangfelt utenfor kryss, Mørkt med vegbelysning, Delvis snø / isbelagt veg

Alle tall og registreringer er hentet fra [Vegkart \(vegvesen.no\)](https://vegvesen.no). Tallene for 2023 er ennå ikke registrert her.

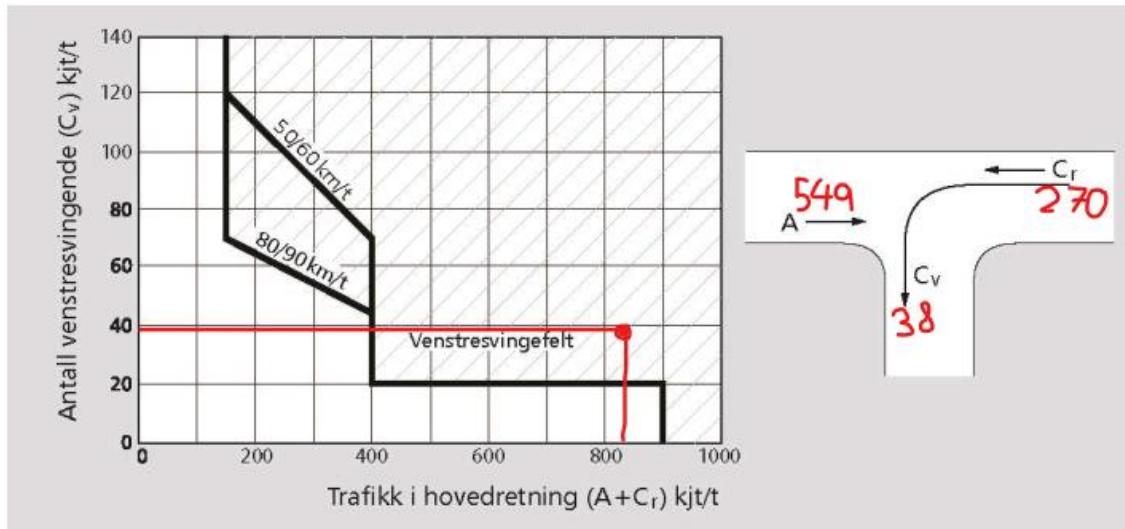
I media er det registrert minst to ulykker på samme strekning

- 17.06.2023, kollisjon i kryss, 2 involverte, Dagslys og bar veg
- 07.07.2023, påkjørsel bakfra, 3 involverte, Dagslys og bar veg

Nasjonalt er det stor underreportering av ulykker med gående og syklende hvor det ikke er personskader og det må legges til grunn at dette kan være tilfelle også for dette området.

## 5 Kapasitetsberegninger

### 5.1 Venstresvingefelt



Figur 13 Figur 3.6 Kriterier for vurdering av eget venstresvingefelt basert på trafikken i dimensjonerende time. Kilde: Håndbok V121

I henhold til kriterier i Håndbok V121 *Geometrisk utforming av veg og gatekryss* skal det være venstresvingefelt i krysset.

### VENSTRESVINGEFELT

Beregning av lengder L1 og L2 for venstresvingefelt

Versjon 2016-02-11

Fartsgrense	V <sub>r</sub>	60	<i>Primærvegens fartsgrense</i>
Stigning	s	-1	<i>Primærvegens stigning i venstresvingefeltet (negativt fortegn for fall)</i>
Tungtrafikkandel		10	<i>Tungtrafikkandel i primærvegen</i>

Trafikktall

	←	Cr	<i>Gjennomgående kjt - ikke relevant for beregningen</i>
Antall kjt i dim. time	←	38	<i>Cv</i> <i>Antall venstresvingende kjt i dimensjonerende time</i>
A	→	718	

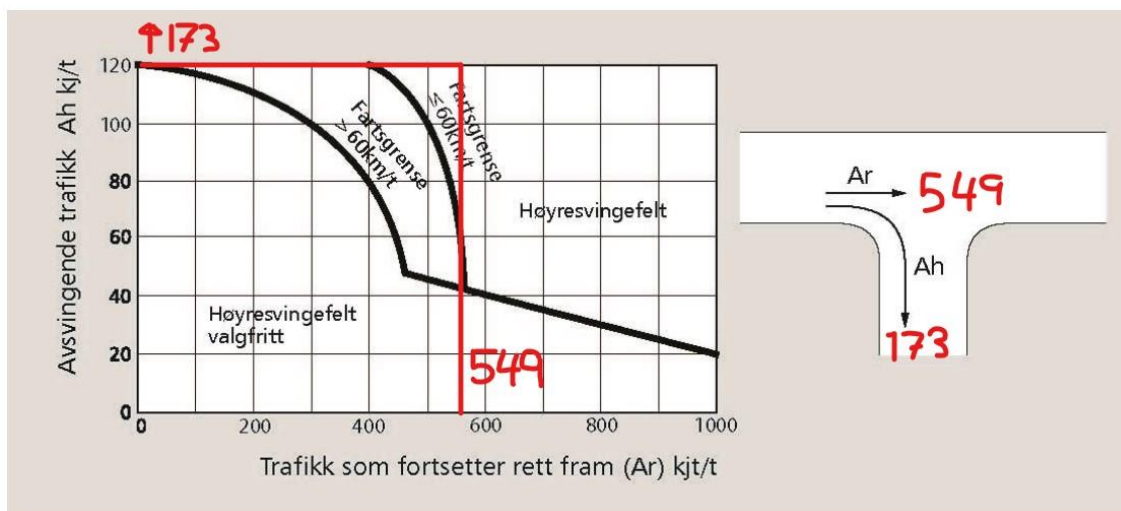
**Krav til lengder av L1 og L2:**

<b>Lengde av L1</b>	<b>17</b>	<b>[m]</b>
<b>Lengde av L2</b>	<b>15</b>	<b>[m]</b>

Figur 14 Beregninger av venstresvingefelt versjon 2016-2-11, basert på tall fra telling utført av Sweco

Beregningen i figur 3 viser at lengden av kømagasin L1 og overgangstreking bør være henholdsvis 17 og 15 meter, til sammen 32 meter. Etablert Svingefelt har en lengde på ca 70 meter som er mer enn tilfredsstillende.

## 5.2 Høyresvingefelt



Figur 15 Figur 3.12 Høyresvingefelt i primærveg basert på trafikk i dimensjonerende time. Kilde V121

I henhold til kriteriene for høyresvingefelt i Håndbok V121 *Geometrisk utforming av veg og gatekryss* burde det ha vært etablert høyresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time.

Men med hensyn til hastighet gjennom krysset og sikt for biler som skal inn på E6 mot sør så bør det gjøres vurdering av potensielle negative konsekvenser for trafikksikkerheten. Det bør utføres trafikksikkerhetsrevisjon for hele krysset inklusive avkjørsler.

## 5.3 Kryssløsning med dagens trafikk

I håndbok V121 Premisser for geometrisk utforming av kryss for veger og gater kap 1.5 står følgende: «Som alle andre tiltak må valg av kryssløsninger vurderes ut fra de konsekvenser tiltaket har på vedtatte målparametere for samfunnet. Det vises til metodikk beskrevet i håndbok V712 *Konsekvensanalyse*. Spesielt viktig ved valg av kryssløsninger er virkningene for trafikksikkerhet.»

I kap 2.4 Valg av krysstypen heter det at følgende momenter skal vurderes før man velger krysstypen:

- Kryssets funksjon
- Nåværende og framtidig trafikkmengde (10 år etter åpningsåret for plankryss og 20 år for planskilte kryss)
- Ulykkessituasjonen
- Trafikkavviklingen
- Fartsgrense for kryssende veger
- Dimensjoneringskrav for kryssende veger
- Trafikksituasjonen inkludert gang-og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk
- Terrengmessige forhold
- Vegplaner som finnes i området
- Planlagt utvikling i området, arealbruk
- Krysstyper på strekningen for øvrig (sammenheng over strekninger)

Eksisterende kryss er delvis kanalisert, og har venstresvingefelt med tilstrekkelig kapasitet. Det skulle i henhold til håndboken vært etablert høyresvingefelt i krysset for å hindre oppstuing av trafikk fra nord. En årsak til at dette ikke er gjort kan være at dette ville ha medført økt hastighet i krysset og at kurvaturen på

E6 i kombinasjon med høyresvingfelt vil kunne forverre siktforholdene for biler som skal inn på E6, særskilt de som skal mot sør.

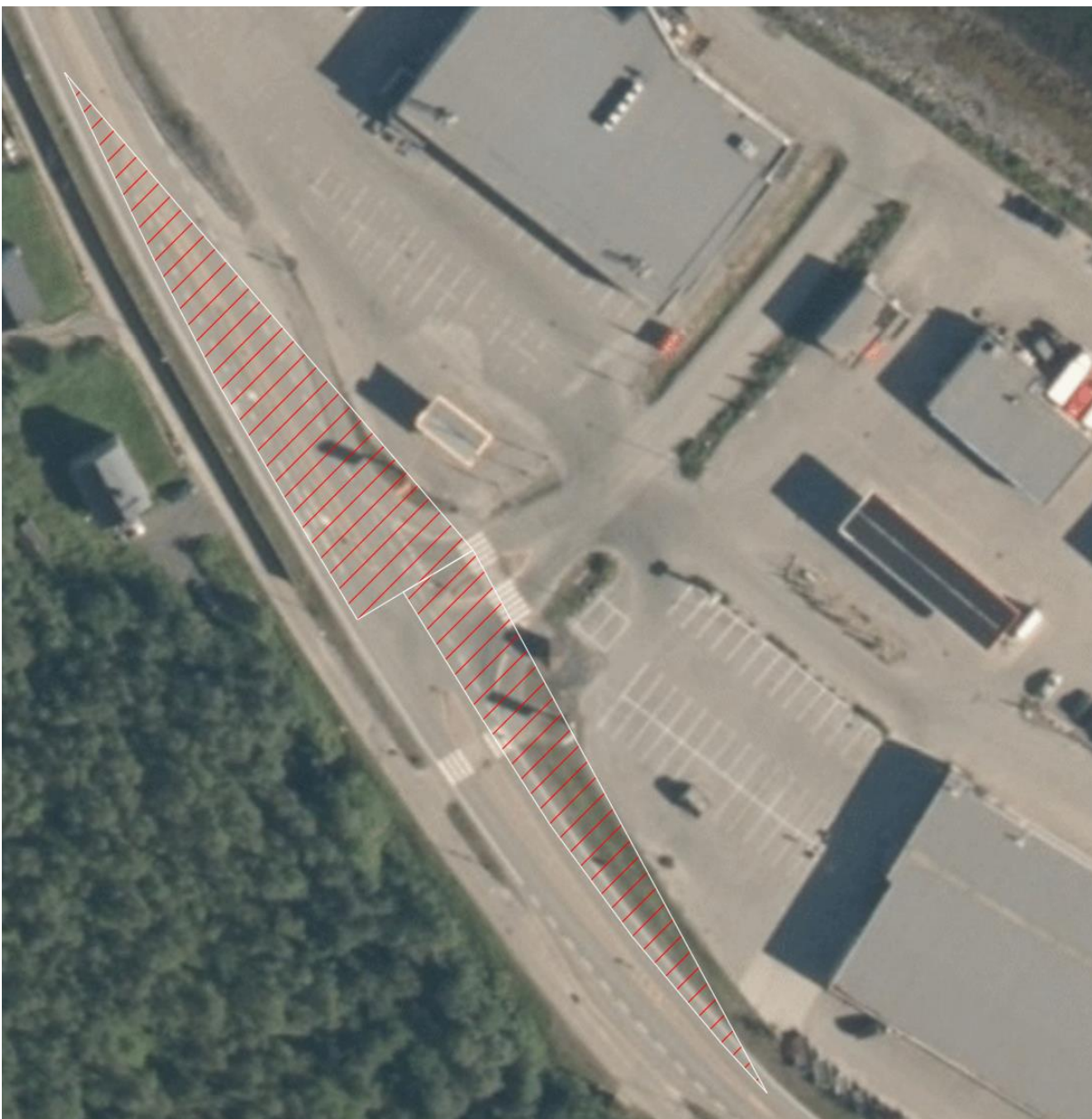
Kapasiteten i krysset, den korte avstanden til avkjørsler på sekundærvei sammen med siktforhold, hastighet og ulykkes frekvens gjør at tiltak burde ha vært vurdert.

Reguleringsplanforslaget legger ikke opptil bruk av krysset for ny biltrafikk. Dersom det skulle bli aktuelt å benytte krysset i fremtiden må det gjøres en vurdering av krysstype for å bedre kapasitet, hensynet til trafiksikkerhet for alle trafikant typer, men særskilt myke trafikanter må gis prioritet.

## 6 Trafikale observasjoner

Under tellingen ble det gjort generelle observasjoner for området.

- Under tellingen 04.12.2023 var det to nesten kollisjoner for kjørende fra adkomstveg mot venstre til E6 med biler som kom fra E6 på vei nord-Vest.
- Under tellingen 11.12.2023 var det to nesten kollisjoner; en for adkomstveg mot venstre til E6 med bil som kom fra E6 på vei Nord-vest og en for adkomstveg mot høyre til E6 med bil som kom fra E6 på vei Sør-øst.
  - o I alle situasjonene ble det full stopp, eller meget lav fart på E6 for å unngå kollisjon.
  - o Et høyresvingefelt på E6 inn til næringsområde vil trolig ikke ha stor effekt, siden det kan forverre den allerede dårlige sikten for biler som skal ut på E6.



Figur 16 Siktetrekant etter N100

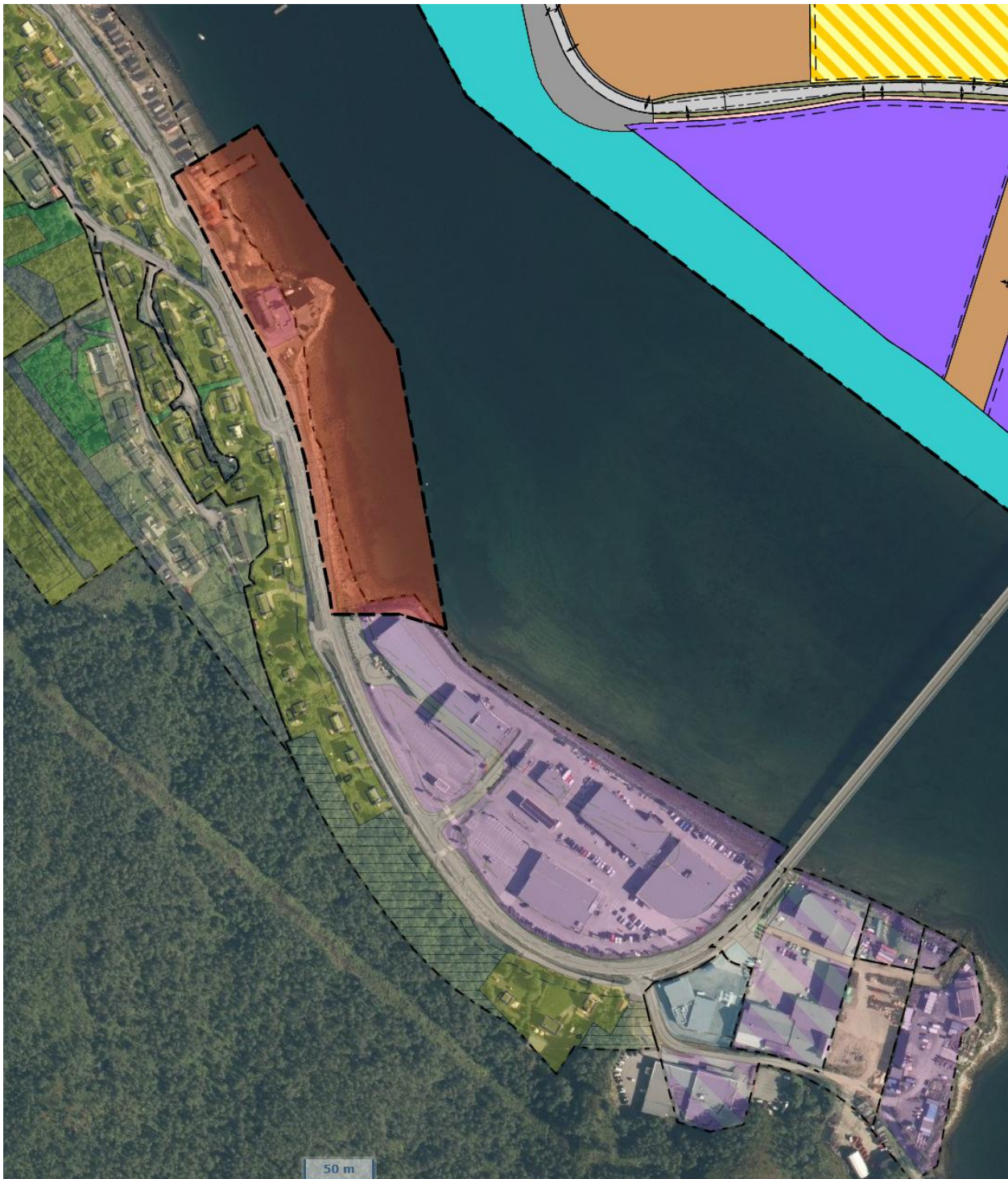
- I krysset inne på næringsområdet var det opptil flere situasjoner daglig med full stopp. Ofte grunnet usikkerhet om hvem som har vikeplikt. Spesielt problematisk er området med Kiwi, Esso og Sommerseth. Som vist i trafikkteilingen er det flere fra Kiwi som kjører ut direkte mot x-krysset mellom de to adkomstveiene. Dette, kombinert med biler som skal inn på de samme områdene fra E6 medførte hyppige stopp igjennom telleperioden.
  - o Det er trolig vanskelig for sjåførere å vite hva som regnes som en parkeringsplass ut på vei, og når vanlig høyreregul er gjeldende i området. Avkjørselen til Kiwi/Esso/Sommerseth er uoversiktlig og gjør det vanskelig for bilistene å plassere seg rett og å forholde seg rett til vikeplikts regler.



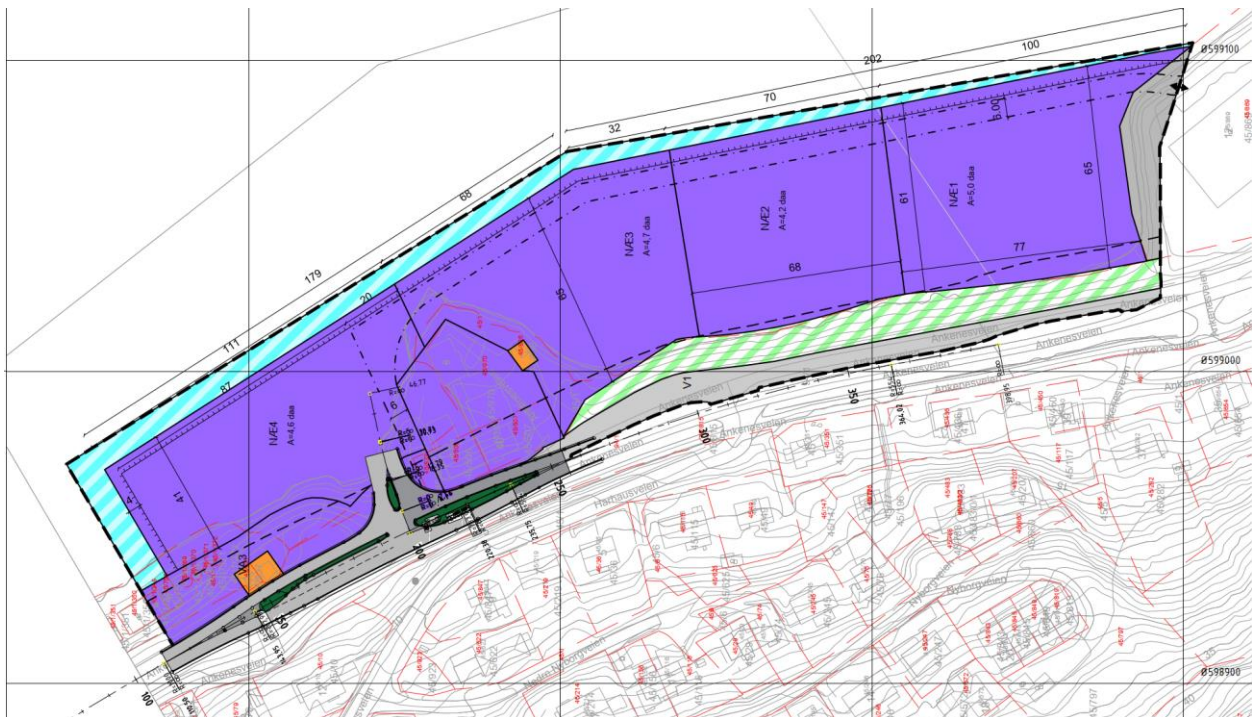
Figur 17 Kryss og avkjørstler Kiwi, Esso, Sommerseth, Rema 1000 og UNO-X (kilde: Narvik kommune)

## 7 Fremtidig situasjon

### 7.1 Beskrivelse av tiltak



Figur 18 Området som skal reguleres er markert med rødt. Kilde: <https://tor.narvik.kommune.no/geoinnsynnarvik/>



Figur 19 Området på Lyngeneste er tenkt med adkomst fra E6 sammen med eksisterende naustrekke vest for området. Kilde: Hinnstein AS

Området som skal detaljreguleres til næringsformål med lignende aktivitet som området på Millerjord. Adkomsten til området er skissert direkte fra E6, naustene vest for Lyngeneste vil benytte samme adkomst. Lyngeneste skal etableres uten adkomst direkte til eller fra Millerjord for kjørende og varetransport. Trafikken til og fra Lyngeneste vil derfor ikke påvirke adkomsten til Millerjord.

Området skal på ca 22 dekar vil ha en utnyttelses grad på 70%.

## 7.2 Turproduksjon

Turproduksjonen for arealene på Lyngeneset er beregnet med utgangspunkt i; virksomhet, areal og turer til og fra området på Millerjord som er dokumentert i tidligere kapitler.

På Millerjord er det i dag etablert næringer som, dagligvarebutikker, møbelforretning, bilforretning, detaljhandel og bensinstasjoner. Miksen av næringer og trafikkteilingen som nylig er utført anses å gi det mest relevante grunnlaget for beregning av turproduksjon fra området på Lyngeneset. Tallene dette grunnlaget gir oss treffer også godt sammenlignet med tallene fra Statens vegvesens håndbok 146 trafikkberegninger.

**TURPRODUKSJON PR. ENHET PR. DØGN**

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person-turer	Bil-turer	Variasjons-område
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig pr. person		3.5 1.0	2.5 - 5.0 0.5 - 1.5
	pr. bolig pr. person	9.0 3.0		7 - 12 2 - 4
INDUSTRI - fabrikk - lager - verksted - engros	pr. ansatt pr. 100 m2		2.5 3.5	1.5 - 5 2.0 - 6
	pr. ansatt pr. 100 m2	4.0 6.0		3 - 8 4 - 10
HANDEL - detalj - kiosk - bensinstasjon - kjøpesenter	pr. ansatt pr. 100 m2		25 45	10 - 45 15 - 105
	pr. ansatt pr. 100 m2	50 90		20 - 80 30 - 150
KONTOR - post - bank - helse - off. kontorer	pr. ansatt pr. 100 m2		2.5 8	2 - 4 6 - 12
	pr. ansatt pr. 100 m2	4 12		2 - 6 5 - 20

Figur 20 Turproduksjon Håndbok 146 Trafikkberegninger. Kilde SVV Håndbok 146 trafikkberegninger

**Eksisterende trafikk Millerjord**

Tabell 1 Antall turer på m2 i dimensjonerende time for Millerjord

Areal Millerjord	Antall turer dimensjonerende time Millerjord	Turer/m2 dimensjonerende time Millerjord
8 890	478	0,054

Tabellen over viser kvadratmeter etablert næringsarealer på Millerjord, hvor mye trafikk disse genererer i dimensjonerende time (ettermiddagsrush 1500 – 1600) og turproduksjonen dette tilsvarer per kvadratmeter. Tellingen for Millerjord ble gjennomført i desember 2023 og januar 2024.

**Ny trafikk Lyngeneset**

Tabell 2 Bergnet turproduksjon i dimensjonerende time for Lyngeneset

Areal Lyngeneset	Utnyttelsesgrad	m2 næringsareal eks parkering, varelevering og internveger.	Turer/m2 dimensjonerende time	Antall turer i dimensjonerende time
22 100	70 %	9 282	0,054	499

I forslaget til reguleringsplanen for Lyngeneset er det avsatt 22 dekar til næringsformål, med 70% utnyttelsesgrad. For å beregne hvor mange kvadratmeter næringsareal dette utgjør så har vi trukket fra

areal til parkeringsplasser, samt arealer til varelevering med internveger. Vårt anslag er konservativt og utgjør samlet 40 kvadratmeter pr 100 kvadratmeter næring.

Turproduksjonen fra Lyngneset blir da 499 biler i dimensjonerende time, motsvarende tall for Millerjord er 478 turer, men da på ett areal som er ca 33 dekar, 11 dekar større enn Lyngneset.

### 7.3 Fordeling av trafikk på E6

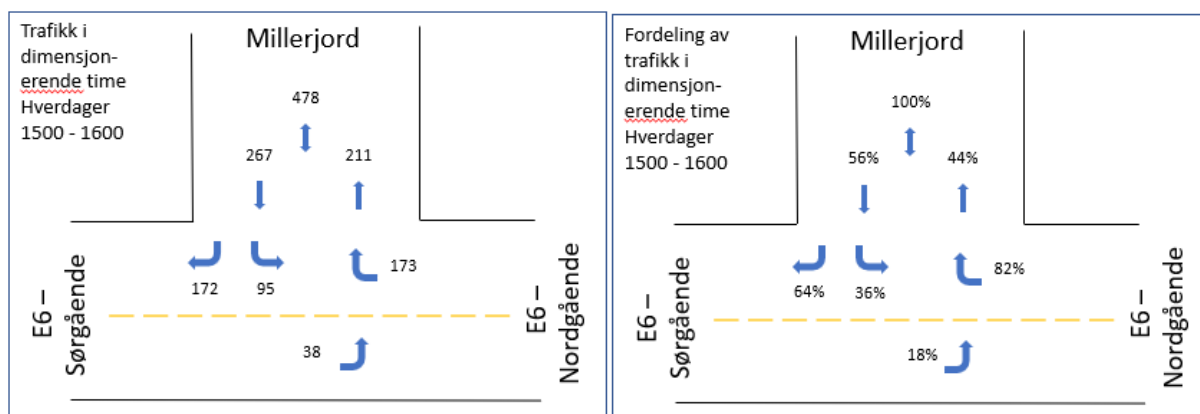
Lyngneset og Millerjord ligger i direkte kontakt med hverandre, det er kun 400 meter mellom avkjørslene, det ligger ingen store målpunkter mellom avkjørslene og arealene er tiltenkt samme type næringsaktivitet. Fordelingen av trafikk som ble observert ved telling på Millerjord legges derfor til grunn for Lyngneset.

Utregningene under viser fordelingen av trafikk i krysset på Millerjord og hvordan ny trafikk til og fra Lyngneset vil fordele seg på E6 mot nord og sør

#### Fordeling eksisterende trafikk Millerjord

Tabell 3 Fordeling av trafikk ved telling i ettermiddagsrush 1500-1600 2024 for adkomst til Millerjord.

Fordeling av trafikk Millerjord i dimensjonerende time			
Til Millerjord fra Sør	Til Millerjord fra Nord	Fra Millerjord mot sør på E6	Fra Millerjord mot nord på E6
211		267	
44 %		56 %	
38	173	172	95
18 %	82 %	64 %	36 %

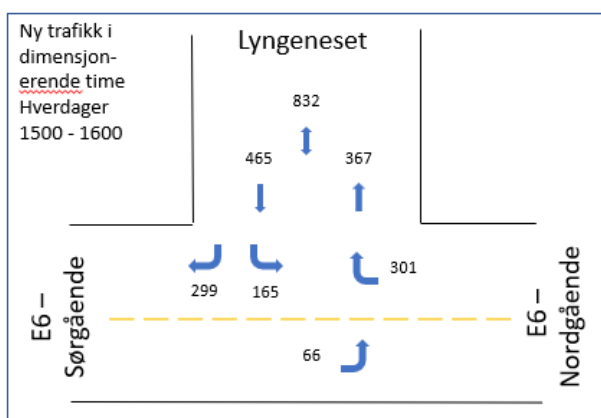


Figur 21 Antall kjøretøy og prosentvisfordeling observert ved telling i avkjørsel til Millerjord i 2024

## Fordeling ny Trafikk Lyngeneset

Tabell 4 Fordeling av ny trafikk fra adkomst til Lyngeneset til E6 i dimensjonerende time, ettermiddagsrush 1500 - 1600.

Fordeling av ny trafikk fra Lyngeneeste i dimensjonerende time			
Til		Fra	
Fra sør	Fra nord	Mot sør på E6	Mot nord på E6
44 %		56 %	
220		279	
18 %	82 %	64 %	36 %
40	181	180	99



Figur 22 Beregnet fordeling av turer til og fra området på Lyngeneeste.

Dimensjonerende time for trafikk til og fra området vil være 1500-1600, ettermiddagsrush. De som skal til og fra området vil med andre ord kjøre innom området på veg fra jobb i nord på tur hjem mot sør. Vi ser derfor at det er en overvekt som kommer fra nord og fortsetter mot sør når de forlater området. Det er svært få som kommer fra sør og noen flere som kommer fra nord og reiser tilbake mot nord.

## 7.4 Kryssløsning

I denne analysen har vi ikke tatt stilling til plassering av kryss eller type kryss som må etableres, da det nåværende tidspunktet kun foreligger skisser av en mulig adkomst og nødvendige avklaringer mot Statens vegvesen ikke er gjennomført.

Men det må legges til grunn ved valg av løsning at dagens ÅDT på E6 er ca 9000, og at det i dimensjonerende time ca 500 turer til og fra området.

## 7.5 7.5 Gående og syklende

Det er pr i dag ingen adkomster til Lyngeneeste for gående og syklende utenom kryssing i planet over E6. Det finnes ikke gangfelt som krysser E6 fra bebyggelse på sørsiden av E6 til området på nordsiden.

Eksisterende adkomst ved Millerjord kan tenkes mulig adkomst til området, men det er ikke tilrettelagt for gående og syklende inne på området ved Millerjord etter gangfeltet som krysser E6. Avstanden til denne kryssingen vil bli stor, over 400 meter og det må tilrettelegges for gående og syklende inne på begge

områdene for at de skal kunne benyttes på en trygg måte. Det må gjøres en vurdering av hvordan myke trafikanter skal komme seg til og fra området, det bør også lages en trafiksikkerhetsvurdering av eventuelle nye krysningen med tilhørende trafiksikkerhetstiltak.

## 7.6 Kollektiv

For reisende med buss fra nord ligger det to holdeplasser på nordsiden av E6, med dirkete adkomst til henholdsvis Millerjord i nord og Lyngeneset i sør. Men det er kort avstand mellom disse holdeplassene og det er ikke etablert gode krysninger av E6 for noen av busstoppene. Som omtalt over så er det ikke etablert løsninger for gående eller syklende inne på Millerjord.

Basert på foreliggende planer så bør det gjøres en helhetlig vurdering for å finne en god og trafiksikreløsning for busstoppene på nordsiden av E6.

Det ligger to busstopp også på østsiden av E6 for reisende med buss fra sør mot nord. Det er kun etablert gangfelt som krysser E6 i nærheten av det nordligste busstoppet.

For å ivareta reisende med buss fra nord mot sør som skal til Lyngeneste så må det gjøres en helhetlig vurdering som viser hvor og hvordan en trafiksikker løsning kan etableres slik at reisende med kollektiv kan nå område på en trygg måte.

Andelen gående til området og antallet som velger kollektiv er veldig lavt. Ved telling i 2024 ble det observert 4 gående ifm bussreiser. Denne andelen vil trolig være noe høyere ved en telling utført på sommerstid. Dersom denne andelen skal øke må det legges til rette for gode løsninger og trafiksikre løsninger.