Thon Kjøpesenter Nord AS

Konsekvensutredning trafikk og mobilitet

Detaljregulering for hotell i Kvartal 14

Oppdragsnr.: 52508503 Dokumentnr.: 01 Revisjon: J01 Dato: 2026-06-12



Norconsult

Norconsult

Oppdragsgiver:	Thon Kjøpesenter Nord AS
Oppdragsgivers kontaktperson:	Kristin Stålerød Ødegård
Rådgiver:	Norconsult Norge AS
Oppdragsleder:	Jul Johan Riddervold
Fagansvarlig trafikk:	Ida Benedikte Ulrikke Fidgett
Fagansvarlig mobilitet:	Julie Nyborg Kongsparten
Andre nøkkelpersoner:	Ingve Lygre Undheim

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
J01	2026.06.12	For bruk	JULKON, IDAFID	INGUND	JULRID

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Overordnet om planen

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av et nytt hotell ved dagens Thon Senter Narvik, samt vurdere muligheten for utvidelse og påbygging av eksisterende kjøpesenter med helse/kontorfunksjoner. Dagens bensinstasjon fjernes til fordel for oppføring av hotellet. Det utredes kun ett alternativ (heretter kalt tiltaksalternativet), i tillegg til nullalternativet. Tiltaksalternativet inkluderer oppføring av et 18-etasjers hotell (12 823 m^2) med omtrent 205 hotellrom og med tilhørende konferansesenter. Tiltaket inkluderer også areal til kontor/handel/helse (2 077m^2), som et påbygg på eksisterende kjøpesenter, hvor helse (for eksempel legekontor) per nå er vurdert som mest relevant. Totalt legger planen til rette for 14 900 m^2 BRA hotell og helse.

Utredningstemaer

Følgende temaer er utredet:

- Forhold for gående og syklende: turproduksjonstall, gang- og sykkeltraséer, tilrettelegging i form av fortau, krysningspunkter, universell utforming og sykkelparkeringsplasser.
- Forhold for kollektivreisende: eksisterende busstilbud, samt tilbud i form av shuttlebusser for besøkende ved hotellet.
- Løsninger for vareleveranse.
- Trafikkmengder og trafikkavvikling på vegnettet innenfor og tilstøtende planområdet.
- Bilparkering

Metode for konsekvensutredningen

Det finnes ingen anerkjent metodikk for fagene trafikk og mobilitet for denne typen detaljreguleringsplaner. For fagtemaene trafikk og mobilitet benyttes hovedtrekkene i M-1941 for fagtemaet støy. Konsekvensene av planforslaget sammenlignes med situasjonen som oppstår hvis tiltaket ikke gjennomføres (nullalternativet). Konsekvensgrad er satt på følgende deltemaer: trafikkmengder og trafikkavvikling, bilparkeringskapasitet, forhold for gående, forhold for syklende, kollektivtransport, varetransport og bidrag til endring i valg av reisemidler. Til slutt er konsekvensene sammenstilt til en total konsekvensgrad.

Det viktigste influensområdet er vurdert til å være planområdet, og det er kun dette området som er satt konsekvensgrader på. Det er også gjort overordnede vurderinger av noe av vegnettet utenfor planområdet, men vurderingene er begrenset som følge av at tiltaket er beregnet til å ikke medføre vesentlige endringer i trafikkmengder sammenlignet med nullalternativet.

Oppsummering av konsekvens

Den samlede konsekvensen av tiltaket med hensyn til trafikk og mobilitet vurderes som **noe positiv**. Tiltaket gir en beregnet økning på 83 bilturer per døgn, men usikkerhet i beregningene tilsier at trafikkmengdene også kan bli lavere enn i nullalternativet. Trafikkavviklingen forventes ikke å bli merkbart påvirket. Det er vurdert som at parkeringshuset normalt vil ha tilstrekkelig kapasitet, men at det kan oppstå kapasitetsutfordringer når trafikken overstiger gjennomsnittlige dager. Samtidig vurderes det som positivt at tiltaket ikke legger opp til flere parkeringsplasser i lys av de nasjonale, regionale og lokale klimamålene. Forholdene for gående og syklende forbedres gjennom opprydding av arealene foran dagens bensinstasjon som erstattes med hotell, nye fortau og krysningspunkter. Videre vil planen regulere fortau langs Nedre Jernbanegate, og sikre gangfelt over Dronningens gate gjennom planens bestemmelser. Samtidig vil krysset Nedre Jernbanegate x Dronningens gate strammes opp ved å utformes med en utposning av

Jernbaneparken for å gi redusert svingeradius og redusert fartsnivå. Det etableres holdeplass for shuttlebuss ved hotellet i sambruk med hente- og bringesone, som kan få enkelte kapasitetsutfordringer. Tiltaket påvirker ellers ikke rutebusstilbudet. Omdisponering og opprydding av området der dagens bensinstasjon erstattes av hotell, bidrar til en forbedret trafikksituasjon for alle trafikantgrupper. Tiltaket bidrar noe positivt til mer miljøvennlige reisemiddelvalg og forbedret trafikksikkerhet i området.

Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak er innarbeidet i reguleringsplanen:

- Opprydding av arealet foran dagens bensinstasjon, som erstattes med hotell
- Etablering av et minst 2,5 meter bredt fortau foran hovedinngangen til hotellet (på området som i dag benyttes til varelevering og bensinstasjon). Fortauet skal tydelig avgrenses fra vareleveringssonen. Dersom det benyttes et avvikende dekke for å markere skillet, må det etableres varmekabler i grunnen for å sikre at forskjellen er synlig også vinterstid.
- Tilrettelegging for etablering av gangfelt i Dronningens gate, mellom Stasjonsveien og Nedre Jernbanegate
- Etablering av fortau i Nedre Jernbanegate
- Tilrettelagt krysningspunkt fra Håreks gate til nordsiden av Dronningens gate
- Etablering av sykkelparkeringsplasser. Det anbefales å etablere minst 23 sykkelparkeringsplasser iht. nasjonal sykkelstrategi som sikres i planbestemmelsene.
- Etablering av en samordnet sone for varelevering

Avbøtende tiltak som er vurdert, men som per nå ikke er implementert i planen:

- Utvidelse av fortauet i Dronningens gate mellom parkeringshuset og dagens vareleveringssone.
- Avsette busslommer til shuttlebusser i Stasjonsveien, der det er kantparkering i dag, for å gi økt kapasitet til shuttlebusser og henting og bringing. Eventuelt andre steder.
- Vektlegging av kvalitet på sykkelparkeringen. En del av sykkelparkering bør være innendørs, de utendørs sykkelparkeringene bør helst være under takoverbygg, og en andel på for eksempel 10 % bør være dimensjonert for lastesykler. Det bør også etableres trygg lading for elsykler og elsparkesykler.

Det er også omtalt tiltak som ikke er nødvendigvis er planrelevante, men som det anbefales å følge opp videre. Dette er for eksempel:

- Avgiftsbelegging av parkeringsplassene i parkeringshuset fra første time. I dag er de to første timene gratis. Dette vil trolig frigjøre noe kapasitet i parkeringsanlegget.
- Etablere et digitalt skilt over innkjørselen til parkeringshuset som angir antall ledige parkeringsplasser, og gjerne et som angir ledige plasser i de ulike etasjene. På denne måten kan en unngå unødig kjøring inn og ut av parkeringsanlegget for å finne plass, som kan medføre kø- og manøvreringsproblematikk i parkeringshuset og i avkjørselen mot E6 Kongens gate.
- Det er viktig å ha fokus på drift og vedlikehold av dagens fortauer og gangforbindelser. Det inkluderer brøyting og strøing om vinteren som er viktig om flere skal gå året rundt
- Kollektivtilbudet i Narvik vurderes som relativt begrenset. Med unntak av etablering av ny holdeplass har prosjektet i liten grad mulighet til å påvirke eller forbedre kollektivtilbudet direkte. Følgende kollektivtiltak vurderes som ikke planrelevante, men anbefales fulgt opp videre:
  - Tettere samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen, kollektivmyndighet og øvrige relevante aktører for å styrke kollektivtilbudet i Narvik. Det er satt i gang arbeid med en kollektivstrategi for Nordland fylket, og her blir det viktig for Narvik kommune å ta en aktiv rolle. Potensialet for å få flere til å reise med kollektivtransport er i dag begrenset. En stor

andel av befolkningen bor i gangavstand til en kollektivholdeplass, men avgangsfrekvensen er relativt lav. Frekvens for dagens bussruter bør vurderes nærmere for å sikre et best mulig tilbud for arbeidsreiser mot Narvik sentrum.
    - Dialog med kollektivmyndigheten om etablering av gunstige billettavtaler for ansatte.
- Hotellet og helse-/næringsarealene kan benytte seg av andre leveringstidspunkt enn tradisjonelle butikker, som ofte er bundet til faste og avgrensede tidsvinduer.
    - Det er særlig viktig å unngå en konsentrasjon av vareleveranser på ettermiddagen, spesielt rundt innsjekkstiden kl. 15 og utsjekkstiden kl. 12, da dette sammenfaller med høy aktivitet ved hovedinngangen.

Usikkerhet

Det er knyttet usikkerhet til både dagens og fremtidige trafikkmengder, blant annet knyttet til videoregistreringer, omregning til ÅDT og framskriving av trafikk. Beregningene må derfor forstås som beste estimater og ikke eksakte verdier. Det er beregnet marginalt høyere trafikkmengde for tiltaksalternativet sammenlignet med nullalternativet. Usikkerheten knyttet til fremtidig trafikk vurderes slik at det er sannsynlig at tiltaket også kan medføre mindre trafikk enn nullalternativet. Det er gjort en vurdering av om vedtatt reguleringsplan «Detaljregulering E6 Narviktunnelen og Kongens gate Narvik» skal tas med i nullalternativet fordi planen er innenfor influensområdet. Planen inkluderes ikke i denne konsekvensutredningen, fordi planen ikke har fått bevilgning som medfører større usikkerhet tilknyttet realiseringen av planen. Dersom detaljreguleringen for Narvikstunnelen og Kongens gate realiseres, vil trafikk- og mobilitetsforholdene endres vesentlig (i positiv retning) sammenlignet med hvis dagens forhold videreføres. Usikkerhetene vurderes ikke å påvirke hovedkonklusjonene i denne konsekvensutredningen.

Innhold

1 Introduksjon 7
1.1 Om planen – tiltaksalternativet 7
1.2 Nullalternativet 11
1.3 Influensområdet og delområder 13
1.4 Retningslinjer og føringer 14
1.5 Rapportens videre struktur 16

2 Materiale og metode 17
2.1 Metode for konsekvensutredningen 17
2.2 Metode for trafikk- og mobilitetsvurderingene 18

3 Dagens situasjon 23
3.1 Trafikale forhold 23
3.2 Tilgjengelighet for gående og syklende 33
3.3 Kollektivtransport 47
3.4 Deleløsninger 50
3.5 Reisevaner 51

4 Nullalternativet 61
4.1 Overordnet om nullalternativet 61
4.2 Trafikkmengder i ÅDT (2050) - nullalternativet 61

5 Tiltaksalternativet 62
5.1 Overordnet om tiltaket 62
5.2 Trafikale forhold 62
5.3 Forhold for gående 69
5.4 Forhold for syklende 73
5.5 Tilgang til kollektivtransport og hente- og bringeplass 75

6 Konsekvens 78
6.1 Trafikkmengder og trafikkavvikling 79
6.2 Bilparkeringskapasitet 79
6.3 Forhold for gående 80
6.4 Forhold for syklende 82
6.5 Kollektivtransport 83
6.6 Varetransport 83
6.7 Bidrag til endring i valg av reisemidler 85
6.8 Sammenstilt konsekvens 86

7 Oppsummering og anbefalinger 88
7.1 Konsekvens 88
7.2 Avbøtende tiltak 88

8 Referanser 90

1 Introduksjon

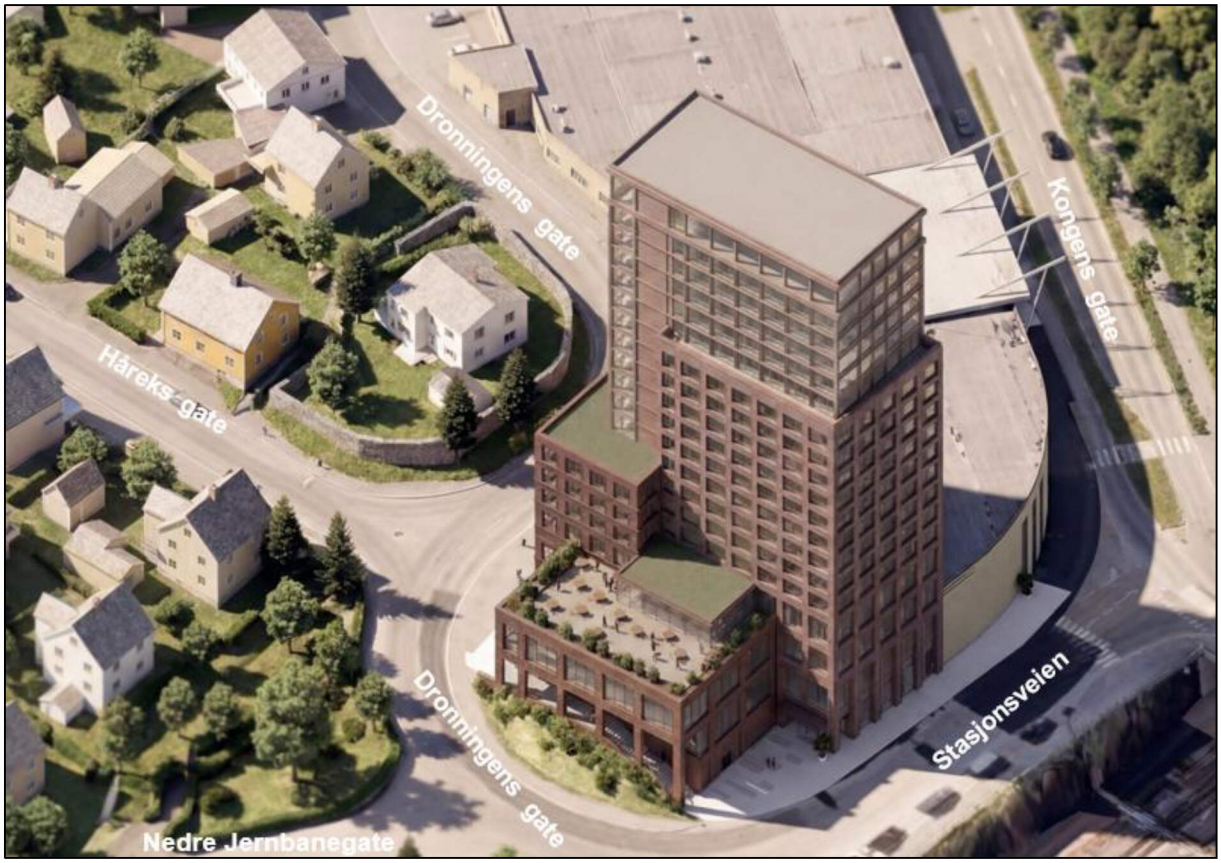
Konsekvensutredningen for nytt hotell i Narvik omfatter to alternativer: nullalternativet og tiltaksalternativet. Nedenfor gjøres det rede for hva de ulike alternativene innebærer, influensinfluensområdet, delområder og rapportens videre struktur.

1.1 Om planen – tiltaksalternativet

1.1.1 Overordnet om planen – Detaljregulering for hotell i Kvartal 14

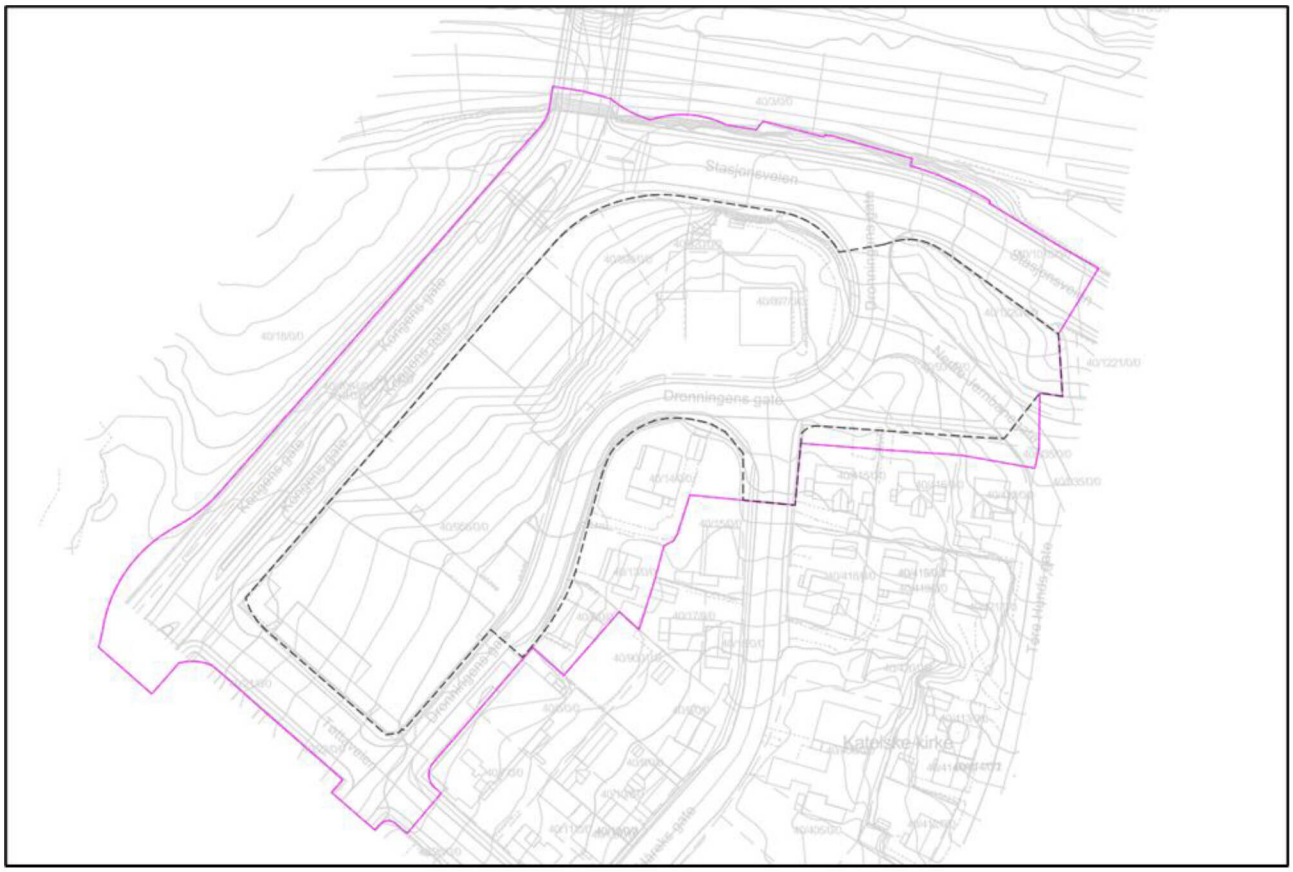
Formålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av et nytt Thon hotell på eiendommene gnr./bnr. 40/897, 40/956 og 40/920, samt vurdere muligheten for utvidelse og påbygging av eksisterende kjøpesenter med helse/kontorfunksjoner på eiendommene gnr./bnr. 40/920, 40/898 og deler av 40/956.

Det utredes kun ett alternativ (heretter kalt tiltaksalternativet), i tillegg til nullalternativet. Tiltaksalternativet inkluderer oppføring av et 18-etasjers hotell (12 823 m^2) med omtrent 205 hotellrom og med tilhørende konferansesenter. Tiltaket inkluderer også areal til kontor/handel/helse (2 077m^2), som et påbygg på eksisterende kjøpesenter, hvor helse (for eksempel legekontor) per nå er vurdert som mest relevant. Totalt legger planen til rette for 14 900 m^2 BRA hotell og helse-/næringsareal. Figur 1–1 under viser en mulig løsning for tiltaksalternativet.



Figur 1–1: Illustrasjon med mulig utnyttelse av området. Det gjøres oppmerksom på at illustrasjonen er fra tidligfase. Endelig plassering og utforming av tiltak vil avklares gjennom planprosessen. (Norconsult, februar 2026)

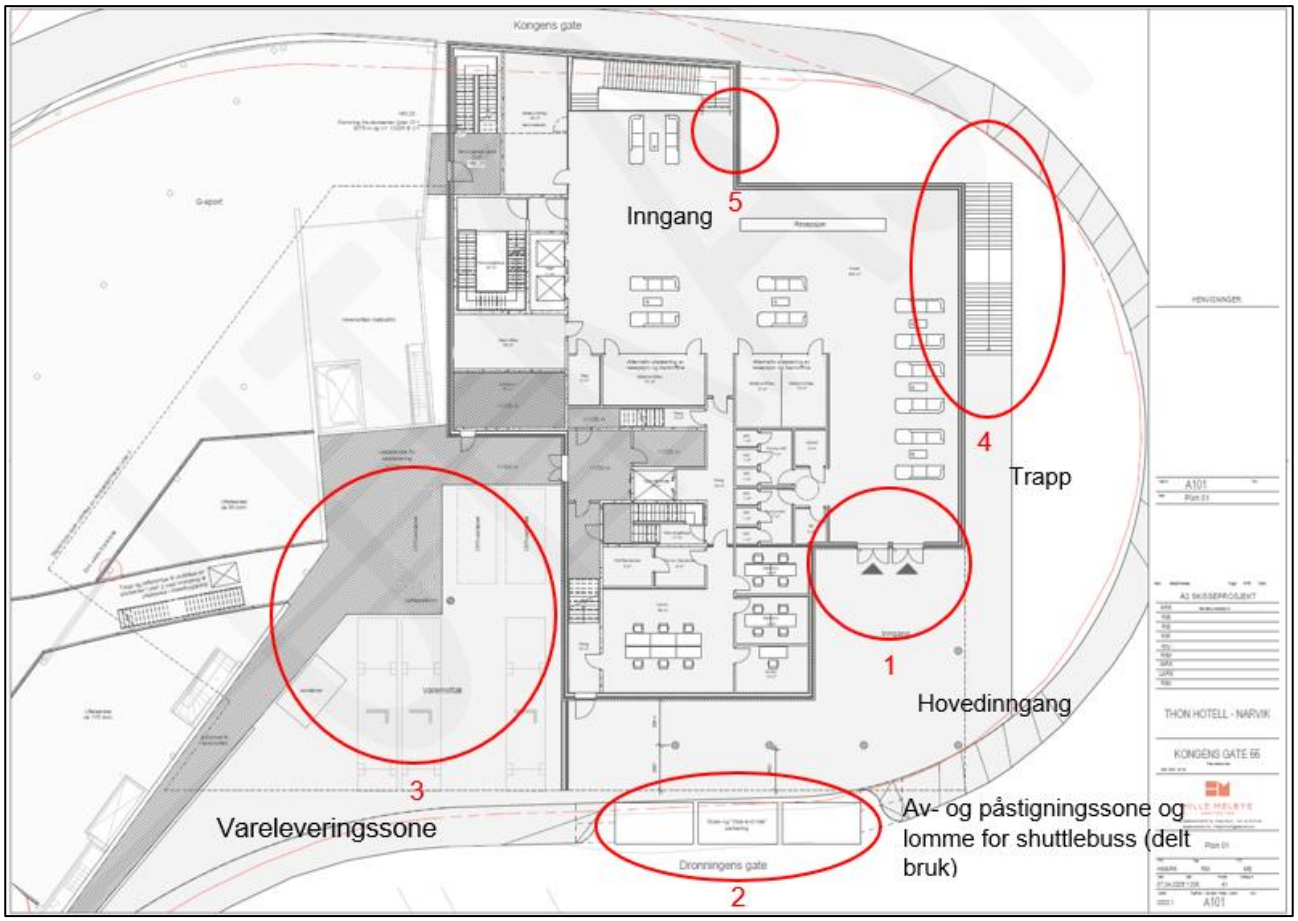
Foreslått avgrensning følger i hovedsak avgrensningen til gjeldende reguleringsplan for kvartalet Kongens gate/Tøttaveien/Dronningens gate/Stasjonsveien, se figur 1–2 under. Krysset Dronningens gate x Håreks gate og en del av Nedre Jernbanegate er tatt med for å sikre gode trafikale løsninger rundt ny planlagt bebyggelse.



Figur 1–2: Plangrensen ved varsel om oppstart vist med rosa linje, endelig plangrense i planforslaget er vist med sort stiplet linje [1].

1.1.2 Hovedgrep angående trafikk og mobilitet

Foreløpig illustrasjonsplan er vist i figur 1–3, med nummererte røde markeringer som henviser til beskrivelser av trafikk- og mobilitetsløsninger i teksten under.



Figur 1–3: Foreløpig illustrasjonsplan utarbeidet av Hille Melbye Arkitekter. Markeringer er henvist til i teksten under. (Det gjøres oppmerksom på at illustrasjonen er fra tidligfase)

Tiltaket legger opp to likeverdige innganger – én i Dronningens gate og én i Stasjonsveien. Inngangen i Dronningens gate forventes å bli mest benyttet og omtales derfor som hovedinngang i denne rapporten (markert med 1 i figur 1–3). Gjester som ankommer med bil vil bevege seg fra parkeringshuset via Dronningens gate til hotellet. Gjester som ankommer med buss vil også benytte inngangen i Dronningens gate, ettersom hente- og bringesonen (ofte omtalt som *kiss & ride*) er planlagt foran denne (markert med 2 i figur 1–3). Området vil også brukes av shuttlebusser som skal hente og levere hotellgjester. Lommen etableres der dagens fortau ligger. Fortauet bygges om slik at det følger buen rundt lommen og vil være minst 2,5 meter bredt.

Vareleveringsområdet (markert med 3 i figur 1–3) er dimensjonert for opptil fire lastebiler, men fordi deler av arealet settes av til avfallscontainere, vil det i praksis være plass til to lastebiler som har mulighet til å laste/losse samtidig. Langs senterfasaden etableres det en gangforbindelse fra det nye varemottaket til dagens varemottak.

På fasadens østside planlegges det også en trapp som fungerer som en mer direkte forbindelse mellom Stasjonsveien og Dronningens gate (markert med 4 i figur 1–3). Trappen bidrar til kortere gangavstand mellom Stasjonsveien og hovedinngangen.

I tillegg til hovedinngangen vil det være mulig for gjester å benytte en alternativ inngang fra Stasjonsveien. Denne gir adkomst via underetasjen (markert med 5 i figur 1–3), hvor gjestene kan ta enten trapp eller heis opp til resepsjonen i første etasje. Inngangen vil primært være aktuell for gjester som ankommer med tog.

For å sikre en trygg adkomst for gjestene planlegges det etablering av gangfelt i krysset mellom Stasjonsveien og Dronningens gate. Gangfeltet vil gå fra fortauet ved Jernbaneparken i Stasjonsveien og krysse over Dronningens gate.

Videre etableres det fortau langs Jernbaneparken i Nedre Jernbanegate, som vil lede naturlig frem til det nye gangfeltet i Dronningens gate. Dette fortauet vil samtidig legge til rette for en mindre utvidelse av Jernbaneparken, slik at krysset Nedre Jernbanegate x Dronningens gate strammes opp. Utformingen bidrar til redusert svingradius som gir krappere sving, og dermed lavere hastighet.

Det tilrettelagte krysningspunkt fra fortauet på østsiden av Håreks gate til nordsiden av Dronningens gate vil forbedres. Krysningspunktet vil bedre knytte gang- og sykkelvegen mellom Håreks gate og Nedre Jernbanegate (iht. nasjonal vegdatabank) sammen med fortauet i Dronningens gate, og bidra til et mer sammenhengende gangnett.



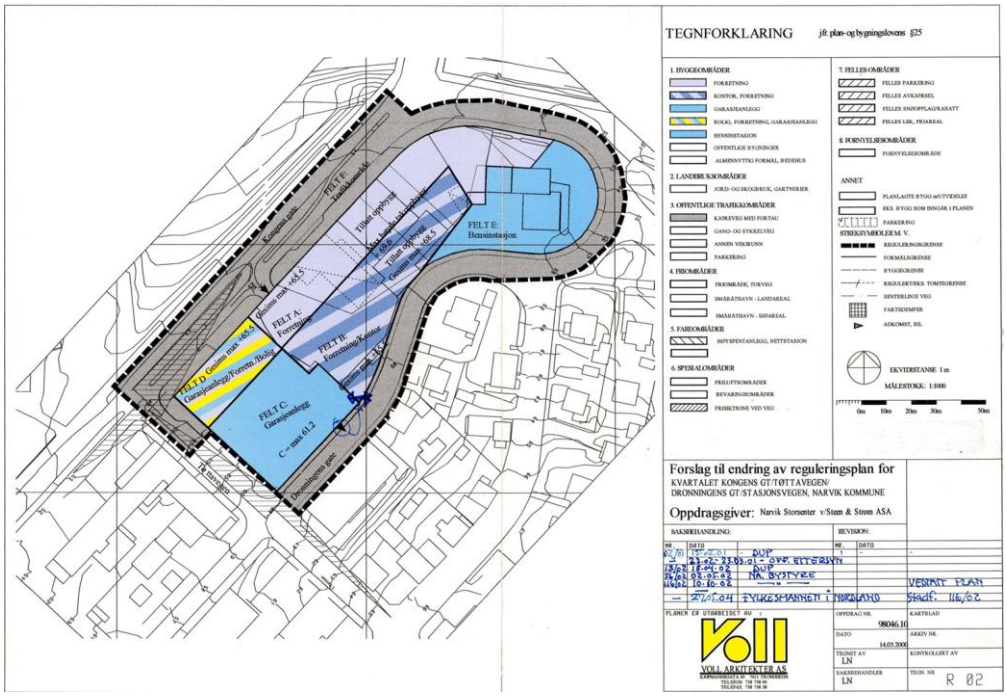
Figur 1–4: Utsnitt av situasjonsplan som viser mulige krysningspunkt og endret vegstruktur. Kilde: Norconsult Norge AS.

1.2 Nullalternativet

Konsekvensene av planforslaget sammenlignes med situasjonen som oppstår hvis tiltaket ikke gjennomføres. Denne situasjonen benevnes som nullalternativet, alternativ 0 eller referansealternativet. I denne rapporten benyttes begrepet «nullalternativet». Nullalternativet skal kun omfatte vedtatte investeringer som er i gang eller har fått bevilgning, og som vil bli gjort uavhengig av de aktuelle utbyggingsalternativene. Nullalternativet er i dette tilfellet en videreføring av dagens situasjon for vegnettet innenfor influensområdet. Trafikkmengdene i nullalternativet vil dog være annerledes enn i dagens situasjon, som følge av komplekse forhold slik som andre utbygginger, som stadig medfører endringer i trafikkmengder og trafikkmønstre. I trafikkberegningene speiles dette gjennom å benytte Transportøkonomisk Institutt sine framskrivninger for trafikkendringer på vegnettet. Hvor trafikken fremskrives til år 2050.

Nedenfor gis en beskrivelse av gjeldende reguleringsplaner innenfor influensområdet. Den ene planen er så å si realisert og utgjør derfor ikke noen forskjell fra dagens situasjon. Den andre planen medregnes ikke da den mangler finansiering, men det gjøres oppmerksom på at realisering av denne planen vil medføre betydelige (positive) endringer i trafikk- og mobilitetsforholdene i området.

Det foreligger en vedtatt reguleringsplan innenfor planområdet for hotellet, med ganske sammenfallende plangrense som detaljreguleringsplanen for hotell i Kvartal 14. Arealet er utviklet i henhold til gjeldende reguleringsplan, med unntak av felt D hvor det tillattes oppføring av boliger som enda ikke er oppført. Innenfor felt D er det et parkeringshus i dag, og det vurderes som urealistisk at feltet vil utvikles til boliger. Dette medregnes derfor ikke i nullalternativet. Se figur 1–5 for utsnitt av plankart for gjeldende reguleringsplan innenfor planområdet. Dersom disse boligene hadde blitt medregnet i nullalternativet, ville trafikkmengdene i nullalternativet blitt høyere.



Figur 1–5: Gjeldende plan «Reguleringsendring for kvartalet Kongens gt/Tøttavegen/Dronningens gt/Stasjonsvegen, Narvik kommune» [1]

Det er gjort en vurdering av om vedtatt reguleringsplan «Detaljregulering E6 Narviktunnelen og Kongens gate Narvik» skal tas med i nullalternativet fordi planen er innenfor influensområdet. Se utsnitt av plankart i figur 1–6. Det er konkludert med at planen ikke inkluderes i denne konsekvensutredningen, fordi planen ikke har fått bevilgning som medfører større usikkerhet tilknyttet realiseringen av planen. Dersom detaljreguleringen for Narvikstunnelen og Kongens gate realiseres, vil trafikk- og mobilitetsforholdene endres vesentlig (i positiv retning) sammenlignet med hvis dagens forhold videreføres. Detaljreguleringen for Narvikstunnelen og Kongens gate inkluderer etablering av rundkjøring i kryssene Tøttaveien x Kongens gate og Stasjonsveien x Kongens gate i stedet for dagens signalregulerte T- kryss og vikepliktsregulerte T-kryss. Planen innebærer også et forbedret tilbud for myke trafikanter langs Kongens gate i form av separat sykkelanlegg og fortau på vestsiden av vegen og fortau på østsiden av vegen. Planen inkluderer også forbedret tilbud for myke trafikanter langs delen av Stasjonsveien og Dronningens gate som er innenfor plangrensen. Videre innebærer planen også en utvidelse av busslommene ved Bromsgård. Disse vil bli plassert vis-à-vis hverandre, i motsetning til dagens løsning der busslommen i sørgående retning ligger etter krysset ved Tøttaveien.



Figur 1–6: Utsnitt av plankart for planen "Detaljregulering E6 Narviktunnelen og Kongens gate Narvik", planid 2013010. Vedtatt i 2016. [1] Planen inkluderes ikke i nullalternativet, men presenteres likevel da eventuell realisering av planen vil endre trafikk- og mobilitetsforholdene i planområdet vesentlig.

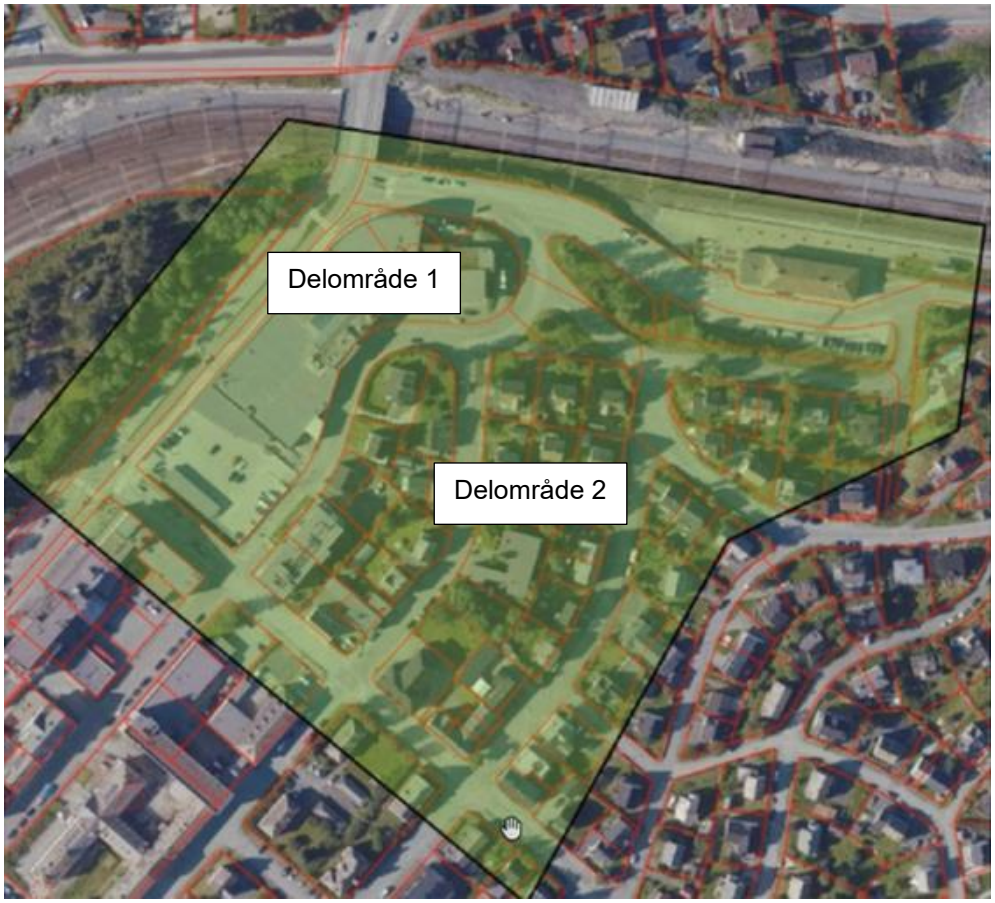
1.3 Influensområdet og delområder

Etter innspill fra avdeling Veg og park i Narvik kommune er influensområdet til planen definert som vist i figur 1–7. Utdrag fra innspill fra Veg og park: «Veg og park krever at det blir gjennomført en analyse av trafikkstrømmer, mobilitet og trafikksikkerhet i området. Analysen skal minimum omfatte området markert på kartutsnittet».

Da det er beregnet en marginal økning i trafikkmengde for tiltaksalternativet sammenlignet med nullalternativet, vurderer vi det som at konsekvensene for vegnettet utenfor planområdet blir marginale. Usikkerheten i trafikkberegningene er også av den størrelse at det er stor sannsynlighet for at tiltaksalternativet medfører mindre trafikk enn nullalternativet. Vi har derfor gjort en svært overordnet inndeling av delområder:

- Delområde 1: Planområdet
- Delområde 2: Tilstøtende vegnett, omtrentlig som vist i figuren under

Trafikk- og mobilitetsforholdene innenfor planområdet (delområde 1) er vurdert i størst detalj, og det er kun dette delområdet som er satt konsekvensgrader på. Trafikk- og mobilitetspersonellet har vært aktivt involvert i løsningsutviklingen for å påse at de løsningene vi anbefaler med hensyn til bærekraftig transport, trafikksikkerhet og trafikkavvikling blir implementert i planen. For vegnettet utenfor planområdet er det kun gjort overordnede, skriftlige vurderinger.



Figur 1–7: Omtrentlig influensområde for konsekvensutredningen for trafikk og mobilitet. (Figur oversendt av prosjektet)

1.4 Retningslinjer og føringer

1.4.1 Nullvekstmålet

Staten har tydelige forventninger knyttet til bærekraftig utvikling, og nullvekstmålet er et sentralt styringsprinsipp i den nasjonale areal- og transportplanleggingen. Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransport med bil skal stanses, og at all framtidig vekst i mobilitet skal tas gjennom kollektivtransport, sykling og gange. For å oppnå dette er effektiv arealbruk, tiltak som reduserer bilavhengighet og en målrettet satsing på klima- og miljøvennlige transportformer avgjørende. Dette er særlig relevant i byområder, hvor staten forventer at gåing, sykling og kollektivtransport gis høy prioritet gjennom planlegging av helhetlige, tilgjengelige, attraktive og trygge mobilitetssystemer. Narvik er ikke med i byvekstavtale, og har dermed ikke forpliktet seg til nullvekstmålet. Samtidig har både Narvik kommune og Nordland fylkeskommune klima- og miljømål, der blant annet bærekraftig transport påpekes som et viktig satsningsområde.

1.4.2 Nullvisjonen

Et annet sentralt prinsipp i statlig transportpolitikk er nullvisjonen, som er ett av fem hovedmål i Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP). Nullvisjonen er en ambisjon om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken. Den har siden 2001 vært grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge og bygger på et langsiktig, systematisk og kunnskapsbasert arbeid, der alle aktører med innflytelse over trafikksikkerhet har et ansvar for å bidra til en tryggere transportsektor. Trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper har vært førende i arbeidet med denne planen.

1.4.3 Regionale føringer

Nesten 25 prosent av utslippene innenfor kommunens grenser stammer fra veitrafikk – i hovedsak tunge kjøretøy – samt sjøfart [2]. Dette henger tett sammen med Narviks rolle som et sentralt transportknutepunkt der vei, bane og sjø møtes. Samtidig, i gjeldende Regional transportplan (2022-2033), har Nordland fylkeskommune satt som delmål å redusere egne klimagassutslipp med 60 prosent innen 2030, sammenlignet med 2016 som referanseår [3].

For å nå dette målet peker fylkeskommunen på fire hovedstrategier:

1. Overgang til biler, båter og fly som slipper ut mindre eller ingen klimagasser og annen forurensning.
2. Tilrettelegging for miljøvennlige transportformer som sykkel, gange, kollektiv, jernbane og andre mobilitetsløsninger, og omlegging til mer miljøvennlige transportformer for vare- og godstransporter.
3. Planlegging av samfunnet slik at behovet for transport av varer og mennesker blir mindre, særlig i byområdene.
4. Reduksjon i klimautslipp, natur- og miljøskader fra drift, vedlikehold og utbygging av transportinfrastruktur.

Ny transportplan for Nordland 2026-2037 er nå på høring og skal erstatte Regional transportplan 2022-2033 [4]. Planens hovedmål er:

«Transportsystemet i Nordland er miljøvennlig, sikkert og fremkommelig.»

Planen inneholder 10 delmål som er førende for regional og lokal transportutvikling:

1. Utvikle en transportsektor der ingen omkommer eller blir hardt skadd
2. Redusere forfallet på fylkesvegnettet
3. Utvikle et sømløst, attraktivt og tilgjengelig kollektivtilbud
4. Utvikle et transportsystem som styrker samfunnssikkerhet, beredskap og håndterer klimautfordringer

5. Bruke ny teknologi for tryggere transport, bedre trafikkflyt og sikker datahåndtering
6. Påvirke statlige myndigheter for å sikre bedre rammebetingelser for samferdsel
7. Sikre effektive kommunikasjonsforbindelser for innbyggere og næringsliv i hele fylket
8. Utvikle effektive og universelt utformede løsninger for kollektiv, gang-/sykkel og mikromobilitet
9. Gjennomføre planlegging av arealbruk og transport som fremmer bærekraftige transportløsninger, beskytter og restaurerer natur- og kulturmiljøer
10. Redusere egne klimagassutslipp

Med utgangspunkt i hoved- og delmålene er det utviklet en rekke strategier som skal styre areal- og transportutviklingen i kommunen. Flere av strategiene omhandler store pågående og planlagte transportinfrastrukturprosjekter, blant annet oppgradering av jernbanen, utvikling av Narvikterminalen og etableringen av E6 Narviktunnelen [5]. Sistnevnte er særlig viktig for utviklingen av Narvik sentrum, da den vil redusere gjennomgangstrafikken i Kongens gate, gi bedre luftkvalitet og skape tryggere forhold for myke trafikanter. Denne omleggingen vil kunne ha stor betydning for planforslaget, men har imidlertid ikke fått bevilgning i NTP og vurderes derfor ikke som del av nullalternativet i denne konsekvensutredningen.

1.4.4 Kommunale føringer

Samfunnsdelen legger føringene for prioriteringer i kommuneplanens arealdel.

Kommuneplanens arealdel er for tiden under høring etter kommunesammenslåingen i 2020. Inntil ny arealdel vedtas, gjelder de tidligere arealplanene fra Narvik, Ballangen og Tysfjord. Parkeringsnormene for bil og sykkel i kommuneplanens bestemmelser er særlig relevante for denne konsekvensutredningen.

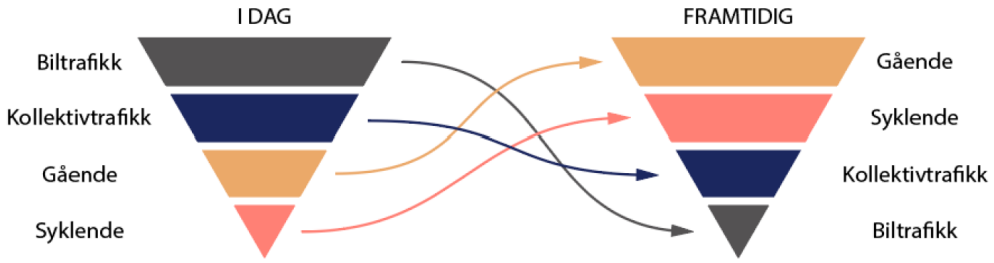
1.4.5 Mobilitetsplan for Narvik

For å styrke samordnet areal- og transportplanlegging har kommunen utarbeidet en egen mobilitetsplan [5]. Denne skal være kommunens overordnede plan for samferdsel, kollektiv, sykkel og gange, og bidra til et mer bærekraftig transportsystem.

Planen bygger på målet om at all vekst i persontransport skal tas av kollektiv, sykkel og gange, og har definert fire prosjektmål:

1. Fremtidens transport skal preges av gange, sykkel og kollektiv.
2. Alle innbyggere skal ha tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportmuligheter.
3. Det skal være trygt å ferdes som myk trafikant.
4. Kollektivtilbudet skal være attraktivt, oversiktlig og et rimelig alternativ til bil.

Asplan Viak, som har utarbeidet mobilitetsplanen, har utviklet en transportpyramide som viser både dagens situasjon og ønsket framtidig prioritering. Den omvendte transportpyramiden illustrerer hvilke transportmidler og trafikanter som i dag gis høyest prioritet, og hvordan denne prioriteringen bør endres framover. Målet er å øke andelen reiser som skjer med miljøvennlige transportformer, og samtidig redusere bilandelen.



Figur 1–8: Omvendt transportpyramide for dagens og framtidig situasjon [5].

1.5 Rapportens videre struktur

Videre er rapporten strukturert i følgende kapitler:

2. Materiale og metode. Kapittelet beskriver metodene og grunnlaget som er benyttet for både konsekvensutredningen og de faglige vurderingene knyttet til trafikk og mobilitet.

3. Dagens situasjon. Kapittelet gjennomgår dagens situasjon, som danner grunnlaget for beskrivelse av nullalternativet og tiltaksalternativet.

4. Nullalternativet. Kapittelet gjennomgår nullalternativet. Konsekvensene av planforslaget sammenlignes med situasjonen som oppstår hvis tiltaket ikke gjennomføres – kalt nullalternativet.

5. Tiltaksalternativet. Kapittelet gjennomgår tiltaksalternativet – altså denne planen som skal konsekvensutredes.

6. Konsekvens. Kapittelet oppsummerer konsekvenser av tiltaket innenfor de ulike deltemaene trafikkmengder og trafikkavvikling, bilparkeringskapasitet, forhold for gående, forhold for syklende, kollektivtransport, varetransport og bidrag til endring i valg av reisemidler. Til slutt gis en sammenstilt konsekvensgrad for alle deltemaene.

7. Oppsummering og anbefalinger. Oppsummering av konsekvensen av tiltaket, hvilke avbøtende tiltak som er implementert i planen, og hvilke tiltak som er vurdert eller anbefalt, men som ikke er implementert i planen per nå. Det gis også anbefalinger til transporttiltak som ikke er planrelevante, men som bør følges opp videre.

2 Materiale og metode

2.1 Metode for konsekvensutredningen

2.1.1 Metode/veileder som er benyttet

Det finnes ingen anerkjent metodikk for fagene trafikk og mobilitet for denne typen detaljreguleringsplaner. Det er hentet inspirasjon fra Miljødirektoratets veileder M-1941 og Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (ikke-prissatte konsekvenser). Hovedtrekkene i Miljødirektoratets veileder M-1941 og Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (ikke-prissatte konsekvenser) er de samme, med oppdeling i delområder, vurdering av delområdenes verdi, og de ulike alternativenes påvirkning og konsekvenser på delområdene. For fagtemaet transport benyttes hovedtrekkene i M-1941 for fagtemaet støy. Konsekvensene av planforslaget sammenlignes med situasjonen som oppstår hvis tiltaket ikke gjennomføres (nullalternativet).

Konsekvensene vurderes for følgende deltemaer, for delområde 1 og 2:

- Trafikkmengder og trafikkavvikling
- Bilparkeringskapasitet
- Forhold for gående og syklende
- Forhold for kollektivreisende
- Forhold for varelevering
- Bidrag til endring i valg av reisemidler

Konsekvens vurderes i henhold til skalaen angitt i figur 2–1.

Tabell 2-13: Konsekvensgrader for delområder ihht. konsekvensvifte (figur 2-6)

Konsekvensgrad for delområder	Forklaring
Svært stor negativ konsekvens (4-)	Den mest alvorlige konsekvensgraden som kan oppnås for delområdet. Brukes kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
Stor negativ konsekvens (3-)	Stor konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Middels negativ konsekvens (2-)	Middels negativ konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Noe negativ konsekvens (1-)	Noe negativ konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Ubetydelig konsekvens (0)	Ingen eller ubetydelig konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Noe/middels positiv konsekvens (1/2+)	Noe/middels positiv konsekvensgrad for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Stor/svært stor positiv konsekvens (3/4+)	Stor/Svært stor positiv konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte. Brukes i hovedsak der områder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 2–1: Konsekvensskala hentet fra Miljødirektoratets veileder M-1941. [6]

2.1.2 Avgrensning mot andre fagtema

Landskap er det eneste andre fagtemaet som konsekvensutredes i planen. Landskapsrådgiver bidrar eksempelvis med utforming av utomhusområdene med tilhørende hente- og bringesone, sykkelparkeringer, snarveger, osv. Trafikk- og mobilitetsfaget har hatt tett samarbeid med tilgrensede fag i prosjektet for å sikre at foreslåtte veg- og trafikk-løsninger gir tilfredsstillende trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

2.2 Metode for trafikk- og mobilitetsvurderingene

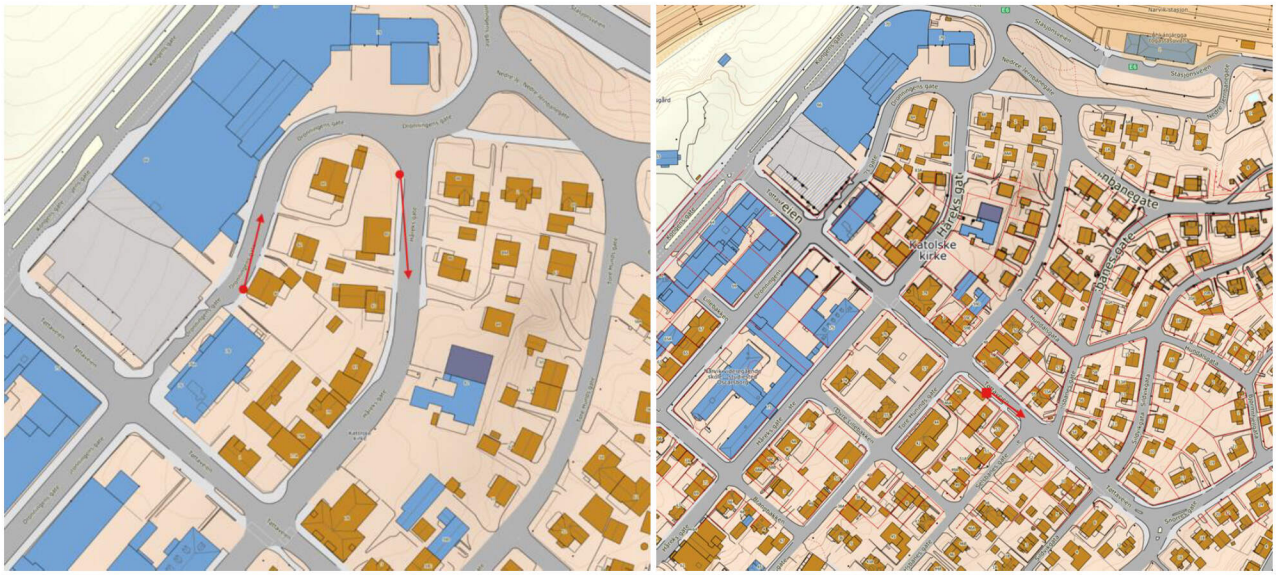
2.2.1 Innledende kartlegging

For å gjennomføre konsekvensutredningen er det benyttet flere metoder for å samle inn og etablere et robust datagrunnlag for vurdering av trafikale og mobilitetsmessige forhold i planområdet. Arbeidet startet med en grundig gjennomgang av relevante plandokumenter for å få en helhetlig forståelse av planområdet, samt gjeldende rammer og føringer for prosjektet.

2.2.2 Innhenting av trafikkdata og trafikkregistrering

Deretter ble tilgjengelig trafikkdata identifisert og innhentet fra ulike kilder, avhengig av datatilgjengelighet og kvalitet. NVDB (Nasjonal vegdatabank) tilbyr tjenester som gir tilgang til informasjon om statlige, fylkeskommunale, kommunale og private veier, samt administrative og fysiske objekter som trafikkmengder, fartsgrenser, og trafikkhendelser som ulykker. Informasjonen finnes på vegkart.no og trafikkdata.no. Rapporten inneholder dermed data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen. Denne informasjonen er imidlertid ikke alltid fullstendig.

For dette prosjektet har det vært nødvendig å supplere med både radarmålinger og kamerabaserte tellinger, ettersom mye av veidataene for Narvik i hovedsak kun dekker E6 (Kongens gate og Stasjonsveien). Radarmålinger er mottatt fra kommunen for å kartlegge trafikkmengder i tilstøtende gater til planområdet, nærmere bestemt Tøttaveien, Dronningens gate og Håreks gate. Data fra Tøttaveien er registrert i perioden 16.09-28.09.2023, mens tellingene for Håreks gate og Dronningens gate dekker perioden 10.02-16.02.2026. Målepunkter og registreringsretninger er vist i kartutsnittene nedenfor.

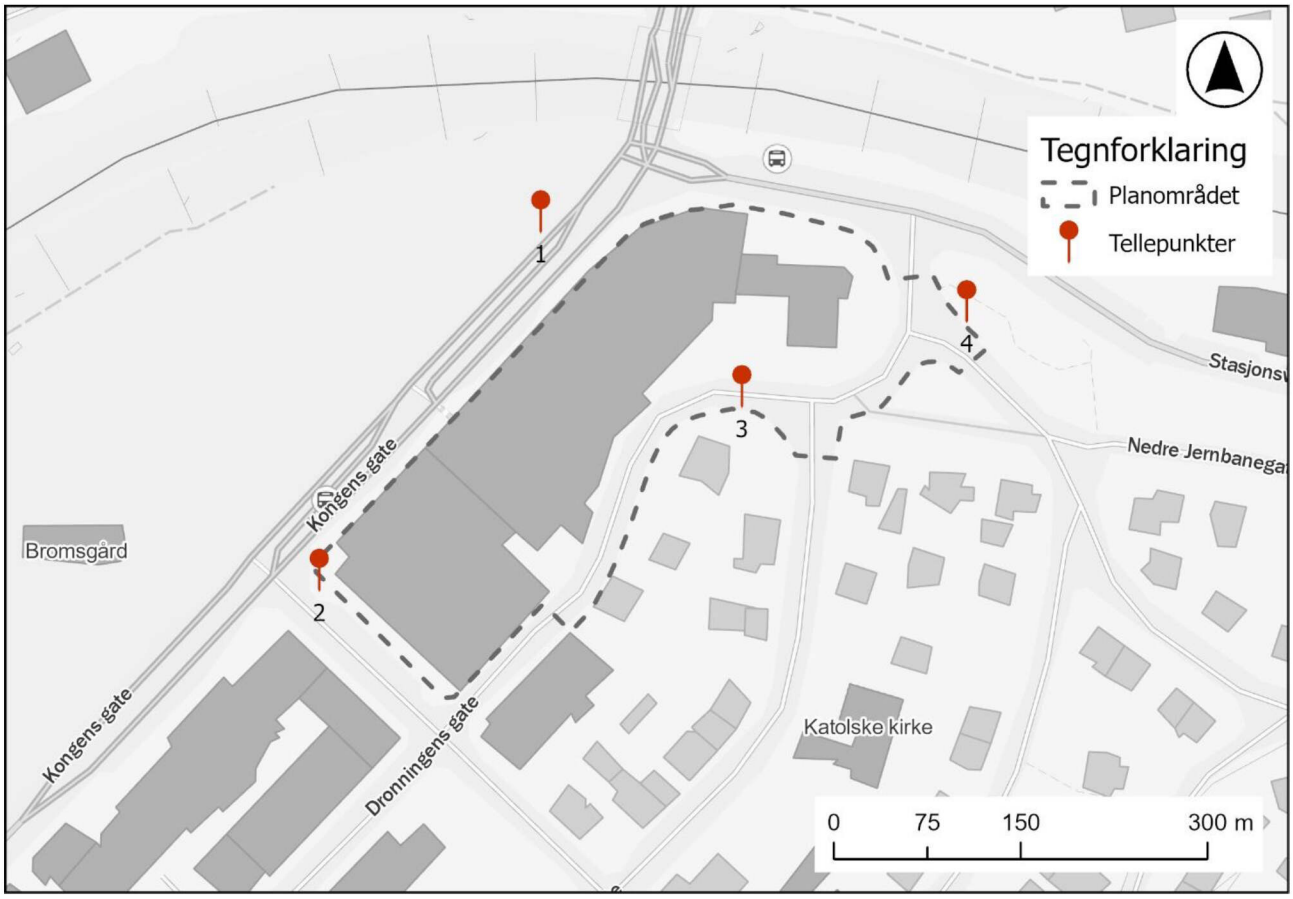


Figur 2–2: Punkter for plassering av radarmålerne og vinklene på dem (Bakgrunnskart: Narvik kommune Geoinnsyn [1]).

Radarmålinger har imidlertid flere begrensninger. Radaren registrerer kun trafikkmengder i et snitt og gir derfor ikke informasjon om svingeandeler eller bevegelsesmønstre i kryss. I tillegg er det begrenset hvor målerne kan plasseres, ettersom registreringene lett kan påvirkes av trafikk i tilstøtende gater. Radarmålere fanger heller ikke opp myke trafikanter og skiller ikke mellom ulike kjøretøytyper, med unntak av små og store kjøretøyer. Kommunens radarmålinger har på sin side vært operative over lenger tid (1 uke), noe som gir økt sikkerhet i datagrunnlaget, sammenlignet med trafikkregistreringer over noen få timer.

Gitt planforslagets omfang og behovet for et mer detaljert beslutningsgrunnlag, er det gjennomført kamerabaserte trafikktellinger. Ved hjelp av videoregistrering og bearbeiding i GoodVision (et KI-basert analyseverktøy), registreres både trafikkmengder, svingeandeler og bevegelsesmønstre for alle trafikantgrupper. Denne metoden gir et mer helhetlig datagrunnlag for de videre analysene og vurderingene av tiltak på planområdet. Kameratellingene ble gjennomført torsdag 19.02.2026 i tidsrommet 06:00-17:00.

Totalt fem kameraer ble satt opp og registrerte trafikk i kryssene Kongens gate x Stasjonsveien (1), Tøttaveien x Kongens gate (2) og Stasjonsveien x Dronningens gate (4), samt ved innkjøringen til bensinstasjonen (3) og vareleveringene i Dronningens gate (3). Kamerapunktene er illustrert i figur 2–3.



Figur 2–3: Punkter for plassering av kamera i forbindelse med trafikkregistrering. Illustrasjon laget i ArcGIS Pro.

2.2.3 Befaring

For å supplere datagrunnlaget ytterligere og for å få et mer helhetlig bilde av trafikksituasjonen, er det også gjennomført en befaring. Denne fant sted onsdag 18.02.2026 mellom kl. 19:30 og 20:30. Befaringen omfattet Stasjonsveien, Kongens gate, Dronningens gate, Håreks gate og Tøttaveien, samt parkeringsplassen ved senteret og tilhørende adkomster og utkjøringer. Observasjoner fra kveldstid gir et viktig supplement til kameratellingene fra dagperioden, og bidrar til et mer nyansert grunnlag for vurdering av trafikkforholdene i og rundt planområdet.

2.2.4 Spørreundersøkelse - reisevaner

Videre er det gjennomført en spørreundersøkelse blant de ansatte ved Thon Senter Narvik. Spørreundersøkelsen ble sendt ut 3. mars 2026 og avsluttet 12. mars 2026. Distribusjonen ble gjennomført via senterleder, som delte undersøkelsen med butikkene og øvrige virksomheter på senteret. Formålet var å kartlegge hvordan de ansatte reiser til og fra jobb, ettersom dette gir en indikasjon på hvilke reisemønstre man kan forvente blant nye ansatte ved det planlagte hotellet. Undersøkelsen gir også innsikt i utfordringer i trafikksituasjonen rundt planområdet, deres holdninger og hvordan respondentene vurderer ulike tiltak for

bærekraftig mobilitet. Slik avdekker undersøkelsen både potensialet for endringer og hvilke mobilitetstiltak som vil være mest relevante og treffsikre i praksis.

2.2.5 Beregning av trafikkmengder i ÅDT

Fremgangsmåte for beregning av ÅDT er ytterligere beskrevet i kapittel 3.1.3 og 5.2.1. Her gis kun en overordnet beskrivelse av metodene som er benyttet. Metode for trafikkregistreringene, som danner grunnlag for ÅDT-estimatene, er beskrevet i kapittel 2.2.2.

Dagens ÅDT[1] (2025/26)

Basert på trafikkregistreringene og faktormetoden angitt i Statens vegvesens håndbok *V714 Veileder i trafikkdata* (1989*)* er ÅDT beregnet for de ulike gatene. Gatene er klassifisert som M1 By-/boliggate (samleveg med arbeidsreiser). Se ytterligere beskrivelse i kapittel 3.1.2.

Dimensjonerende år

Dimensjonerende år settes normalt til 20 år etter forventet åpningsår av nytt veganlegg. Dimensjonerende år settes til 2050, selv om tiltaket kan være ferdig bygget før 2030.

ÅDT (2050) for nullalternativet

Trafikkmengden for nullalternativet er den fremtidige trafikkmengden (år 2050) uten realisering av denne planen. Samtidig ivaretas andre forhold som kan medføre endring i trafikkmengdene ved å legge til generell trafikkvekst på vegnettet, i henhold til TØIs prognoser for trafikkvekst for Nordland fylkeskommune [7] [8]. Trafikken fremskrives til år 2050.

ÅDT (2050) for tiltaksalternativet

Trafikkmengden for tiltaksalternativet er den fremtidige trafikkmengden (år 2050) med realisering av denne planen. Generell trafikkvekst er medregnet, tilsvarende som for nullalternativet. For tiltaksalternativet er trafikkmengden fra dagens bensinstasjon fjernet, siden denne må fjernes til fordel for oppføring av hotell. Deretter er den trafikkmengden som det planlagte hotellet og helse-/næringsareal vil produsere lagt ut på vegnettet. Se ytterligere beskrivelse av dette i kapittel 5.2.1.

2.2.6 Usikkerhet i kunnskapsgrunnlaget

Dagens trafikkmengder

Det er knyttet noe usikkerhet til trafikktellinger basert på videoanalyse. Produsenten av analyseprogrammet oppgir en nøyaktighet på 95-100%. Ved korrekt bruk gir metoden generelt høy grad av pålitelighet, men nøyaktigheten avhenger av kvaliteten på videomaterialet. Forhold som kameraplassering, lysforhold og vær kan påvirke resultatene.

Det er videre usikkerhet knyttet til omregning fra registrerte trafikktall til ÅDT ved bruk av faktormetoden [9]. Denne metoden baserer seg på generelle omregningsfaktorer, som kan avvike fra lokale trafikkforhold. Usikkerheten er beregnet slik at faktisk ÅDT for dagens situasjon med 95 % sannsynlighet ligger innenfor:

- +- 8 % av beregnet verdi for Dronningens gate (mellom avkjørsel til p-hus i sør og Håreks gate), Håreks gate og Tøttaveien.

[1] ÅDT (årsdøgntrafikk) er gjennomsnittlig antall kjøretøy i løpet av døgnet (totalt antall kjøretøy i løpet av et år dividert på antall dager i året).

- +- 26 % for Dronningens gate (mellom Håreks gate og Stasjonsveien) og Stasjonsveien

ÅDT for Kongens gate er hentet fra vegkart.no, og har høy grad av sikkerhet, da det er kort avstand til nærmeste trafikkregistreringspunkt[2].

Fremtidige trafikkmengder

Usikkerheten er også knyttet til framskriving av trafikk, herunder antatt turproduksjon for hotell og helse-/næringsareal, generell trafikkvekst og fordelingen av trafikk på vegnettet. Faktisk trafikk vil kunne avvike fra beregningene som følge av endrede reisemønstre, utvikling i transportmiddelvalg og lokale forhold. Utførelse av reisevaneundersøkelse for ansatte ved dagens Thon kjøpesenter, vurderes til å bidra til å redusere usikkerheten. Trafikkestimatene for fremtidig situasjon må forstås som et beste estimat for fremtidig trafikk basert på tilgjengelige erfaringstall og estimater, og ikke som eksakte verdier.

Tilstøtende planer

Det foreligger usikkerhet i realisering av tilstøtende plan "Detaljregulering E6 Narviktunnelen og Kongens gate Narvik", planid 2013010. Realisering av denne planen vil ha innvirkning på trafikkavvikling og mobilitetsforhold i området.

Trafikksikkerhet og ulykkesrisiko

Det er knyttet usikkerhet til endring i ulykkesrisiko. Det er beregnet en liten økning i trafikkmengde sammenlignet med nullalternativet, men med usikkerhet i trafikkframskrivninger kan trafikkmengden for tiltaksalternativet også i realiteten bli mindre enn for nullalternativet. Samtidig innebærer planforslaget oppgradering av vegnettet med etablering av flere fortau, tilrettelegging for trygge krysningspunkter og oppstramming av krysset Nedre Jernbanegate x Dronningens gate, som bidrar til å heve trafikksikkerheten. Usikkerheten vurderes til å ikke ha innvirkning på konklusjonene i denne trafikkvurderingen.

[2] Trafikkdata | Narvik sentrum

3 Dagens situasjon

I dette kapittelet presenteres dagens trafikk- og mobilitetsforhold innenfor influensområdet. Gjennomgangen av dagens situasjon danner grunnlaget for beskrivelse av nullalternativet og tiltaksalternativet, og vurdering av hvilke trafikk- og mobilitetstiltak som bør iverksettes i forbindelse med denne planen.

3.1 Trafikale forhold

3.1.1 Vikepliktsforhold

E6 Kongens gate er forkjørsregulert. Stasjonsveien og Dronningens gate er uregulerte, noe som innebærer at høyreregelen gjelder i disse gatene. Krysset Dronningens gate x Tøttaveien er vikepliktsregulert, der trafikk fra Dronningens gate har vikeplikt. Den sørligste delen av Dronningens gate er envegsregulert, fra avkjørselen til P-huset ved senteret og fram til Tøttaveien. Trafikk fra Tøttaveien har dermed ikke tillatelse til å kjøre inn i Dronningens gate. Innkjøringen til parkeringshuset tilknyttet Thon Senter Narvik er via Kongens gate, og utkjøringen er i Dronningens gate, som vist i figuren under. Fra utkjørselen til P-huset er trafikken påbudt å svinge til venstre, og det er dermed ikke tillatt å svinge til høyre inn i den envegsregulerte delen av Dronningens gate.



Figur 3–1: Oversiktsbilde av vegsystemet rundt planområdet. Dronningens gate er envegsregulert i sørlig ende. Fra parkeringsanlegget til Amfi er det påbudt å svinge til venstre. (Bakgrunnskart: Finn kart)

3.1.2 Vegenes funksjon

Planområdet ligger sentralt i Narvik sentrum, i umiddelbar nærhet til Narvik togstasjon. Vegnettet i området er påvirket av byens karakteristiske topografi, med bratte fjellskråninger i øst og fjorden i vest. Dette gir begrensede alternative traséer og fører til at mye av trafikken inn og ut av sentrum kanaliseres nordfra og sørfra.

Vest for planområdet ligger E6 Kongens gate. Dette er den mest trafikkerte strekningen i området og utgjør hovedforbindelsen for både lokaltrafikk, gjennomgående regionaltrafikk og nasjonal trafikk. Deler av vegen har to kjørefelt, hvorav ett er svingefelt.

Sør for planområdet ligger Tøttaveien, en viktig lokal samlevei som knytter boligområdene i fjellsiden til sentrum.

Øst for planområdet ligger Dronningens gate, som fungerer som adkomstgate for flere formål: utkjøring fra senterets parkeringsplass, vareleveranser til senteret, tilkomst til bensinstasjonen og trafikk fra boligområdene øst for planområdet. Trafikken herfra ledes videre ut på Stasjonsveien, som ligger nord for planområdet, før den kobles på Kongens gate.

Stasjonsveien har navn etter jernbanestasjonen og ligger parallelt med jernbanelinjene, som utgjør en fysisk barriere og begrenser muligheten for nord-sør-kryssinger. Dette gjør at mye av trafikken konsentreres i krysset Stasjonsveien x Kongens gate. Stasjonsveien fungerer også som adkomstvei til boligområder og det nye sykehuset på Furumoen.

3.1.3 Trafikkmengder

En oversikt over estimerte trafikkmengder for dagens situasjon i ÅDT er gitt i figur 3–2, med tungtrafikkandel i parentes. Den laveste trafikken finner vi i gatetunet i Dronningens gate, på grunn av envegsreguleringen.

Dagens ÅDT er beregnet basert på trafikkregistreringene utført av både Narvik kommune og Norconsult Norge AS. Faktormetoden angitt i Statens vegvesens håndbok *V714 Veileder i trafikkdata* (1989*)* er benyttet. Trafikktall for E6 Kongens gate er hentet fra vegkart.no: Vegkart /trafikkdata.no: Trafikkdata | Narvik sentrum. Gatene er klassifisert som M1 By-/boliggate (samleveg med arbeidsreiser).



Figur 3–2: Dagens trafikkmengder i ÅDT. Tungtrafikkandel i parentes. (Bakgrunnskart: Finn kart)

3.1.4 Trafikkavvikling

E6 Kongens gate

Figur 3–3 viser et utsnitt fra Google Maps Typical Traffic fra en typisk tirsdag ettermiddag (kl. 15:35, som i henhold til Google Maps Typical Traffic er ett av de mest belastede tidspunktene for Kongens gate). Røde linjer angir saktegående trafikk, som igjen indikerer kø. Gule linjer viser noe redusert hastighet, mens grønne linjer viser at trafikken flyter normalt. Flaskehalsene langs strekningen er de signalregulerte gangfeltene nord og sør for rundkjøringen Kongens gate x Brugata og det signalregulerte krysset Kongens gate x Tøttaveien, slik figur 3–3 antyder.

Dronningens gate og Tøttaveien

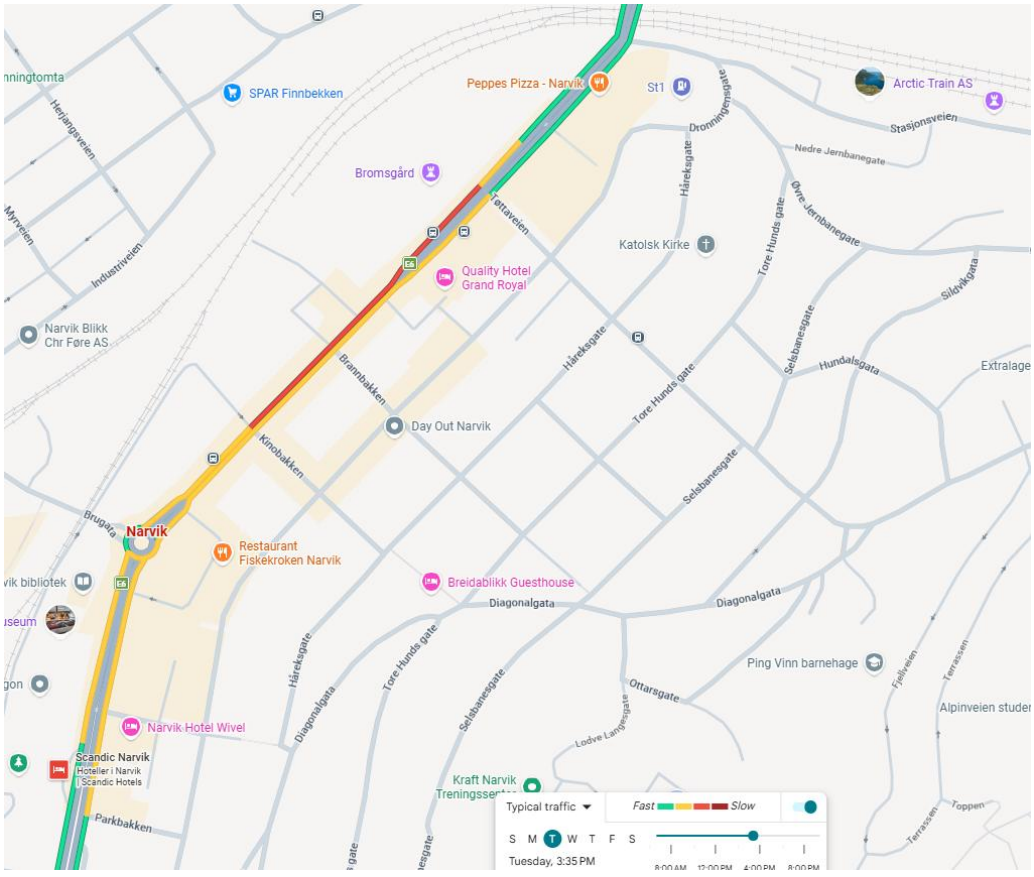
Funksjonene innenfor planområdet påvirker krysset Dronningens gate x Tøttaveien i liten grad. Det er estimert en ÅDT på 252 i den sørligste delen av Dronningens gate (gatetunet) mot Tøttaveien. Dette skyldes påbudt venstresving fra parkeringshuset i Dronningens gate samt envegsregulering av sørlig del av Dronningens gate. Trafikk til og fra bensinstasjonen belaster derimot også Tøttaveien i noe grad, ettersom det ikke er påbudte svingeretninger ved avkjørselen. Trafikkregistreringer viser at om lag 12 % av trafikken fra bensinstasjonen kjører via Dronningens gate og videre ut i Tøttaveien.

Stasjonsveien

Videoopptak fra trafikkregistreringene viser at det i ettermiddagsrushet tidvis oppsto køer på om lag 5-6 biler i Stasjonsveien for utkjøring til Kongens gate. Kødannelsen var imidlertid ikke av en slik størrelse at det oppstod tilbakeblokkering fra Kongens gate til Stasjonsveien. På grunn av nærheten til signalanlegget i nabokryss, ble det observert mange og relativt store tidsluker i trafikken på Kongens gate i kryssområdet, som medførte at kjøretøyene i Stasjonsveien normalt hadde kort ventetid før utkjøring. Registreringene ble gjennomført på vinterstid, med snødekke på bakken. Det er derfor rimelig å anta at trafikken i området kan være høyere i andre deler av året, og at det da tidvis kan oppstå lengre køer i Stasjonsveien enn det som ble observert på registreringsdagen. Samtidig viser Google Maps Typical Traffic at trafikken på Kongens gate forbi Stasjonsveien flyter i normal hastighet, som igjen indikerer at det ikke er avviklingsproblemer i krysset i dag.

Krysset Kongens gate x Tøttaveien

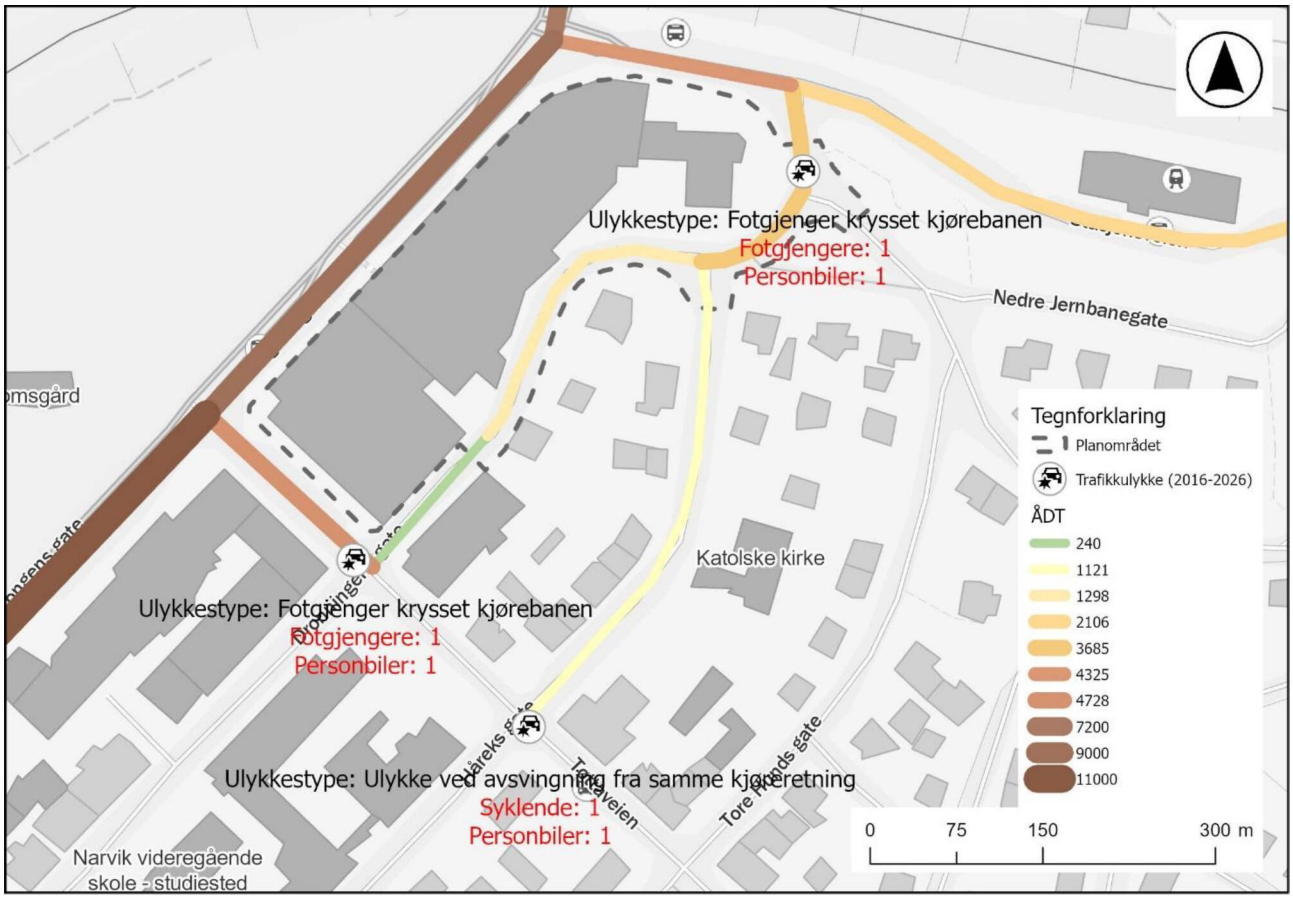
Det mest belastede krysset i tilknytning til planområdet er det signalregulerte krysset Kongens gate x Tøttaveien. I rushtidene oppstår det kø i den sørlige armen av krysset. Det oppstår også kø i den nordlige armen, men disse køene ser i hovedsak ut til å forårsakes av tilbakeblokkering fra rundkjøringen Brugata x Kongens gate, og ikke kapasiteten i krysset Kongens gate x Tøttaveien.



Figur 3–3: Trafikk en typisk tirsdag kl. 15:35. (Utsnitt fra Google Maps Typical Traffic)

3.1.5 Ulykkesstatistikk

Figuren under viser alle politirapporterte trafikkulykker i og rundt planområdet siden 2016, sett i sammenheng med trafikkmengder. De siste ti årene har det vært relativt få ulykker, og det er ikke registrert noen ulykker i Kongens gate i NVDB siden 2016. Figuren under viser hvor ulykkene siden 2016 har skjedd, hvilken type ulykker det var og trafikantgrupper som var involvert. Alle de tre ulykkene i denne perioden har involvert myke trafikanter. To av dem skjedde da fotgjengere krysset kjørebanen – ved kryssene Tøttaveien x Dronningens gate (2021) og Dronningens gate x Nedre Jernbanegate (2024). Ved begge disse kryssene finnes det ikke gangfelt, men ved Tøttaveien x Dronningens gate er det et delvis tilrettelagt krysningspunkt.



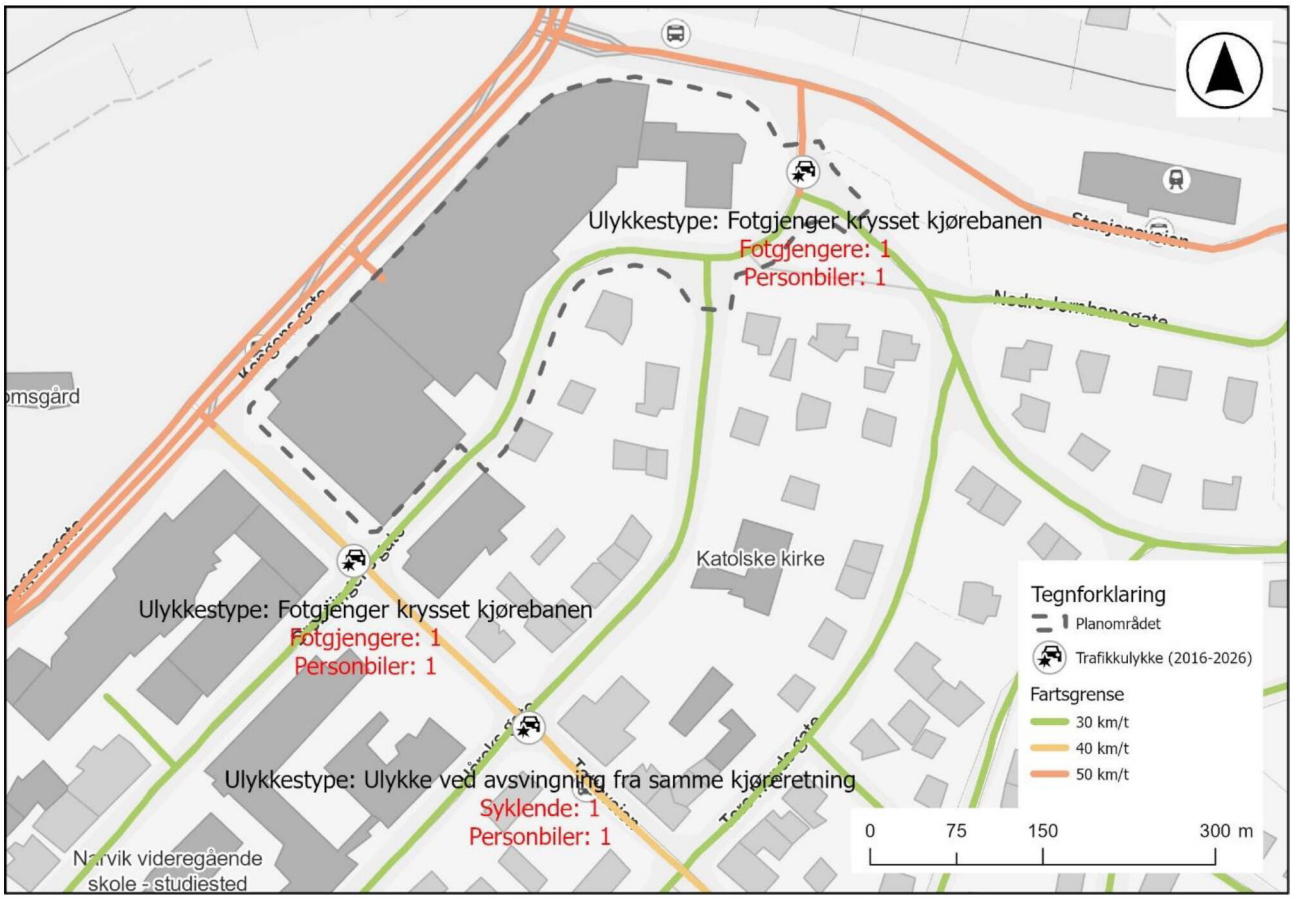
Figur 3–4: Trafikkmengder på vegnettet, sett i sammenheng med politirapporterte trafikkulykker over den siste tiårsperioden. Data hentet fra vegdata.no. Illustrasjon laget i ArcGIS pro.

3.1.6 Fartsgrenser

Fartsgrensen rundt planområdet varierer mellom 30 og 50 km/t. I Kongens gate og Stasjonsveien er fartsgrensen 50 km/t, i Tøttaveien 40 km/t, og i Dronningens gate samt de omkringliggende boligområdene 30 km/t.

Jo høyere farten er, desto større er både sannsynligheten for at en ulykke oppstår og alvorlighetsgraden av utfallet. Den ene ulykken som har skjedd de siste ti årene i planområdet, inntraff i 50-sonen i Dronningens gate, der en fotgjenger krysset kjørebanen. Dette er også den nyeste registrerte ulykken, fra 2024.
De to ulykkene som har skjedd i Tøttaveien, der fartsgrensen er 40 km/t, fant sted ved kryssene

Dronningens gate x Tøttaveien og Håreks gate x Tøttaveien. Det er ikke registrert ulykker i boligområdene med 30-sone.



Figur 3–5: Fartsgrenser på vegnettet, sett i sammenheng med politirapporterte trafikkulykker over den siste tiårsperioden. Data hentet fra vegd. Illustrasjon laget i ArcGIS Pro.

3.1.7 Bil og parkering

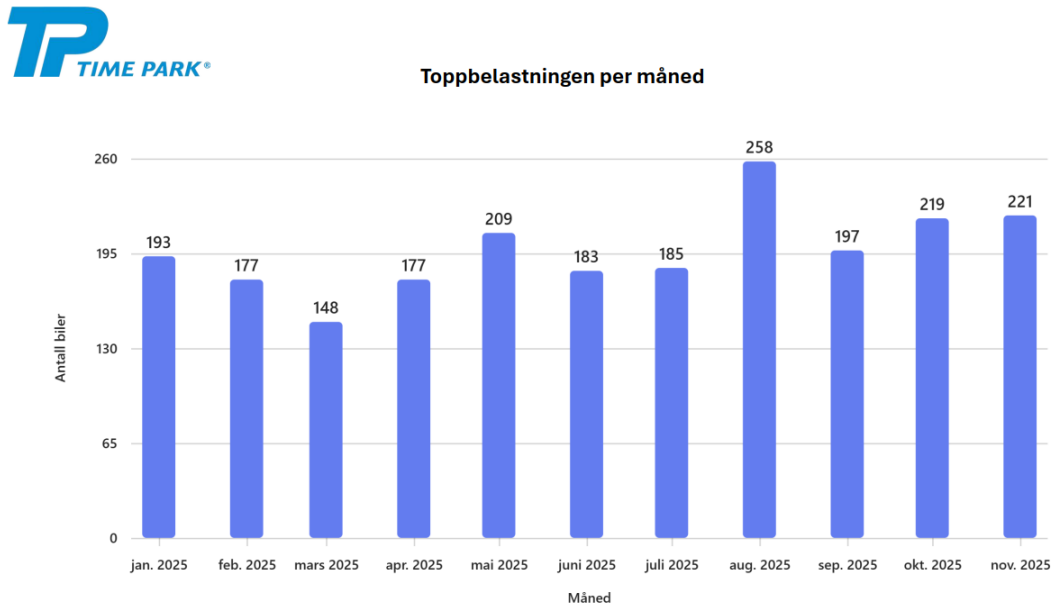
Ifølge reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført i forbindelse med mobilitetsplanen til Asplan Viak (2022), oppleves trafikkavviklingen på hovedvegnettet som stort sett tilfredsstillende. Omtrent halvparten av respondentene oppgir at de sjelden eller aldri møter forsinkelser. En nærmere beskrivelse av vegsystemet og trafikkdata finnes i kapittel 3.1.

Narvik kommune har et omfattende parkeringstilbud. Totalt finnes 1319 regulerte parkeringsplasser, hvorav 926 er avgiftsbelagte (gate- eller beboerparkering) og 393 har andre vilkår, som makstid [5]. I tillegg finnes flere større parkeringsplasser og parkeringshus i sentrum som er offentlig tilgjengelige, men privateid. Veg og park i Narvik kommune opplyser om at det er press på parkeringsplassene i Narvik sentrum.

Parkeringshuset ved Thon Senter Narvik rommer 307 plasser, og det er gratis parkering i to timer[3]. Det registreres i gjennomsnitt 843 parkeringer per dag, og det høyeste samtidige belegget var 258 biler i august 2025, tilsvarende 84 prosent. Aktiviteten er generelt høyest i høstmånedene (september-november) og lavest i perioden februar-april. Gjennomsnittlig antall parkerte biler er 197, og gjennomsnittlig

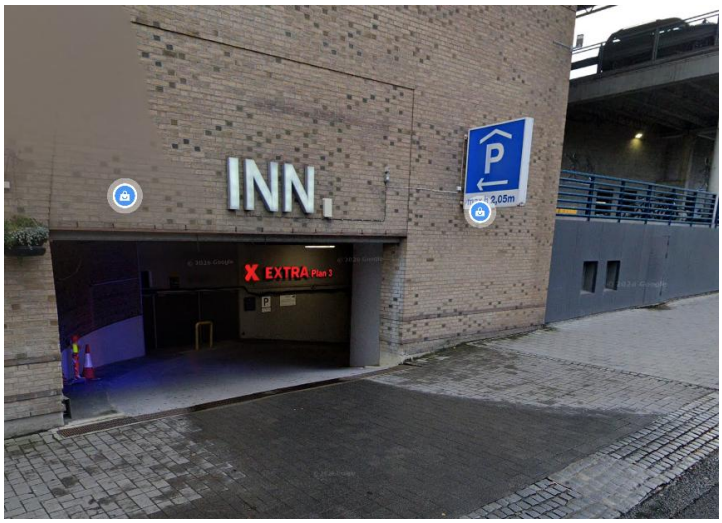
[3] Parkeringsanalyse av AMFI Narvik Storsenter oversendt fra Time Park.

parkeringstid er 1 time og 4 minutter. Senteret holder åpent fra kl. 10 til 20 på hverdager (til kl. 18 på lørdager), og belegget synker betydelig utenom åpningstidene (se figuren under).



Figur 3–6: Toppbelastningen per måned i parkeringshuset til senteret. (Figur oversendt av Time Park)

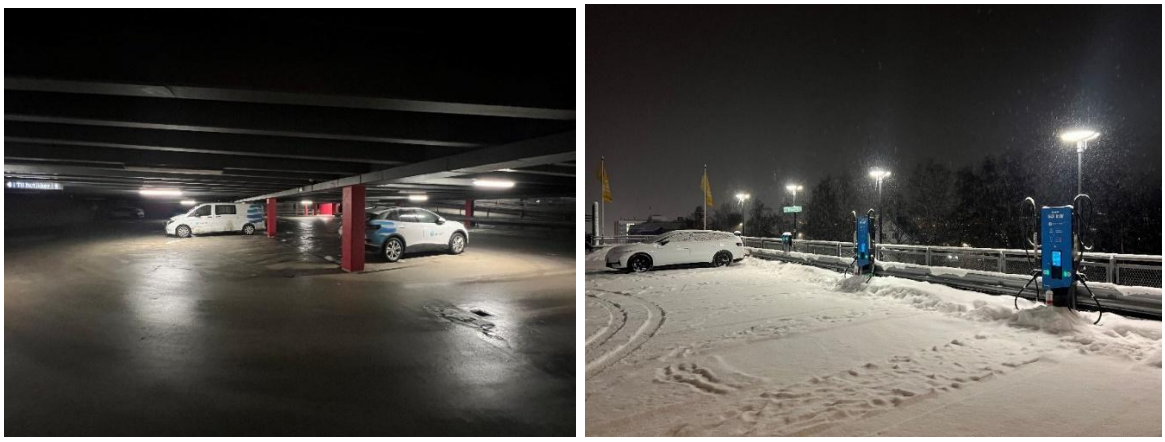
I dag er det ikke skiltet med digitalt skilt som angir hvor mange ledige plasser det er i parkeringshuset (se figur 3–7). Et avbøtende tiltak er å etablere et slikt digitalt skilt, og gjerne et som angir ledige plasser i de ulike etasjene. På denne måten kan en unngå unødig kjøring inn og ut av parkeringsanlegget for å finne plass, som kan medføre kø- og manøvreringsproblematikk i parkeringshuset og i avkjørselen mot E6 Kongens gate.



Figur 3–7: Innkjøringen til parkeringshuset. I dag er det ingen digitalt skilt som angir hvor mange ledige parkeringsplasser det er i parkeringshuset. (Utsnitt hentet fra Google Maps Street View, oktober 2022)

Fasilitetene ved parkeringsanlegget er illustrert i figur 3–8. Innkjøring skjer fra Kongens gate, mens utkjøring skjer via Dronningens gate. Maksimal kjørehøyde ved innkjøringen er 2,05 meter, noe som begrenser adkomsten for enkelte kjøretøy. Disse benytter derfor avkjøringen (utkjørselen) for å komme seg til takparkeringen oppgis det av prosjektet.

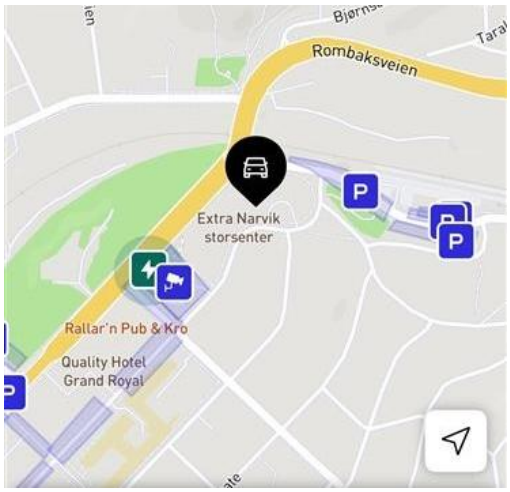
Totalt finnes det fire ladestasjoner med åtte ladepunkter på taket. Ladeprisen er 5,49 kr/kWh, som er betydelig høyere enn hjemmelading (omtrent 0,50 kr/kWh med «Norgespris»).



Figur 3–8: Parkeringsfasiliteter ved Thon Senter Narvik.

Det finnes flere offentlige parkeringsplasser i gatene rundt planområdet, både med og uten avgiftsplikt. I de nærmeste gatene – Stasjonsveien og Tøttaveien – gjelder p-avgift kl. 07-18 på hverdager og kl. 07-15 på lørdager, med en maksimal parkeringstid på 11 timer. Parkeringssonen i Tøttaveien opphører imidlertid etter krysset med Dronningens gate.

I boliggatene rundt planområdet er det mye uregulert gateparkering, og det er tillatt å parkere i alle gatene unntatt Nedre Jernbanegate, samt i området øst for jernbanestasjonen i Stasjonsveien og bak senteret i Dronningens gate. En grov oversikt over hvilke områder som er avgiftsbelagte finnes i figur 3–9. Timeprisen varierer fra ca. 20 kroner i Stasjonsveien til 35 kroner i Tøttaveien og opp mot 80 kroner ved jernbanestasjonen.



Figur 3–9: Oversikt over avgiftsbelagte parkeringsplasser rundt planområdet.(Utsnitt hentet fra EasyPark)

3.1.8 Varetransport

Det ble gjennomført videoopptak av trafikken rundt planområdet i tidsrommet kl. 06:00-17:00 torsdag 19. februar 2026. Vareleveringene til senteret foregår på baksiden av bygget, ved siden av bensinstasjonen. Her finnes to egne innganger: én for leveranser til senterets butikker og én for dagligvarebutikken Coop Extra. Dagligvaren har en separat inngang fordi den mottar store varevolum og derfor trenger direkte adkomst uten å måtte føre varer gjennom senteret. Øvrige butikker deler en felles leveranseinngang. Renovasjonsanlegget er også plassert på baksiden av bygget. Figur 3–10 gir en oversikt over området der vareleveringen gjennomføres.

Flere utfordringer preger dagens situasjon. Vareleveransene skjer i blandet trafikk, der tunge kjøretøy må manøvrere på både vei og fortau i et område brukt av bilister, syklister og fotgjengere. Leveranseområdet er ikke stort nok, noe som gjør at kjøretøy ofte må benytte Dronningens gate, fortauet og i enkelte tilfeller Håreks gate for å komme i posisjon

Videre er det en utfordring at flere leveranser ofte ankommer samtidig. I løpet av det 11 timer lange opptaksperioden ble fire kjøretøy blokkert fordi et annet kjøretøy allerede stod parkert ved senterinngangen og gjennomførte sin levering.



Figur 3–10: Oversikt over der vareleveringene gjennomføres.

Tabell 3-1 gir en oversikt over alle leveransene som fant sted i opptaksperioden, mens figur 3–11 viser bevegelsene til de tunge kjøretøyene, inkludert buss. I løpet av tidsvinduet ble det registrert 16 leveranser til senteret, én leveranse til bensinstasjonen og to busser som oppholdt seg i området over lengre tid. Det ble registrert flest leveranser i tidsrommet 13:00-14:00 (fem leveranser).

Varigheten på leveransene varierte fra 5 til 55 minutter, med en gjennomsnittlig oppholdstid på omtrent 20 minutter.

Tabell 3-1: Oversikt over leveransene gjort til senteret 19. februar 2026. Leveranser utenfor dette bildet (området øst for bensinstasjonen) vurderes separat i kapittel 5.2.6.1).

ID	Tidspunkt	Leveranselomme	Ryggebevegelse	Type kjøretøy	Bemerkning
1	06:00-06:15	Senterinngangen	Bensinstasjon til senterinngangen	Lastebil	

2	*08:40-08:55*	*Bensinstasjonen*	*Dronningens gate vest til bensinstasjonen*	*Lastebil*	*Ikke varelevering til senteret, men bensinstasjonen*
3	09:00-09:45	Dagligvareinngangen	Dronningens gate vest til dagligvareinngangen	Lastebil	
4	09:25-09:35	Senterinngangen	Håreks gate til senterinngangen	Lastebil	
5	10:00-10:30	Senterinngangen	Bensinstasjon til senterinngangen	Varebil med skap	
6*	10:15-10:30	Fortauet	Ingen rygging	Lastebil	Lastet av på fortauet - begge lommene var opptatt
7	11:00-11:30	Senterinngangen	Bensinstasjon til senterinngangen	Varebil med skap	
8*	11:10-11:55	Senterinngangen	Senterinngangen til bilvasken (før et opphold på fortauet)	Lastebil	Må vente 10 minutter på fortauet pga. varebil som bruker lommen
9	12:00-12:10	Senterinngangen	Fra senterinngangen til dagligvareinngangen (vendehammer) på vei ut	Varebil med kran	Snuten inn ved senterinngangen, rygger ut
10	13:00-13:05	Ved siden av søppeldunker	Ved siden av søppeldunker til foran søppeldunker på vei ut	Paxster	
11	13:15-13:30	Foran søppeldunker	Fra senterinngangen til bilvasken til Dronningens gate øst til senterinngangen	Varebil med kran	
12	13:30-14:00	Senterinngangen	Fra bensinstasjon til senterinngangen	Varebil med skap	
13*	13:35-13:40	Senterinngangen	Fra senterinngangen til foran søppeldunker	Kompakt varebil	Parkerer foran varebilen ved senterinngangen
14	13:40-13:50	Dagligvareinngangen	Fra Dronningens gate vest til dagligvareinngangen	Lastebil	
15	*14:45-14:55*	*Parkert foran bilvasken*	*Fra Dronningens gate vest til bilvasken*	*Buss*	*Ikke varelevering, men oppholder seg lenge på området*

16	14:50-15:00	Senterinngangen	Fra dagligvareinngangen til senteret (vendehammer)	Varebil med skap	
17	15:30-16:00	Senterinngangen	Fra dagligvareinngangen til senterinngangen (vendehammer)	Kompakt varebil	
18*	15:45-16:10	Senterinngangen	Fra bensinstasjonen til Dronningens gate øst	Varebil med skap	Må vente 15 minutter ved søppeldunkene pga. varebil som bruker lommen
19	*15:55-16:00*	*Parkert på fortauet*	*Fra bensinstasjonen til Dronningens gate vest*	*Buss*	*Ikke varelevering, men oppholder seg lenge på området*



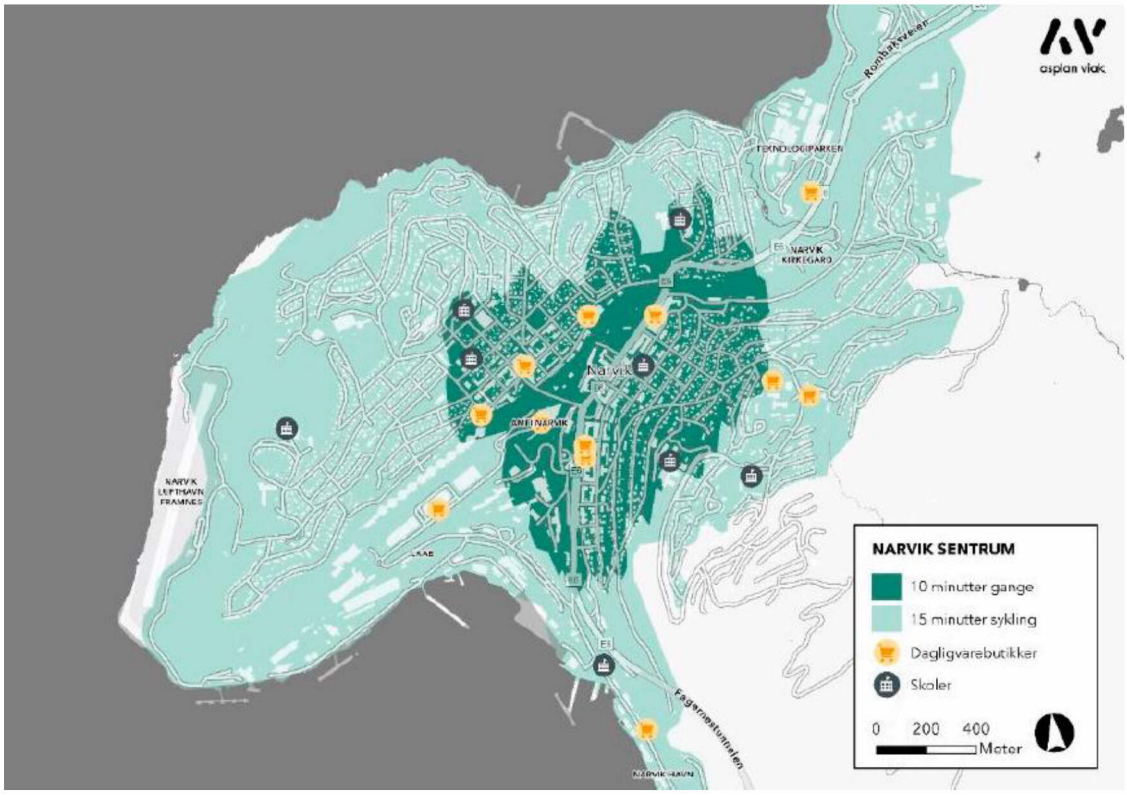
Figur 3–11: Bevegelsene til de tunge kjøretøyene på stedet. Lys brun linje angir varebiler med skap, mørk brun linje angir lastebiler, og blå linje angir buss. (Utsnitt hentet fra GoodVision)

3.2 Tilgjengelighet for gående og syklende

3.2.1 Tilgjengelighetskart

Figur 3–12, hentet fra en mobilitetsplan laget av Asplan Viak [5], viser tilgjengelighet fra Narvik sentrum innen henholdsvis 10 minutter/1 km til fots og 15 minutter/5 km med sykkel. Kartet illustrerer at flere

dagligvarebutikker og skoler ligger innenfor en sone med 10 minutters gangavstand, og at hele sentrumsområdet kan nås innen 15 minutter med sykkel. Dette gjelder for om lag 10 000 personer.



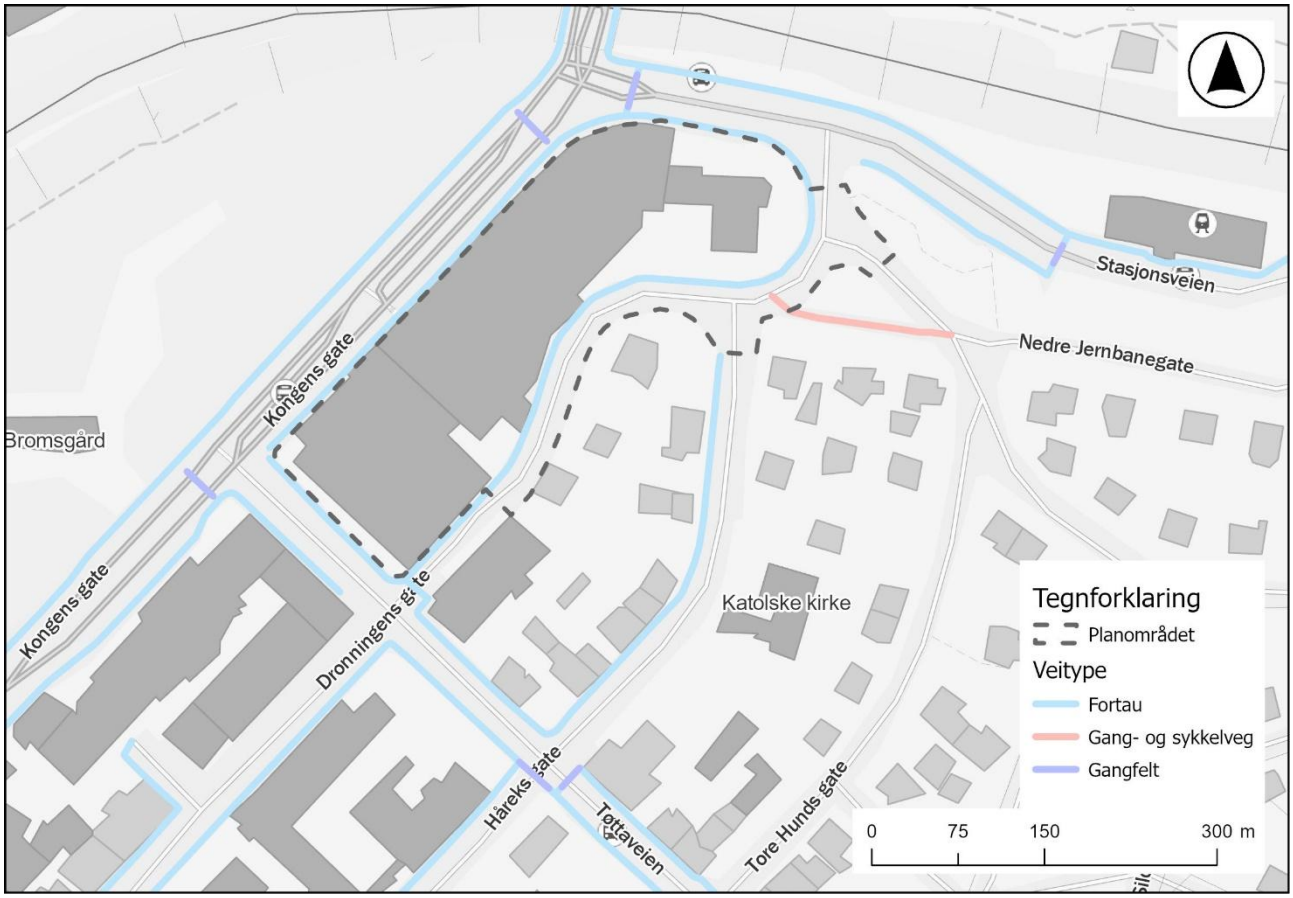
Figur 3–12:: Tilgjengelighetskart. (Hentet fra mobilitetsplanen utarbeidet av Asplan Viak [5])

3.2.2 Overordnet om gang- og sykkelinfrastrukturen

I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming (2023) skal det etableres fortau i sentrumsområder og langs gater med fartsgrense opptil 50 km/t i ytre by- og tettstedsområde. Fortau skal normalt ha en bredde på minst 2,0 meter, i tillegg til en kantsteinssone på typisk rundt 0,5 meter.

Gatene i området har varierende standard for gående og syklende. Figur 3–13 viser eksisterende infrastruktur for myke trafikanter i og rundt planinitiativet. I delområde 1, som omfatter Dronningens gate, Stasjonsveien, Tøttaveien og Kongens gate, er det generelt god tilrettelegging for fotgjengere, hovedsakelig i form av fortau og etablerte gangfelt.

I delområde 2, som i hovedsak består av omkringliggende boliggater, er tilretteleggingen for myke trafikanter begrenset. Her finnes det i liten grad infrastruktur som skiller gående og syklende fra motorisert trafikk, og myke trafikanter må i stor grad ferdes i blandet trafikk. Den eneste vegstrekningen i området med noe regulering for syklende er gang- og sykkelvegen mellom Håreks gate og Nedre Jernbanegate.



Figur 3–13: Infrastruktur for gående og syklende. Data hentet fra vegdata.no. Illustrasjon laget i ArcGIS pro.

Området er generelt godt opplyst. Gatelysene slås av om natten og tennes først igjen kl. 06:00 på vinterstid, men dette fremstår som uproblematisk ettersom lys fra omkringliggende bygg gir tilstrekkelig belysning i delområde 1. Figur 3–14 illustrerer forskjell i situasjonen på nattestid med henholdsvis avslått og påslått belysning.



Figur 3–14: Sammenligning av nattforhold med lys av (til venstre) og lys på (til høyre).

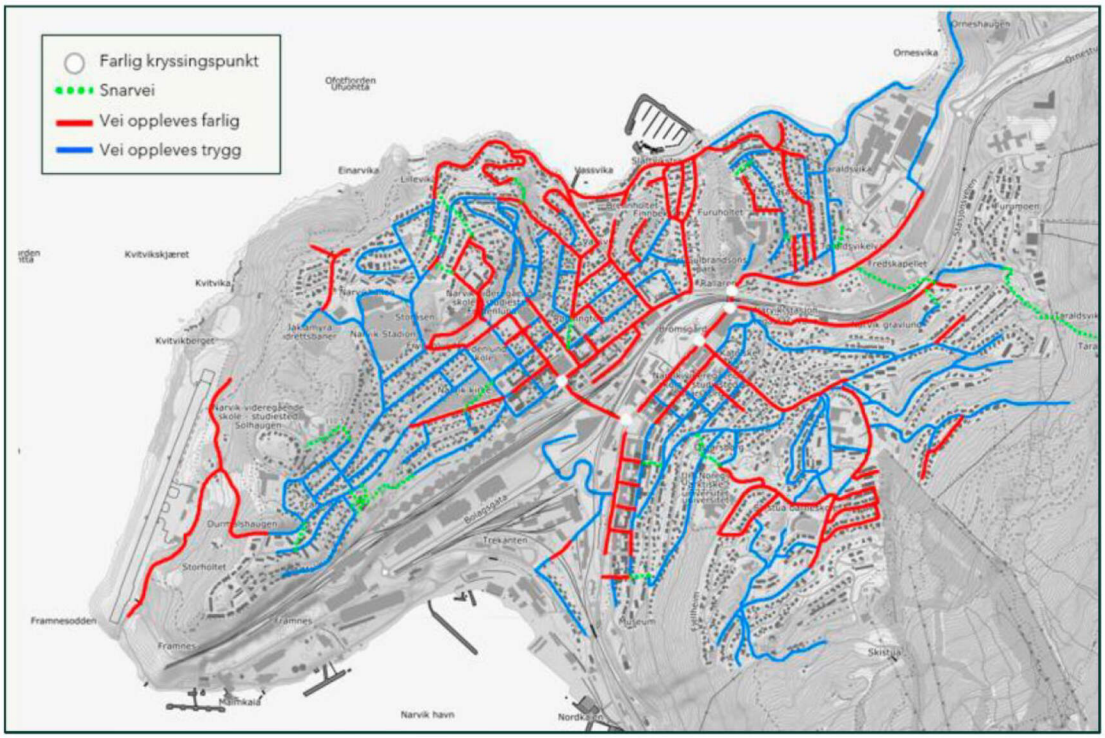
På vinterstid er brøyting særlig viktig for fremkommelighet og sikkerhet. I løpet av opptaksperioden (kl. 06:00-17:00) ble Dronningens gate brøytet minst to ganger, og gaten har arealer som benyttes til snødeponi (se figur 3–15).



Figur 3–15: Snødeponi i Dronningens gate.

Figuren under viser resultater fra barnetråkkregistreringer gjennomført ved seks av ni kommunale barneskoler og én av to privatskoler i nye Narvik kommune i perioden fra høsten 2015 til våren 2021. Registreringene viser hvilke veier barna opplever som trygge eller farlige, samt snarveier og utsatte krysningspunkter. Figuren er hentet fra mobilitetsplanen utarbeidet av Asplan Viak.

I området rundt planområdet fremkommer det at både Kongens gate, Stasjonsveien og Tøttaveien oppleves som farlige. Dette gjelder også kryssene Kongens gate x Stasjonsveien og Kongens gate x Tøttaveien. Dronningens gate, sammen med Håreks gate og Øvre Jernbanegate, er derimot veiene som oppleves som trygge innenfor influensområdet.



Figur 3–16: Sammenstilling barnetråkkregistreringer Narvik sentrum. (Hentet fra mobilitetsplanen til Asplan Viak [5])

3.2.3 Kongens gate

Infrastruktur for myke trafikanter

Kongens gate er hovedveien gjennom byen og har en relativt omfattende infrastruktur for gående og syklende. Kongens gate har brede, dobbeltsidige fortau som gir god tilgjengelighet for fotgjengere.

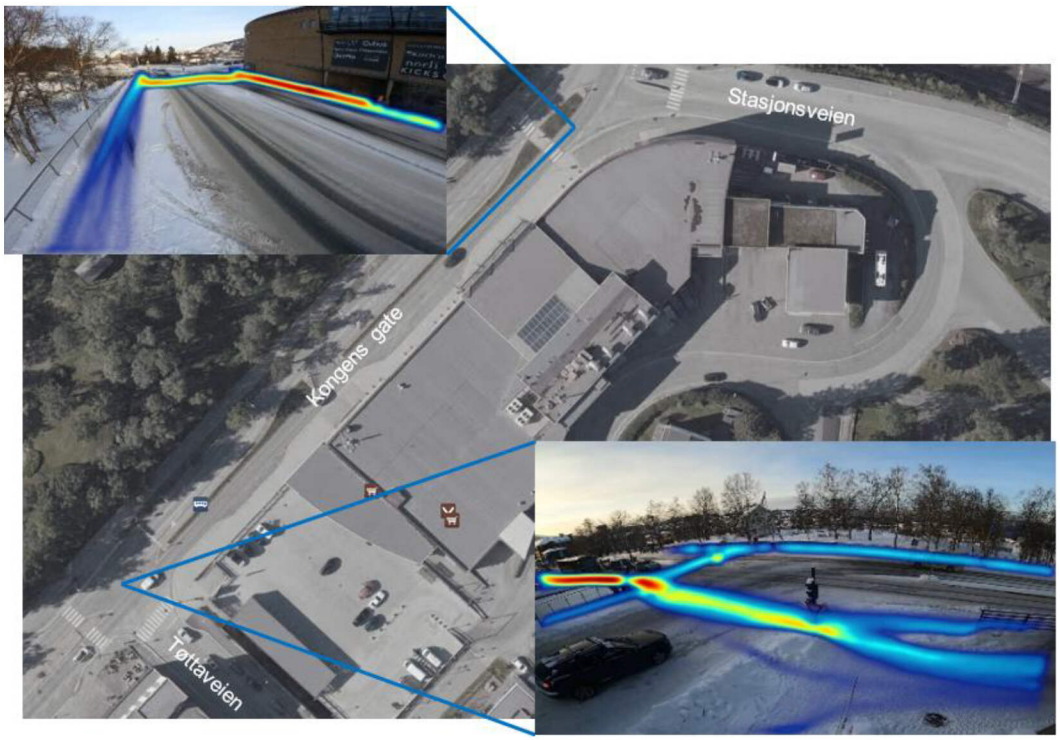
Langs senteret er fortauet belagt med heller som ivaretar universell utforming. En kjørelomme og en busslomme bidrar til å snevre inn fortauet noe på enkelte streder, og det er også innkjørsel til senterets parkeringsanlegg langs denne siden av gata.

På motsatt side av Kongens gate er et fortau med asfaltdekke som er cirka 3,3 meter bredt, adskilt fra kjørebanen av en om lag 2 meter bred vegetasjonssone. Det er tilrettelagt for kryssing mellom fortauene i Kongens gate ved både Stasjonsveien og Tøttaveien (se figur 3–17 for en oversikt). Gangfeltet i Kongens gate ved Stasjonsveien krysser en trafikkøy. Trafikkøya gjør det mulig for fotgjengere å krysse én kjørebane om gangen og bidrar dermed til redusert kryssingslengde. I tillegg er det etablert et gangfelt i Stasjonsveien ved Kongens gate, som gir forbindelse videre langs Kongens gate, men dette er uten trafikkøy.

Begge gangfeltene i Kongens gate ved Tøttaveien er signalregulerte. I dette krysset har gangfeltet i Kongens gate en trafikkøy.

Trafikkmengder og registreringer av myke trafikanter

I ettermiddagsrushet mellom kl. 14-17 ferdes om lag 657 gående og syklende langs Kongens gate, med høyest fot- og sykkeltrafikk mellom kl. 14:00 og 15:00. Figuren under viser hvordan fotgjengere og syklister fordeler seg langs strekningen, og hvor trafikktrykket er størst. Det er særlig flere som går langs fasaden til Thon Senter Narvik enn på motsatt side av gaten.



Figur 3–17: Bevegelsesmønstre og trafikkvolum for myke trafikanter langs Kongens gate (Bakgrunnskart: FINN kart, supplert med utsnitt fra GoodVision).

3.2.4 Stasjonsveien

Infrastruktur for myke trafikanter

Stasjonsveien har fortau på begge sider. På nordsiden går fortauet fra krysset Kongens gate x Stasjonsveien, videre langs jernbanelinjen og helt frem til Jernbanestasjonen.

På sørsiden avbrytes fortauet av innkjørselen til Dronningens gate, hvor det ikke er etablert gangfelt eller annet tilrettelagt krysningspunkt. På motsatt side fortsetter fortauet langs Jernbaneparken frem mot parkeringsområdet ved stasjonen. Kryssingsstrekningen over Dronningens gate er om lag 17 meter lang. Se figur 3–18.



Figur 3–18: Situasjonen i Stasjonsveien. (Bakgrunnskart: FINN kart)

Trafikkmengder og registreringer av myke trafikanter

Volumet av fotgjengere og syklister er illustrert i figur 3–19, som viser hvor trafikantene kommer fra. Tallene er basert på registreringer mellom kl. 14:00 og 17:00 torsdag 19. februar. I løpet av denne perioden ble det registrert 279 myke trafikanter i området. Av disse var 271 fotgjengere, mens 8 var syklister.

Flest personer kom fra Stasjonsveien vest, med totalt 120 registrerte bevegelser. Av disse fortsatte 76 personer videre til Stasjonsveien øst, som dermed er den mest brukte forflytningsretningen. Det er også en betydelig trafikkstrøm fra Dronningens gate (93), hvor 64 personer gikk eller syklet videre til Stasjonsveien øst. Til sammen betyr dette at 140 personer i perioden hadde Stasjonsveien øst som destinasjon (ca. 50 prosent av de myke trafikantene i krysset).

Det er færrest trafikanter som kommer fra Stasjonsveien øst (60 personer), og Dronningens gate er den retningen færrest beveger seg mot (69 personer).



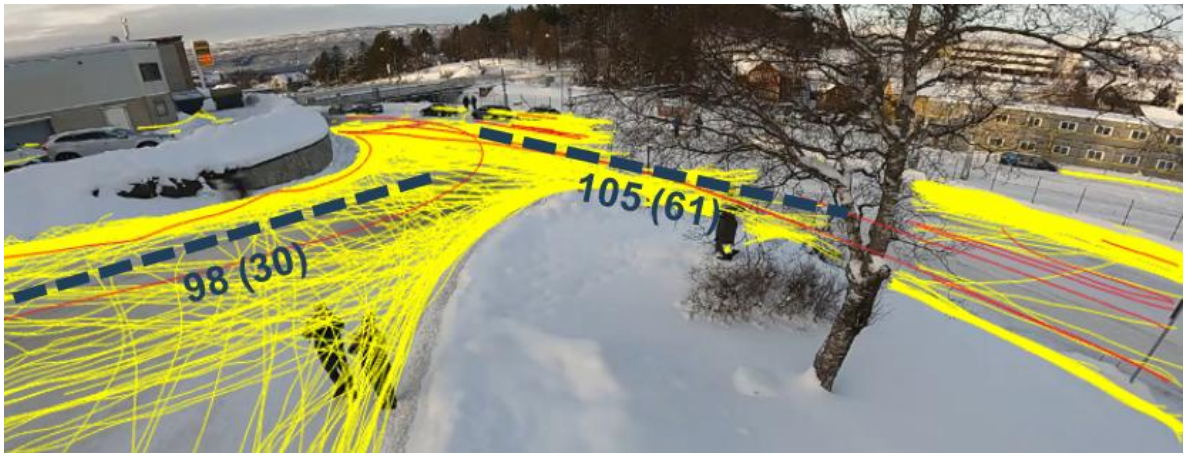
Figur 3–19: Antall fotgjengere og syklister i kryssområdet Dronningens gate x Stasjonsvegen. I tidsrommet kl. 14-17, torsdag 19. februar. (Bakgrunnskart: Finn kart)

Bevegelsesmønstre for myke trafikanter

Figuren under viser hvordan fotgjengere og syklister beveger seg gjennom området i tidsrommet kl. 14:00-17:00 torsdag 19. februar. I figuren er fotgjengeres ruter markert med gule linjer, mens syklisters ruter er markert med røde linjer. Observasjonene viser at om lag 98 personer krysser Dronningens gate (fra Nedre Jernbanegate) utenfor tilrettelagte kryssingspunkter, og rundt 108 personer krysser Stasjonsveien på steder der det heller ikke er etablert kryssingsmuligheter. Tallene er omtrentlig, men viser tydelig hvor gående og syklister faktisk velger å krysse vegene.

Tallene i parentes angir antall kryssende i makstimen. I makstimen (kl. 13:45-14:45) er det registrert om lag 61 kryssende personer i Stasjonsveien. Fartsgrensen er 50 km/t og med en ÅDT på 4325 (innenfor intervallet 2 000-8 000), vurderes dette som en trafikkert vegstrekning.

I samme periode krysser rundt 30 personer Dronningens gate. Vegen har tilsvarende fartsgrense og en noe lavere ÅDT på 3685, men vurderes fortsatt som trafikkert.



Figur 3–20: Gående og syklende i kryssområdet Stasjonsveien x Dronningens gate. Gule linjer er gående, og røde linjer er syklende. Tallene angir antall kryssende personer i tidsrommet kl. 14:00-17:00, med registrert makstime angitt i parentes. (Utsnitt hentet fra GoodVision)

Ifølge Statens vegvesens Håndbok V127 – Kryssingssteder for gående anbefales det å etablere gangfelt som en del av gangnettet på veger med denne typen fartsgrense, trafikkmengde og antall kryssende i makstimen. Dagens kryssutforming følger imidlertid ikke kravene i Håndbok V127 (manglende gangfelt) og området fremstår med tydelig behov for oppstramming og bedre tilrettelegging for gående.

Skiltet fartsgrense	ÅDT	< 2000		2000 – 8000		>= 8000	
	Kryssende i makstimen	< 40	>= 40	< 20	> 20	< 10	> 10
	Akseptabelt fartsnivå						
30 **	35 km/t				*		
40	40 km/t						
50	45 km/t						
60	45 km/t						***

* Når antallet kryssende overstiger 40, anbefales etablering av gangfelt.

** I boligområder med 30 km/t skal det ikke være gangfelt.

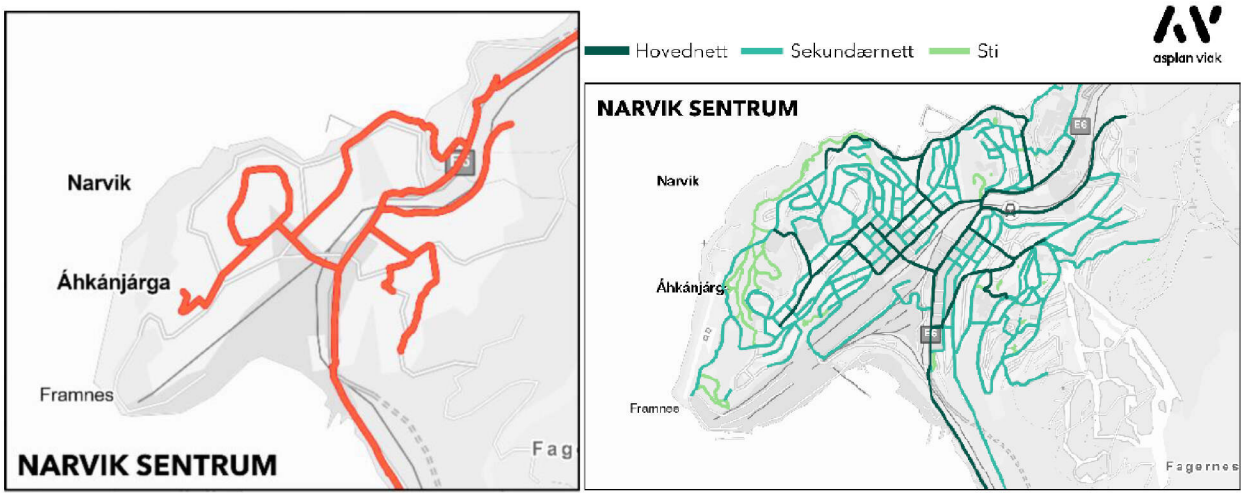
*** Gangfelt signalreguleres når antallet kryssende overstiger 20.

Figur 3–21: Anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt iht. Håndbok V127. Grønn markering indikerer at gangfelt anbefales som en del av vegnettet [10]

Retningslinjer og føringer i Stasjonsveien

Ifølge kommuneplanens planbeskrivelse har Narvik en vedtatt plan fra 2013 for et sammenhengende sykkelvegnett, som blant annet viser en hovedsykkelrute mellom Ankenes og Bjerkvik [5]. Kommuneplanens bestemmelser fastslår at hovedruter for sykkel skal sikres og etableres i tråd med denne planen. Mobilitetsplanen går et steg videre og anbefaler at hovedsykkelvegnettet forankres tydeligere i kommuneplanens arealdel. I forslag til hovedsykkelvegnett inngår blant annet Stasjonsveien som en viktig ferdselsåre mellom sentrum og sykehuset (se figur 3–22).

Videre foreslår mobilitetsplanen å etablere et hovednett for gange, som også anbefales forankret i kommuneplanens arealdel. Stasjonsveien inngår også i dette hovednettet. Disse vegene utgjør sentrale forbindelser mellom viktige målpunkter i byen, og et sammenhengende gangvegnett – inkludert tydelig utformede gangfelt og tilrettelagte kryssingspunkter – vil bidra til bedre framkommelighet, tilgjengelighet og opplevd trygghet for fotgjengere. Dette er viktig å ta hensyn til i planlegging og utvikling av Stasjonsveien.



Figur 3–22: Forslag til hovedvegnett for sykkel (til venstre) og hovednett for gange (til høyre) i Narvik sentrum. (Utsnitt hentet fra mobilitetsplanen utarbeidet av Asplan Viak [5])

3.2.5 Dronningens gate

Infrastruktur for myke trafikanter

Dronningens gate har et fortau langs fasaden til Thon Senter Narvik. Dette er lite opphøyd fra krysset Stasjonsveien x Dronningens gate, gjennom svingen og ved innkjørselen til bensinstasjonen og vareleveringen. Først etter innkjørselen til varetransporten blir fortauet tydelig opphøyd. Fortausbredden varierer mellom ca. 2 meter ved utkjørselen fra senterparkeringen og ca. 1,7 meter ved innkjøringen til vareleveringen, noe som ikke er tilfredsstillende iht. håndbok N100. Fra senterparkeringen og frem til vareleveringen er det også innført stansforbud mellom kl. 09-07, mens korttidsparkering (maks 15 minutter) er tillatt mellom kl. 07-09. Fasadebelysning fra senteret gir området tilfredsstillende lysforhold.

Mellom krysset Dronningens gate x Håreks gate og krysset Nedre Jernbanegate x Tore Hunds gate er det etablert områdets eneste gang- og sykkelveg iht. nasjonal vegdatabank. Denne gang- og sykkelvegen benyttes også som innkjøring til eiendommene langs veien. For å komme fra gang- og sykkelvegen til fortauet i Dronningens gate må fotgjengere krysse en strekning på om lag 11 meter. Kryssingen er kun i begrenset grad tilrettelagt, med et tydelig forbedringspotensial (se figur 3–23).

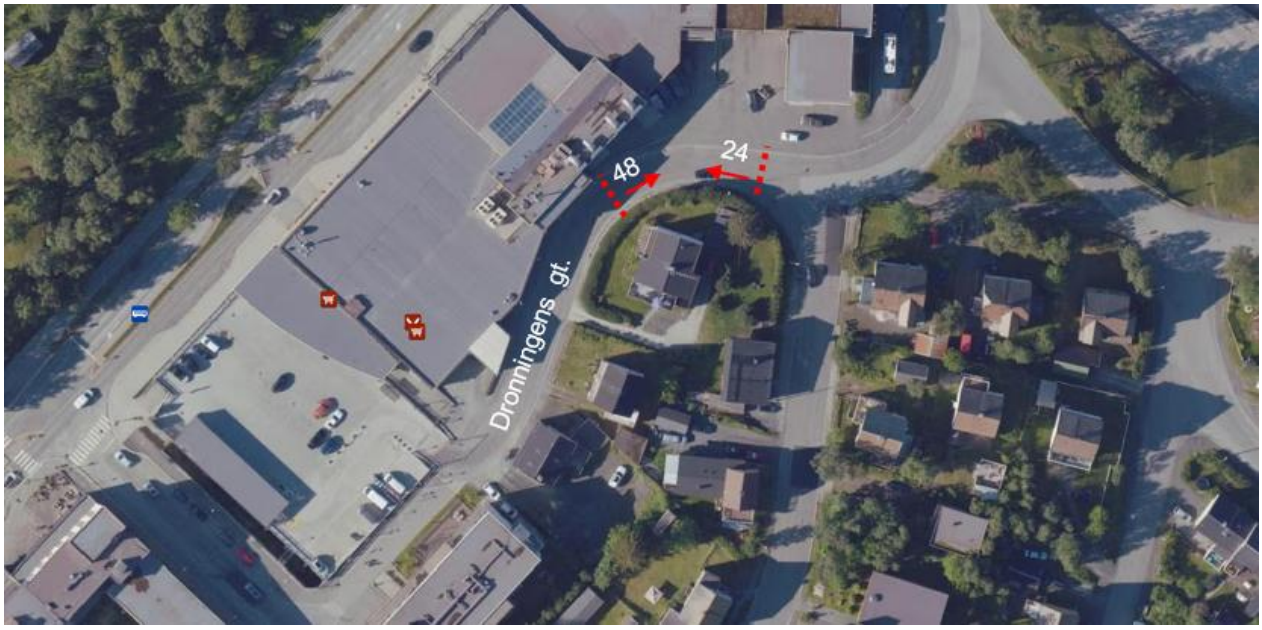


Figur 3–23: Gang- og sykkelvegen mellom Håreks gate og Nedre Jernbanegate. (Utsnitt hentet fra Google Maps Street View, juli 2018)

Trafikkmengder og registreringer av myke trafikanter

Trafikkmengden av fotgjengere og syklister i Dronningens gate er relativt lav. I analysene er det registrert personer som går gjennom området fra øst-vestlig retning i Dronningens gate.

Totalt ble det registrert 72 personer som beveget seg langs Dronningens gate i tidsrommet 14:00-17:00 torsdag 19. februar. Av disse gikk 48 personer fra vest mot øst, mens 24 kom fra øst (se figuren under). To av de registrerte var syklister, mens de resterende 70 var fotgjengere. I makstimen (13:45-14:45) ble det registrert om lag 40 personer som gikk denne strekningen.



Figur 3–24: Registreringer av myke trafikanter. (Bakgrunnskart: Finn kart)

Bevegelsesmønstre for myke trafikanter

Figuren under viser hvordan fotgjengere og syklister beveger seg gjennom området i tidsrommet 06:00-17:00. Det mest tydelige funnet er effekten av fortauet: Der fortau mangler – særlig foran bensinstasjonen – varierer bevegelsesmønstrene betydelig for de myke trafikantene. Der fortauet starter, fra og med området etter vareleveringen, blir trafikkstrømmene langt mer kanalisert. Folk går i hovedsak der infrastrukturen legger til rette for dem. Dette gjelder imidlertid ikke syklistene, som uansett benytter veibanen.

Det er også enkelte fotgjengere som velger å gå i veibanen, noen av dem på motsatt side av der fortauet ligger. Dette er uheldig, spesielt i svingen der en høy murvegg skaper dårlig sikt for bilførere. Totalt krysser om lag 35 personer veibanen mellom kl. 06:00 og 17:00, men bare fire gjør det i makstimen. På bakgrunn av dette vurderes det ikke som hensiktsmessig å etablere et gangfelt.

Selv om området foran bensinstasjonen ikke er spesielt tilrettelagt for gående og syklende, gir det relativt god plass for myke trafikanter til å orientere seg. Det ble ikke registrert konflikter i tidsrommet 06:00-17:00, til tross for at makstimene for de ulike trafikantgruppene i stor grad sammenfaller. Samtidig oppleves trafikkbildet rundt bensinstasjonen (ÅDT 3685) som til dels kaotisk og uoversiktlig. Når det blir fullt på området, parkerer biler gjerne delvis eller helt på fortauet. Fortauet brukes også ofte som oppstillingsplass for varetransport som venter på tur, for busser som venter på turister eller til å time avgangene sine, og for taxier som står og venter på bestillinger. Det er særlig uheldig at varetransport og biltrafikk benytter store deler av gangarealene til manøvrering. Rygging med tunge kjøretøy innebærer en særskilt risiko, ettersom førere har begrenset sikt bakover. Barn og unge er spesielt utsatt. Likevel viser tidligere funn at barna selv opplever gaten som trygg.



Figur 3–25: Gående og syklende i området ved bensinstasjonen og varelevering. Gule linjer er gående, og røde linjer er syklende. Tallene angir antall kryssende personer i tidsrommet kl. 06:00-17:00, med registrert makstime angitt i parentes. (Utsnitt hentet fra GoodVision)

3.2.6 Tøttaveien

Tøttaveien ligger sørvest for planinitiativet. Vegen har fortau på begge sider, begge med en bredde på rundt 2,5 meter. Gaten er godt belyst av både lyktestolper og omkringliggende bygninger. På fortauet på sentersiden finnes det enkelte benker. Det er også mulig å parkere langs denne siden av veien. Parkeringen er avgiftsbelagt mellom kl. 07-18 på hverdager og 07-15 på lørdager.

Til tross for dette tilsier trafikkforholdene, med en ÅDT på 4 728 kjøretøy og en fartsgrense på 40 km/t, at etablering av gangfelt bør vurderes. Det foreligger imidlertid ikke tellinger av antall kryssende fotgjengere i makstimen i dette krysset (Tøttaveien x Dronningens gate). Som sammenligningsgrunnlag ble det registrert om lag 886 kryssinger ved Tøttaveien x Kongens gate i tidsrommet 14:00-17:00, hvorav 438 i makstimen. Det må likevel understrekes at Kongens gate har høyere fotgjengertrafikk enn Dronningens gate, og tallene kan derfor ikke overføres direkte.

Behovet for gangfelt i Tøttaveien underbygges ytterligere i mobilitetsplanen til Asplan Viak, hvor Tøttaveien er definert som en del av hovednettet for gange (se figur 3–22). Hovednettet er ment å sikre et sammenhengende gangvegnett, med tydelig plassering av kryssingspunkter der det er, eller forventes å være, høy gangtrafikk, særlig langs forbindelser til viktige målpunkter.

Veien er relativt bratt og har en del tungtrafikk, noe som kan skape utfordringer, særlig på vinterstid. Historiske bilder viser at det tidligere var et fotgjengerfelt i den nordvestre armen – fram til rundt 2017 – men dette ble fjernet blant annet fordi det var krevende for tunge kjøretøy å stanse for myke trafikanter og deretter starte igjen i oppoverbakke.



Figur 3–26: Infrastruktur i Tøttaveien. (Bakgrunnskart: Finn kart)

3.2.7 Øvrige gater

I de øvrige gatene i influensområdet – som Håreks gate, Tore Hunds gate, Hundalsgata, Selsbanes gate samt Øvre og Nedre Jernbanegate – dominerer boligbebyggelse med lav fartsgrense, utstrakt gateparkering og varierende standard på fortauene. Ingen av disse gatene har oppmerkede kjørefelt, og fortau forekommer i ulik utforming. Håreks gate har fortau på begge sider, men bredden og kvaliteten varierer betydelig, og enkelte strekninger er svært smale og nærmest stielignende. Tore Hunds gate og Øvre Jernbanegate har en smal buffersone for fotgjengere mellom kjørebanen og nærliggende eiendommer, men denne er generelt lite

tilpasset gående. Selsbanes gate er smalere og har få partier med en slags «buffersone», mens Hundalsgata er enda smalere og har tilnærmet ingen slike soner. Gatene er utstyrt med lyktestolper, men har ellers begrenset tilrettelegging for myke trafikanter.

Gateparkering er tillatt i alle gatene, med unntak av Nedre Jernbanegate, hvor det er forbudt å stanse og parkere. Det er ingen avgifter for parkering i boligområdene.

I utgangspunktet anbefales det at fortau etableres i sentrumsområder og langs gater med fartsgrense på 50 km/t eller lavere i ytre by- og tettstedsområder. Fortau kan etableres enten ensidig eller tosidig, avhengig av bebyggelsesstruktur og gatebruk. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 innebærer dette at samtlige øvrige gater i området i utgangspunktet bør ha fortau. Samtidig kan veger med lav trafikkmengde og lav fartsgrense håndtere blandet trafikk, mens høyere fart og større trafikkmengder som regel tilsier separate løsninger for ulike trafikantgrupper.

Per i dag er 30-sonen i Nedre Jernbanegate skiltet fra krysset med Tore Hunds gate, selv om vegdata.no angir at 30-sonen starter allerede i krysset med Dronningens gate. I praksis fungerer derfor Nedre Jernbanegate som en 50-sone. Gaten samler trafikk fra boliggatene i delområde 2 og utgjør en viktig gjennomfartsåre, også for barn og unge på veg til og fra skole. På bakgrunn av dette vurderes en separat løsning for ulike trafikantgrupper som særlig hensiktsmessig på denne strekningen iht. håndbok N100 [10].

3.2.8 Sykkelforhold og -parkering

Sykkelforhold

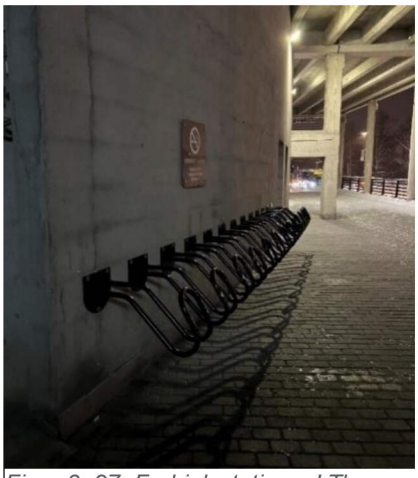
Sykling kan være krevende i Narvik vinterstid på grunn av lange, kalde vintre og store snømengder. I tillegg kan de bratte fjellsidene og høydeforskjellene gjøre sykling lite attraktivt for mange. Området mangler også dedikert infrastruktur for syklende; det finnes verken sykkelveier eller sykkelfelt. Den eneste registrerte gang- og sykkelvegen i nasjonal vegdatabank i planområdet er snarveien mellom Håreks gate og Nedre Jernbanegate.

Det vestlige fortauet i Kongens gate kan i praksis fungere som en kombinert gang- og sykkelveg, selv om det ikke er regulert for det. Dette begrunnes med relativt lav gangtrafikk og tilstrekkelig bredde, i tråd med trafikkreglene § 18 nr. 3 [10]. For øvrig består området hovedsakelig av fortau som i liten grad er egnet for sykling. I byer og tettsteder er hovedregelen at syklende bør benytte kjørebanen, noe som kan oppleves utfordrende for ulike brukergrupper.

Samlet sett er området, i likhet med store deler av Narvik, lite tilrettelagt for sykling. Manglende infrastruktur og tilrettelegging for syklende vurderes å være en medvirkende årsak til den lave sykkelandelen i området.

Sykkelparkering

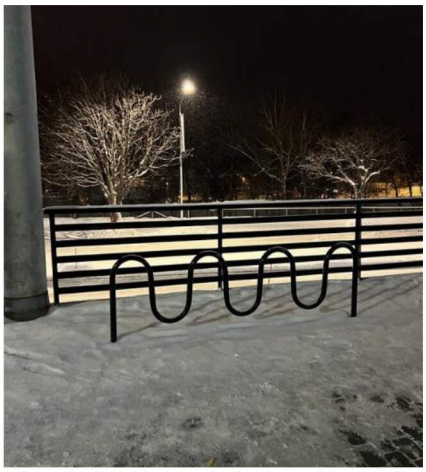
Det er begrenset med sykkelparkering i området. Det er registrert om lag 22 utendørs sykkelparkeringsplasser i umiddelbar nærhet til senteret, hvorav 16 er under tak og 8 står uten værbeskyttelse. Flesteparten av plassene er lokalisert ved hovedinngangen. Alle stativene er fastmontert enten i vegg eller i bakken. Ingen sykler er parkert i noen av stativene.



Figur 3–27: Forhjulsstativ ved Thon Senter Narvik.

I henhold til anbefalinger fra Statens vegvesen skal et godt sykkelstativ være robust, ha dimensjoner som sikrer god støtte for sykkelen og muliggjøre fastlåsing av både ramme og minst ett hjul [11]. Det er etablert forhjulsstativ og bølgestativ. Disse vurderes som løsninger av lav kvalitet. Forhjulsstativet støtter kun forhjulet og ikke rammen, noe som gir svært begrenset tyverisikring. Dette er særlig relevant i lys av økningen i moderne sykkeltyper, som elsykler og hybridsykler, som både har høyere verdi og behov for sikrere låsemuligheter. Mange av disse syklene har også bredere hjul som kan gjøre det vanskelig å benytte forhjulsstativ.

Forhjulsstativet er riktignok plassert under tak og skjermet mot nedbør, men området er relativt svakt belyst (se figur 3–27). Dette kan oppleves utrygt, samtidig som dårlig lys gjør det mer krevende å håndtere lås og annet utstyr, spesielt i mørketiden. Forholdende vil imidlertid forbedres i forbindelse med etablering av en uteservering i området, blant annet ved at bakveggen males og belysningen oppgraderes.



Figur 3–28: Bølgestativ for sykler ved Thon Senter Narvik.

De øvrige sykkelstativene er av typen bølgestativ (se figur 3–28). Selv om bølgestativene gjør det mulig å låse sykkelen i rammen, kan det være utfordrende å låse den i to punkter. Syklene står dårlig støttet, kan lett skli og legge seg inntil hverandre, og det blir utfordrende å sikre både ramme og hjul når flere sykler parkeres samtidig.

Plasseringen forsterker begrensningene: På grunn av rekkverket bak stativet kan syklene kun parkeres fra én side. Dette reduserer både kapasiteten og brukervennligheten ytterligere. Stativet er plassert nær hovedinngangen, men er ikke tilstrekkelig skjermet mot vær og nedbør – noe som illustreres av snø på bakken rundt stativet. Manglende værbeskyttelse gjør parkeringen mindre attraktiv, spesielt i vinterhalvåret.

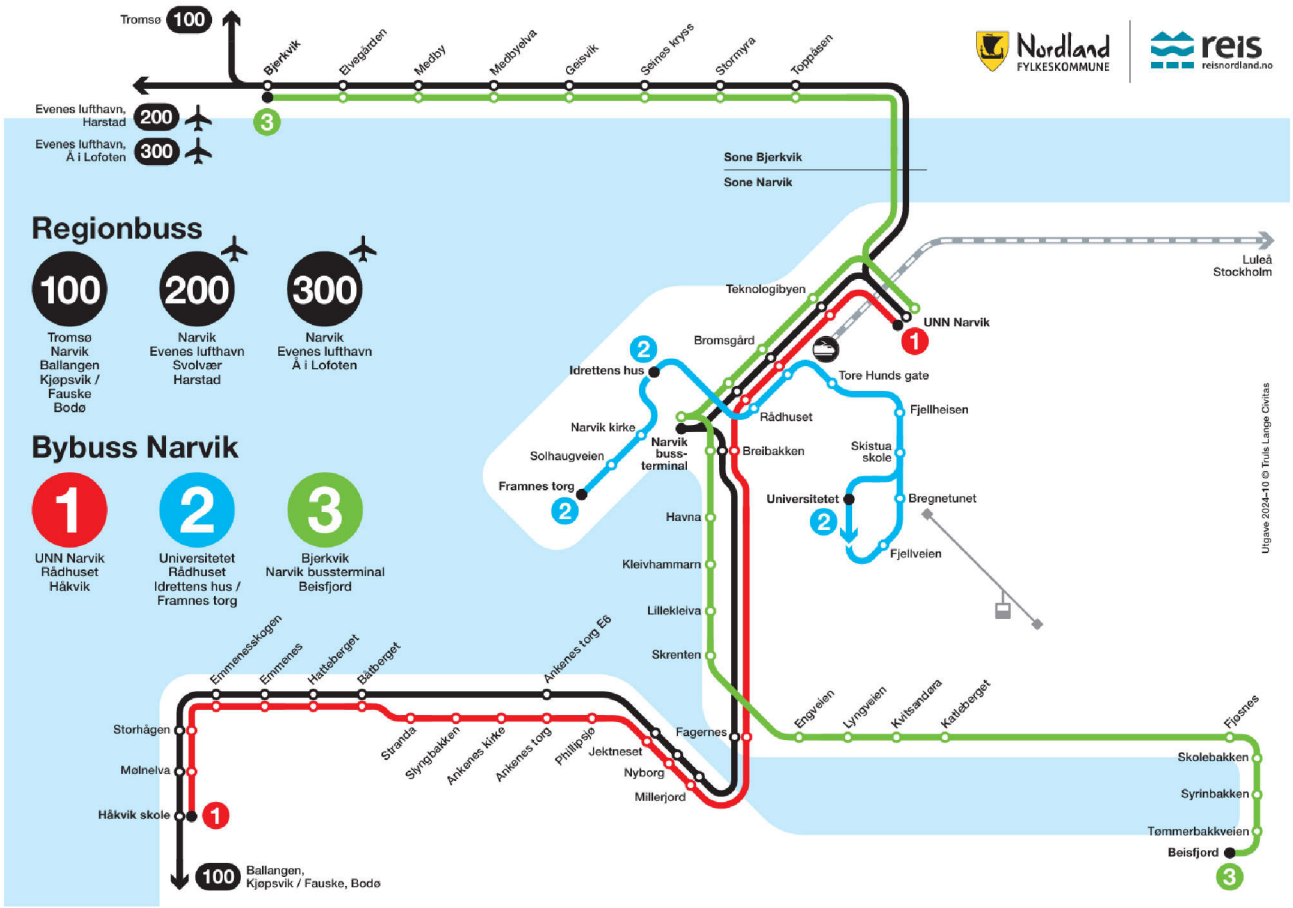
3.3 Kollektivtransport

I den fylkeskommunale transportplanen som nå er ute på høring, er ett av de ti hovedmålene å utvikle et sømløst, attraktivt og tilgjengelig kollektivtilbud [4]. Målet er å øke antall kollektivreiser, med indikatorer om å oppnå en bussandel på 10 prosent og en båtandel på 5 prosent innen 2030. Bybussene i Narvik utgjør, sammen med tilbudet i Bodø og Mo i Rana, de mest brukte kollektivsystemene i fylket målt i passasjertall (2019) [3]. Samtidig viser reisevaneundersøkelsen at kollektivandelen blant ansatte ved Thon Senter Narvik bare er 3 prosent, noe som indikerer at det fortsatt er et stykke igjen til måloppnåelse.

3.3.1 Busstilbudet

Kollektivtilbudet i Narvik består i hovedsak av bybusser, regionalbusser og togtilbudet på Ofotbanen, som sammen gjør Narvik til et viktig regionalt knutepunkt i nord (se figur 3–29). Reis Nordland har ansvaret for kollektivtransporten i fylket. Linjenettverket for byen er vist i figuren under, og består av tre regionbusslinjer og tre bybusslinjer. Regionbuss 100 kjører mellom Bodø og Tromsø, regionbuss 200 går mellom Narvik og Harstad, og regionbuss 300 knytter Narvik til Å i Lofoten.

Bybussnettet består av linje 1, 2 og 3. Linje 1 går mellom UNN Narvik og Håkvik i sør via sentrum. Linje 2 har en øst-vestgående trasé fra Framnes torg i vest til universitetet opp mot Narvikfjellet i øst. Når den kjører retning Narvikfjellet, benytter linjen seg av Håreks gate før den svinger ut på Tøttaveien til holdeplassen Tore Hunds gate. Linje 3 er den lengste bylinjen og binder sammen sentrum med Bjerkvik i nord og Beisfjord i øst. To holdeplasser – Rådhuset og Bromsgård – betjenes av alle bylinjene. Bromsgård er også det nærmeste busstoppet både til jernbanestasjonen og til planinitiativet.



Figur 3–29: Linjekart for Narvik [12].

Tabell 3-2 gir en oversikt over avgangene fra Bromsgård. Linje 3, regionlinjene og flybussen er ikke tatt med her, siden de har såpass lav avgangsfrekvens at de ikke bidrar nevneverdig til den faktiske kollektivtilgjengeligheten. Totalt er det 84 avganger daglig ved Bromsgård (per retning). Av disse kommer 62 avganger fra linje 1 og 2, altså nesten 74 prosent. Det er derfor disse to linjene som i praksis utgjør det mest relevante kollektivtilbudet for reiser til og fra Thon Senter Narvik.

Linje 1 er den mest frekvente linjen og har 32 avganger per retning på hverdager. Den har også lengst driftstid og kjører omtrent én time lenger enn linje 2. Etter kl. 20 reduseres imidlertid frekvensen til én avgang i timen, mens den ellers går to ganger i timen gjennom dagen. Linje 2 har også to avganger i timen, men veksler mellom Idrettens hus og Framnes torg som endestopp. Dette påvirker ikke frekvensen ved Bromsgård, hvor bussen passerer jevnt, men det gjør at Framnes torg, Solhaugsveien og Narvik kirke får færre passeringer etter morgenrushet.

Avgangsfrekvensen reduseres på begge linjene i helgene til én gang i timen. Imidlertid opererer linje 1 lenger på lørdager da siste avgang er kl. 23:54 fra Bromsgård til Håkvik, mens linje 2 har kortere driftsvindu hvor siste buss fra Bromsgård er kl. 18:52.

Tabell 3-2: Rutetabell for Bromsgård holdeplass.

Linje	Retning	Første avgang fra Bromsgård (ukedager)	Siste avgang fra Bromsgård (ukedager)	Avganger per time ved Bromsgård (ukedager)	Avganger per dag ved Bromsgård (ukedager)
1	Håkvik	06:20	22:50	2/t (morgen-kveld), 1/t (etter kl. 20)	32
	Universitetet	06:21	22:21	2/t (morgen-kveld), 1/t (etter kl. 20)	
2	Universitetet	06:41	21:11	2/t	30
	Framnes (Idrettens hus)	06:52	21:22	2/t	

Bromsgård holdeplass er utformet som busslommer i begge kjøreretninger. En busslomme gjør det mulig for øvrig trafikk å passere mens bussen stopper. Begge busslommene er rundt 25 meter lange, noe som betyr at det kun er plass til én buss om gangen. Fortauet fungerer som plattform og har tilstrekkelig bredde (over 2 meter fri passasje, som er minstekravet i Ruters standard for bussinfrastruktur) og kan derfor brøytes maskinelt vinterstid [13].

Holdeplassen nærmest senteret har toppskilt, sittebenk og et lite overbygg som gir ly for vær. Den motsatte holdeplassen har toppskilt med informasjonskassett som viser linjene som stopper der og deres avgangstider, men mangler øvrige fasiliteter. Ingen av holdeplassene følger imidlertid dagens standardkrav for utforming iht. Ruters standard for bussinfrastruktur [14]. For holdeplasser med toppskilt skal det være både informasjonskassett, benk og avfallsbeholder, og dette mangler delvis på begge sider. Ingen av holdeplassene har ledelinjer som er sentralt for universell utforming.

Gangavstanden fra bussholdeplassen på motsatt side (linjer som kommer nordøstfra) til hovedinngangen ved senteret er om lag 104 meter. Fra busslommen på senterets side (linjer som kommer sørvestfra) er det omtrent 10 meter til inngangen ved Peppes Pizza.

3.3.2 Shuttlebuss

Narvik har betydelig cruise- og turismebasert transport, noe som innebærer at flere midlertidige og kommersielle shuttle-løsninger settes inn av cruise- og turoperatører. Disse brukes til å frakte passasjerer mellom havna, sentrum, narvikfjellet, hoteller og ulike attraksjoner.

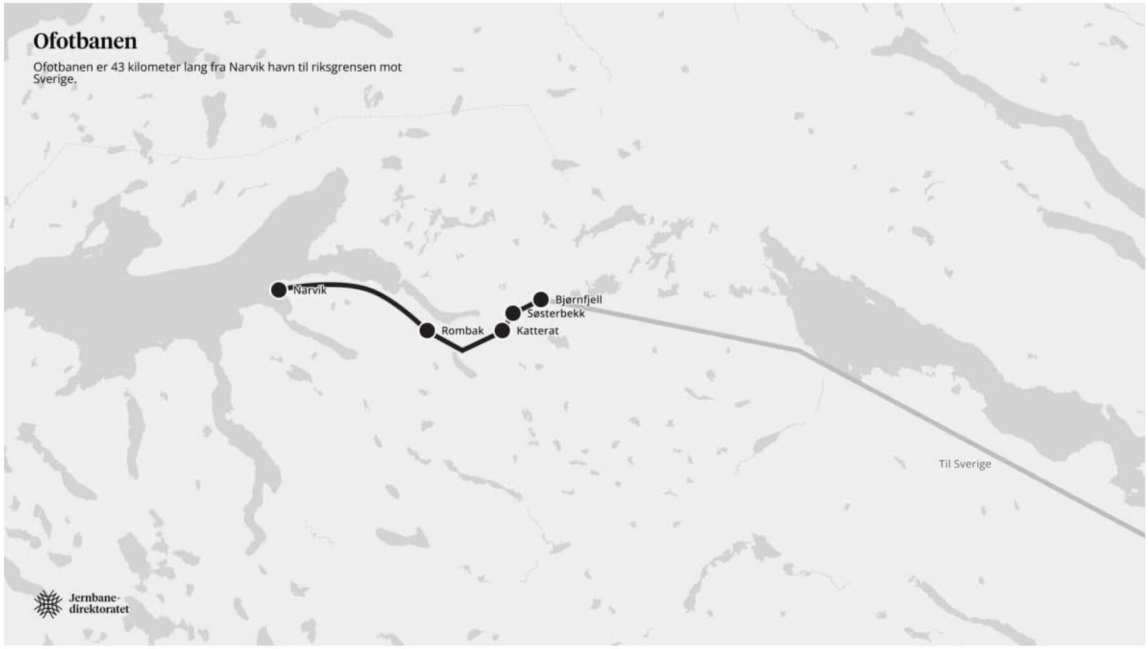
3.3.3 Ofotbanen

Ofotbanen går fra Narvik og følger fjorden innover før den fortsetter østover mot fjellområdene ved svenskegrensen. Jernbanestrekningen er 43 kilometer lang, fra Narvik Havn til Riksgrensen, og har fem stasjoner og holdeplasser med persontrafikk: Narvik, Rombak, Katterat, Søsterbekk og Bjørnfjell. Strekningen er illustrert i figur 3–30.

Det kjøres to daglige persontogpar i hver retning (linje F8). Ett togpar går mellom Narvik og Luleå, med videre forbindelser sørover i Sverige, mens det andre går direkte mellom Narvik og Stockholm [15]. I tillegg kjører Arctic Train turisttog på Ofotbanen med 0-4 avganger i uken, avhengig av sesong. Ved Narvik stasjon finnes det kommunal bilparkering, seks sykkelparkeringsplasser under tak, en jernbanekafé (åpen 09-15 alle dager) og et venterom (åpent 07-20 daglig).

Ofotbanen er koblet sammen med Malmbanan i Sverige, som gir forbindelse helt til Stockholm. Det kjøres i dag 10-12 malmtog i hver retning per døgn for gruveselskapet LKAB [15]. Banen fungerer også som en viktig godskorridor for hele Norden, og rundt 90 prosent av dagligvareforsyningen til Nord-Norge fraktes med tog via Narvik. Det går flere daglige godstogpendler mellom Alnabru i Oslo og Narvik via Sverige.

For å møte økende etterspørsel er det behov for å øke kapasiteten på Ofotbanen. Det er derfor bygget nye og lengre kryssingsspor, og Narvik stasjon bygges ut. Videre foreligger det planer om nye kryssingsspor ved Søsterbekk og Horisontalen, og det planlegges en økning av tillatt aksellast til 37,5 tonn [15].



Figur 3–30: Ofotbanen [15].

3.4 Deleløsninger

Det finnes per i dag ingen etablerte delingsløsninger i Narvik, verken for sykler, sparkesykler eller biler. Taxi er derfor det eneste fleksible mobilitetstilbudet som supplerer bussene. Narvik Taxi er den dominerende aktøren og tilbyr et bredt spekter av tjenester, inkludert flyplasstransport, maxi-taxi, pasient- og skoletransport samt pakketransport. Ved senteret finnes det en egen kjørelomme i Kongens gate som gjør henting og levering enkelt, og i tillegg har taxiene tillatelse til å stå og vente på gåtunet i Dronningens gate – i

sonen mellom senteret og Oscarsborg bo- og servicesenter – noe som ikke er tillatt for andre kjøretøy (se figur 3–31).



Figur 3–31: Reservert parkering for taxier.

3.5 Reisevaner

Det ble gjennomført en reisevaneundersøkelse blant ansatte ved Thon Senter Narvik. Senteret har om lag 200 ansatte, og 58 av disse fullførte spørreundersøkelsen. Dette utgjør 29 prosent av de ansatte og vurderes som en representativ svarandel. I tillegg leverte 17 personer delvise svar. Disse er inkludert i analysene så langt det var mulig. På enkelte spørsmål vil derfor totalt 75 respondenter inngå i datagrunnlaget, noe som tilsvarer en svarprosent på 37,5 prosent.

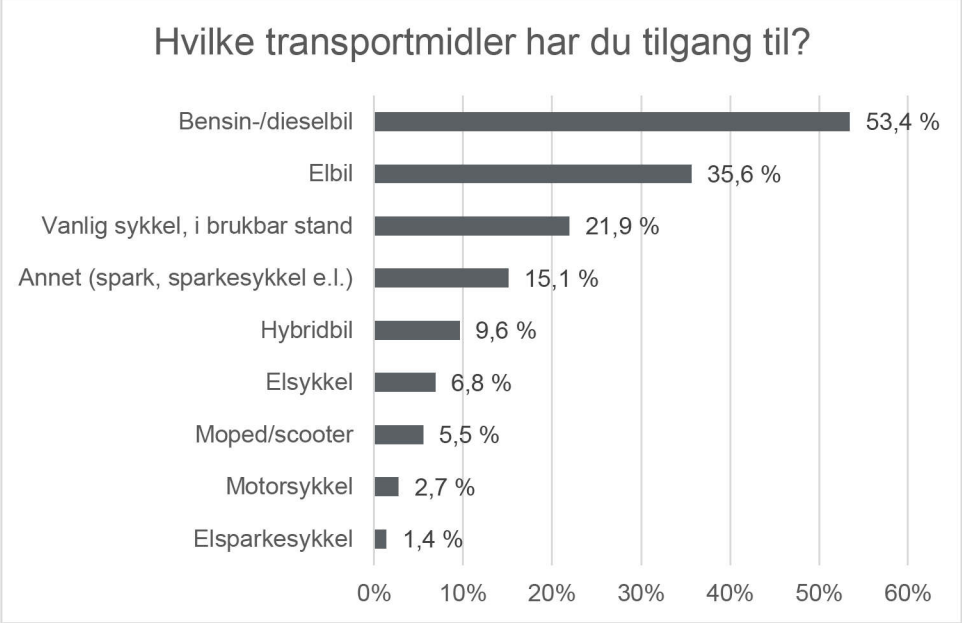
De ansatte har svært ulike arbeidstidsordninger. Av respondentene jobber 38 prosent fem dager i uken, 21 prosent jobber mer enn fem dager, og for 25 prosent varierer arbeidsukens lengde. De resterende 17 prosent jobber fire dager eller mindre per uke. Ingen av de ansatte oppgir å ha hjemmekontor.

3.5.1 Tilgang til transportmidler

De ansatte ble også spurt om hvilke transportmidler de har tilgang til, og respondentene kunne krysse av for flere alternativer. Som det fremkommer i figur 3–32, har flertallet tilgang til bensin- eller dieseldrevet bil (53 prosent). I tillegg er det enkelte som har tilgang til flere biltyper: 11 respondenter har både fossil-/dieselbil og elbil, mens 2 har både hybridbil og elbil.

Totalt har 57 respondenter, tilsvarende omtrent 81 prosent, tilgang til minst én type bil – enten elbil, bensin-/dieselbil eller hybridbil.

Når det gjelder sykler, oppgir 22 prosent at de har tilgang til en vanlig sykkel i brukbar stand, og 7 prosent har tilgang til elsykkel.



Figur 3–32: Transportmiddeltilgang blant respondentene.

3.5.2 Reisemiddelfordeling

Respondentene ble spurt både om reiseavstand til jobb og hvilket transportmiddel de bruker på den lengste delen av reisen til og fra jobb – fordelt på sommerhalvåret (mai-september, vanligvis snøfritt) og vinterhalvåret (oktober-april, med sannsynlighet for snø og is).

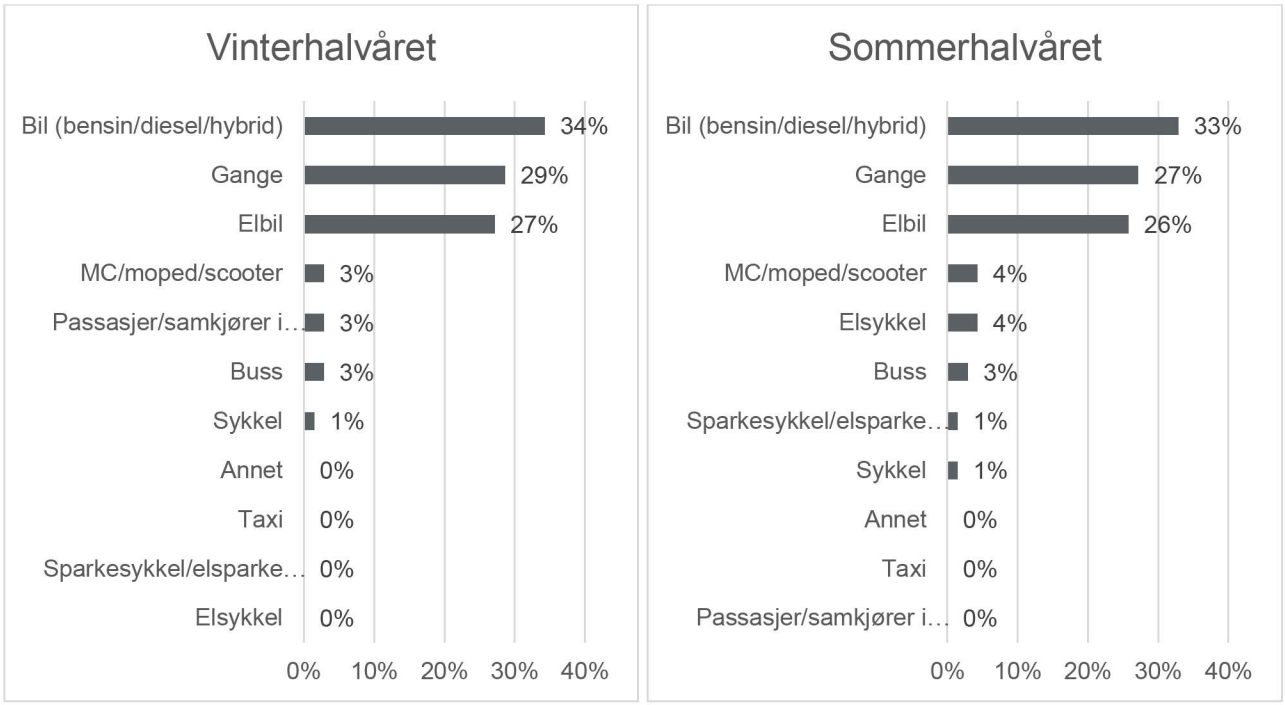
Flertallet av de ansatte bor relativt nær arbeidsplassen: 61 prosent bor innenfor 2,9 kilometer, og ytterligere 9 prosent bor mellom 3 og 4,9 kilometer. Samtidig bor 19 prosent 10 kilometer eller mer unna.



Figur 3–33: Avstand til jobb.

Transportmiddelfordelingen viser at bilen dominerer uansett sesong (se figur 3–34). I vinterhalvåret kjører 61 prosent bil, mens andelen faller svakt til 59 prosent om sommeren. Det er også noe mer samkjøring om vinteren (3 prosent mot 0 prosent om sommeren). Å gå til jobb er det vanligste alternativet til bil: 29 prosent går om vinteren og 27 prosent om sommeren.

Sykkelandelen øker imidlertid i sommerhalvåret: 6 prosent bruker sykkel i en eller annen form (vanlig sykkel, elsykkel, sparkesykkel eller elsparkesykkel). Om vinteren er det kun 1 prosent som sykler. Like mange bruker elsykkel som MC/moped/scooter om sommeren (4 prosent). I likhet med sykkelbruken faller også andelen som bruker MC/moped/scooter om vinteren (til 3 prosent). Bussandelen er stabil på 3 prosent gjennom begge halvår.



Figur 3–34: Transportmiddelfordeling i vinter- og sommerhalvåret.

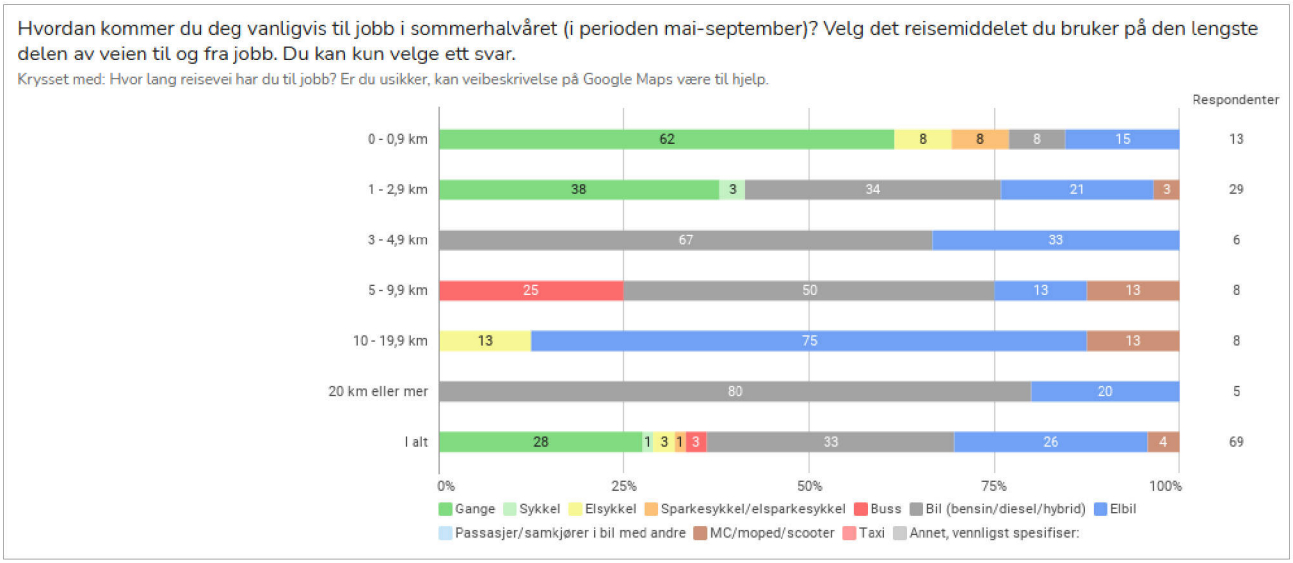
Ser man avstand og transportmiddelvalg i sommerhalvåret i sammenheng, er det tydelig at å gå er mest vanlig på korte avstander (se figur 3–35). Blant dem som bor under 900 meter, går 62 prosent til jobb, og blant dem som bor 1-2,9 kilometer, går 38 prosent. Ingen som bor mer enn 3 kilometer fra jobb, går til jobben.

Sykkelbruken er også størst på de korteste reisene: blant dem som bor under 900 meter, tar 8 prosent elsykkel og 8 prosent sparkesykkel/elsparkesykkel. Elsykling er likevel mest utbredt på mellomlange reiser, spesielt mellom 10 og 19,9 kilometer (13 prosent).

De som tar buss bor 5-9,9 kilometer unna.

Bilbruken følger et tydelig mønster: jo lengre avstand, desto større andel kjører. Likevel er det 23 prosent av dem som bor under 900 meter fra arbeidsplassen som kjører bil. Blant dem som bor 1-2,9 kilometer unna, kjører 55 prosent bil, hvor bensin-/diesel-/hybridbil (fossildrevet bil) er noe vanligere (34 prosent) enn elbil (21 prosent). På avstander mellom 3 og 4,9 kilometer kjører 100 prosent bil, og to tredjedeler av disse bruker fossildrevet bil. På avstander mellom 5 og 9,9 kilometer kjører halvparten fossildrevet bil, mens 13 prosent

kjører elbil. Elbil er mest brukt på reiser mellom 10 og 19,9 kilometer (75 prosent). På de lengste reisene, over 20 kilometer, er fossildrevet bil dominerende (80 prosent mot 20 prosent elbil).



Figur 3–35: Transportmiddelfordeling per avstand til jobb.

3.5.3 Kollektivtilbudet til/fra jobb

Tabellen under viser hvor tilgjengelig kollektivtilbudet er for respondentene. De ble spurt om avstanden til nærmeste holdeplass med et kollektivtilbud som kan benyttes til jobbreisen, samt hvor mange avganger per time dette tilbudet har. Både frekvens og avstand er avgjørende for hvor tilgjengelig et kollektivtilbud oppleves, og for hvor realistisk det er å bruke det i hverdagen.

Fargemarkeringen i tabell 3-3 illustrerer tilgjengeligheten og bygger på kategoriene som brukes i den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Ingen av respondentene har et *svært godt* kollektivtilbud, definert som minst fire avganger per time og under én kilometer til holdeplassen. Derimot har 16 personer et *godt* tilbud, med 2-3 avganger per time og under én kilometer reisevei til holdeplassen. Dette utgjør nærmere 24 prosent av respondentene.

Videre har 16 personer *middels* tilgang, definert som under én kilometer til holdeplassen og én avgang i timen eller 1-2 kilometer til holdeplassen, men 2-3 avganger i timen. 21 prosent har *dårlig*, *svært dårlig* eller *ingen* tilgang til kollektivtransport.

Tabell 3-3: Tilgjengelighet til kollektivtilbudet (kategoriseringen er basert på kategoriseringen i den nasjonale reisevaneundersøkelsen).

	≥ 4 avganger per time	2-3 avganger per time	1 avgang per time	< 1 avgang per time	Vet ikke	*I alt*
Under 500 m	0	11	9	4	12	*36*
500 – 900 m	0	5	4	1	4	*14*
1 – 2 km	0	3	2	2	0	*7*
Lengre enn 2 km	0	0	0	5	0	*5*
Vet ikke	0	0	0	0	6	*6*
I alt	*0*	*19*	*15*	*12*	*22*	*68*

Til tross for at 16 personer har et relativt godt kollektivtilbud, er det kun to som faktisk reiser med buss til jobb. Det er flere forklaringer på dette, men lang avstand til holdeplassen ved arbeidsstedet er ikke en av dem. Derimot oppgir 10 prosent at det er for langt til nærmeste holdeplass hjemme (se figur 3–36).

I tillegg svarer 46 prosent at kollektivtilbudet ikke har avganger på de tidene de reiser til og fra jobb – en utfordring som er særlig relevant for butikk- og servicemedarbeidere som ikke nødvendigvis jobber i rushperiodene, når kollektivtilbudet vanligvis er best.

Flertallet oppgir imidlertid at den viktigste grunnen til å ikke reise kollektivt er at det er mest lettvint å bruke bil (51 prosent). Private ærender på vei til og fra jobb er også en viktig årsak til lav kollektivandel: 38 prosent viser til behov som å levere eller hente barn, besøke familie og venner eller dra til fritidsaktiviteter.

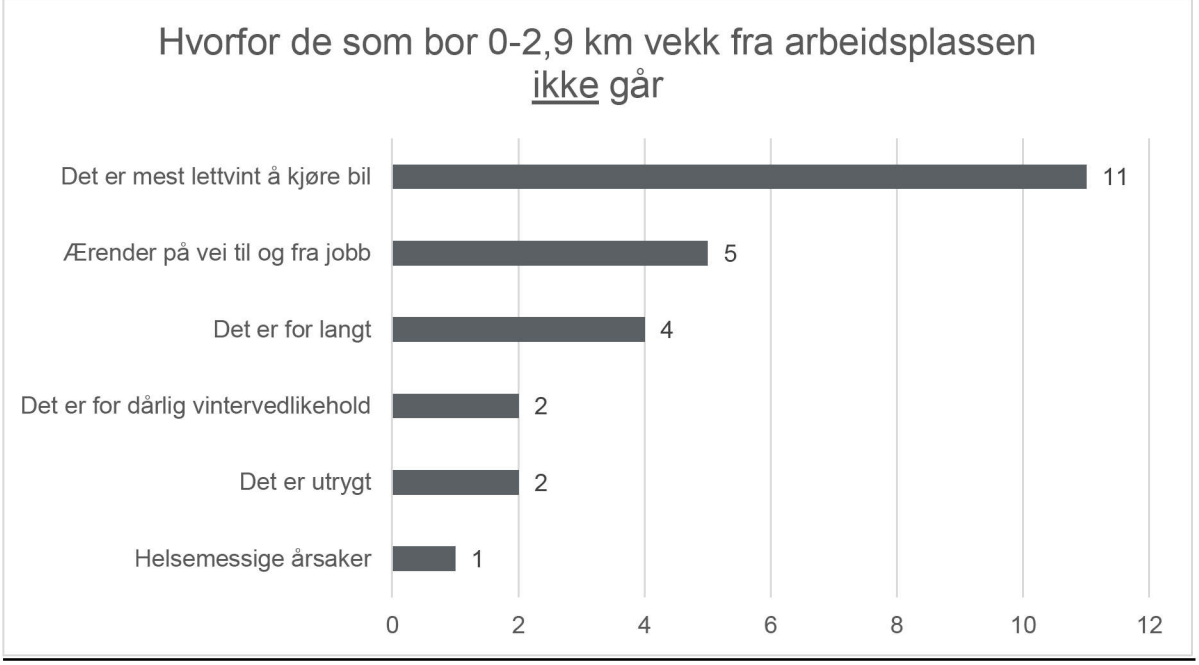


Figur 3–36: Årsaker til at respondentene ikke reiser oftere med kollektivtransport til jobb (flere valg er mulig).

3.5.4 Gange- og sykkelforhold

Respondentene ble også spurt om hvorfor de ikke går oftere til jobb. Spørsmålet ble kun stilt til dem som kjører bil i en eller annen form, i løpet av året, totalt 37 respondenter. Det er særlig relevant å se nærmere på gruppen som bor innenfor en akseptabel gangavstand. Det er nemlig kun ansatte som bor innenfor 0-2,9 kilometer som faktisk går til jobb. Blant dem som bor under 2,9 kilometer fra arbeidsplassen og likevel ikke går (17 respondenter), oppgir hele 11 at det er mest lettvint å kjøre bil (se figur 3–37). Dette er den klart viktigste årsaken til at de ikke går oftere.

Den nest vanligste årsaken er behov for ærender til eller fra jobb, noe 5 respondenter viser til. Videre oppgir 4 respondenter at avstanden oppleves for lang til å gå. I tillegg peker tre forskjellige respondenter på forhold knyttet til trygghet og vinterdrift: Én respondent oppgir både at det er utrygt å gå og at vintervedlikeholdet er dårlig, mens én viser kun til utrygghet og én kun til dårlig vintervedlikehold.

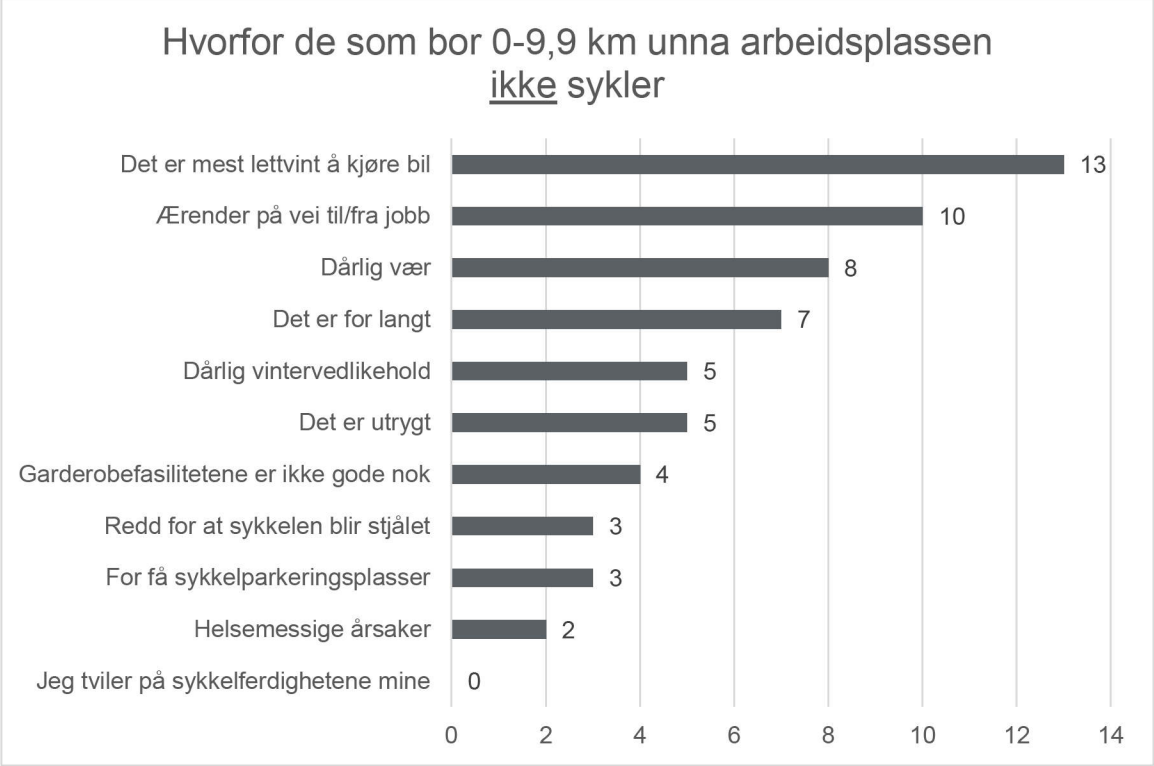


Figur 3–37: Hvorfor respondentene ikke går til jobb.

Sykkel er et særlig relevant transportmiddel på reiser opp til 10 kilometer. Ved 10 kilometer holder man seg innenfor en sykkeltid på om lag 30 minutter, som ofte brukes som et utgangspunkt når sykkeltilgjengelighet vurderes. Hele 81,2 prosent av de ansatte bor innenfor 9,9 kilometer fra arbeidsplassen. Samtidig har 30 prosent tilgang til sykkel, elsykkel eller elsparkesykkel, mens sykkelandelen om sommeren kun er 6 prosent. Dette indikerer et betydelig sykkelpotensial.

Respondentene som bruker bil i en eller annen form i løpet av året ble spurt om hvorfor de ikke sykler til jobb. Av disse bor 26 personer innenfor 9,9 kilometer fra arbeidsplassen. Den mest oppgitte årsaken til at de ikke sykler, er at det oppleves mest lettvint å kjøre bil – dette gjelder 50 prosent av respondentene i denne gruppen (se figur 3–38). Samtidig er det verdt å merke seg at ingen oppgir manglende sykkelferdigheter som barriere.

Flere oppgir også forhold som i stor grad kan påvirkes. Fem respondenter viser til dårlig vintervedlikehold, og fem mener det er utrygt å sykle. I tillegg opplever fire at garderobefasilitetene ikke er gode nok. Tre er bekymret for sykkeltyveri, og tre oppgir at det er for få sykkelparkeringsplasser.



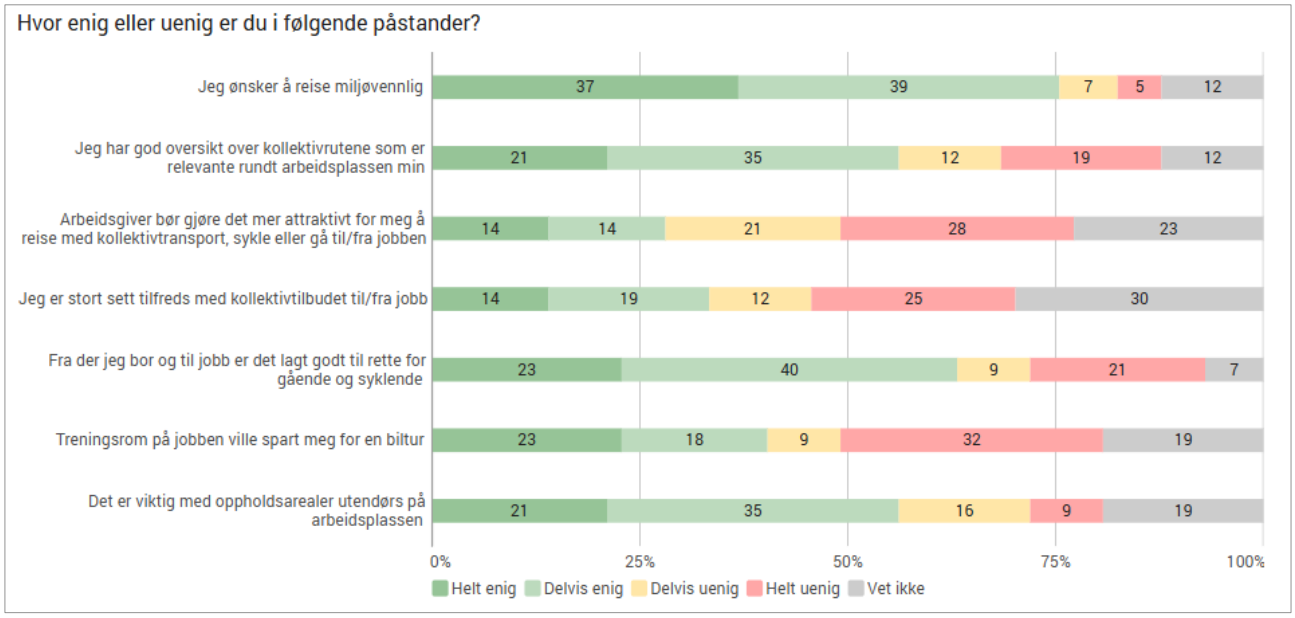
Figur 3–38: Hvorfor respondentene ikke sykler til jobb.

3.5.5 Holdninger og tiltak

Respondentene tok stilling til en rekke påstander og uttrykte hvor enige eller uenige de var. Figur 3–39 viser fordelingen av svarene til respondentene. Den påstanden det er størst enighet om, er ønsket om å reise mer miljøvennlig: Hele 76 prosent er enige. Blant disse er det ti respondenter som i dag reiser med bensin-, diesel- eller hybridbil i sommerhalvåret. Siden 57 personer har svart på spørsmålet, innebærer dette et endringspotensial på rundt 18 prosent.

Miljøviljen er altså høy. Samtidig er det betydelige utfordringer knyttet til bruken av kollektivtransport. 37 prosent er misfornøyde med kollektivtilbudet, mens 30 prosent vet ikke. I tillegg oppgir 31 prosent at de ikke har god oversikt over relevante kollektivruter, noe som også kan fungere som en barriere for faktisk bruk.

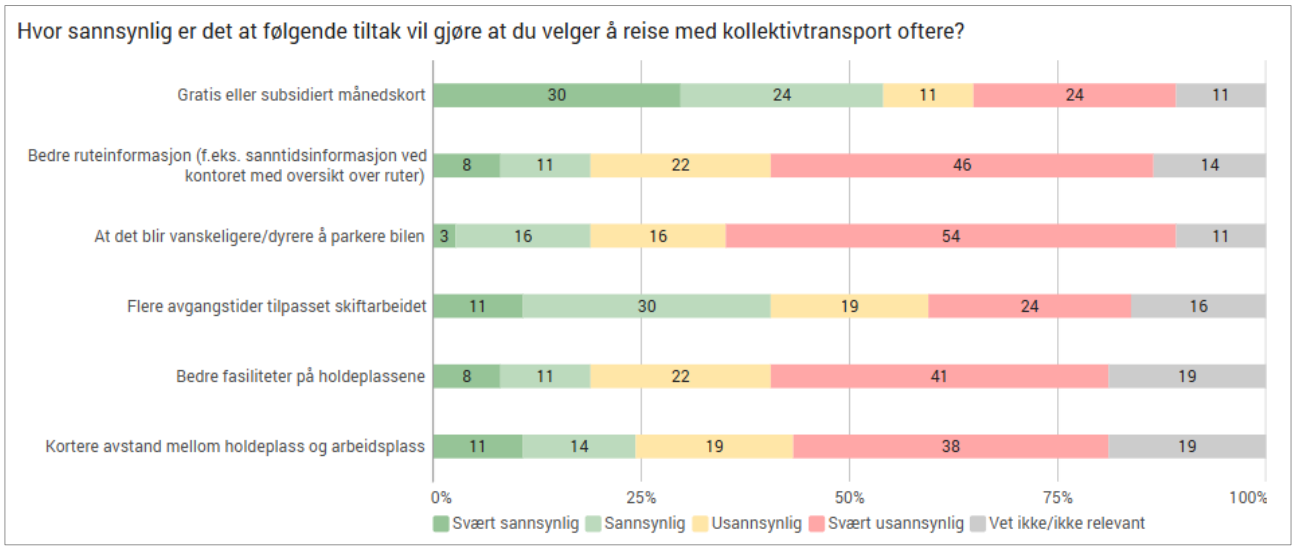
Også tilretteleggingen for gående og syklende oppleves som utilstrekkelig av en betydelig andel: Nær én tredjedel (30 prosent) er uenig i at det er lagt godt til rette på strekningen mellom hjem og jobb.



Figur 3–39: Enighet i ulike påstander.

For at respondentene skal kunne reise mer miljøvennlig, finnes det en rekke mulige tiltak som kan støtte opp under dette ønsket.

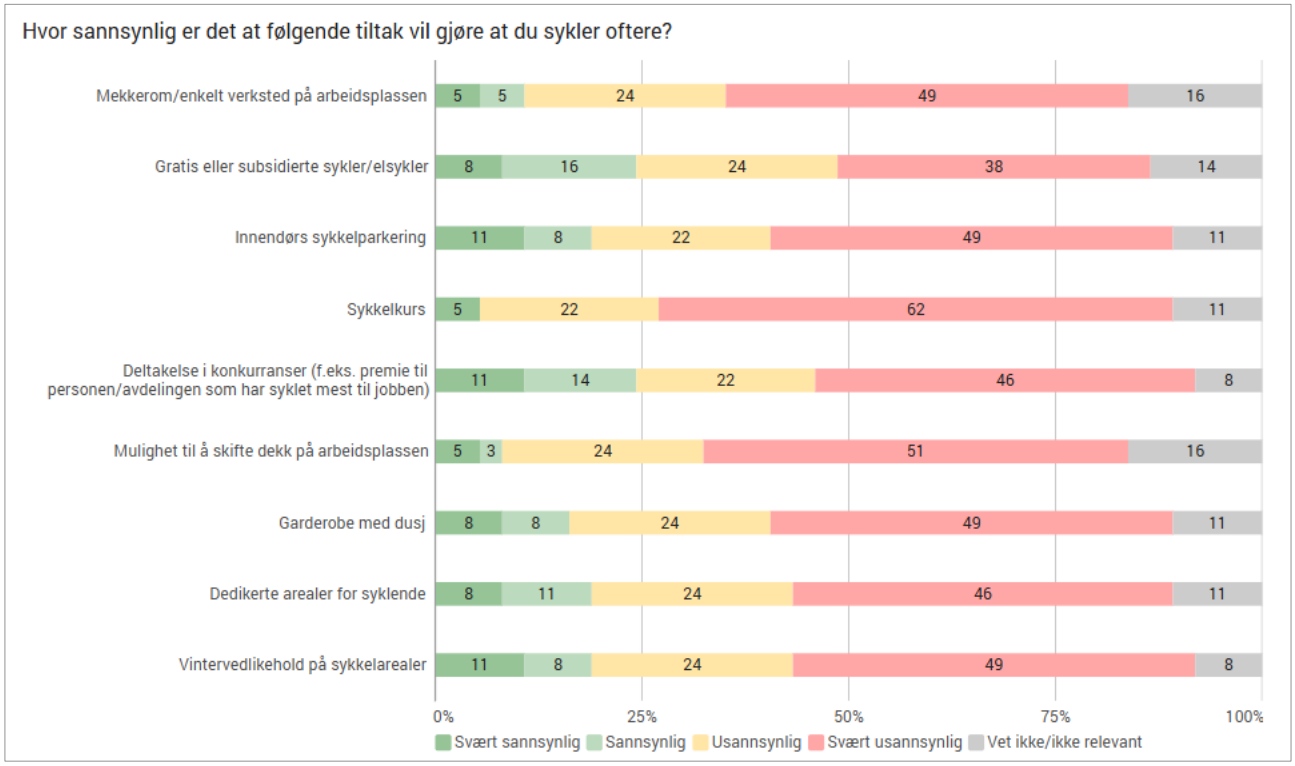
Det tiltaket respondentene vurderer som klart mest virkningsfullt for å få dem til å reise kollektivt oftere, er gratis eller subsidiert månedskort (se figur 3–40). Hele 54 prosent mener det er sannsynlig eller svært sannsynlig at et slikt tiltak ville påvirket reisevanene deres. Nesten halvparten av respondentene (41 prosent) oppgir også at flere avgangstider tilpasset skiftarbeid ville gjort det mer aktuelt for dem å velge kollektivtransport.



Figur 3–40: Tiltak som kan øke kollektivandelen.

Når det gjelder sykkeltiltak, vurderes økonomiske insentiver igjen som særlig virkningsfulle. 24 prosent oppgir at gratis eller subsidiert sykkel ville gjort at de syklet oftere. Samtidig fremstår deltakelse i konkurranser som det mest effektive tiltaket, ettersom 25 prosent oppgir at dette vil kunne motivere til økt sykling.

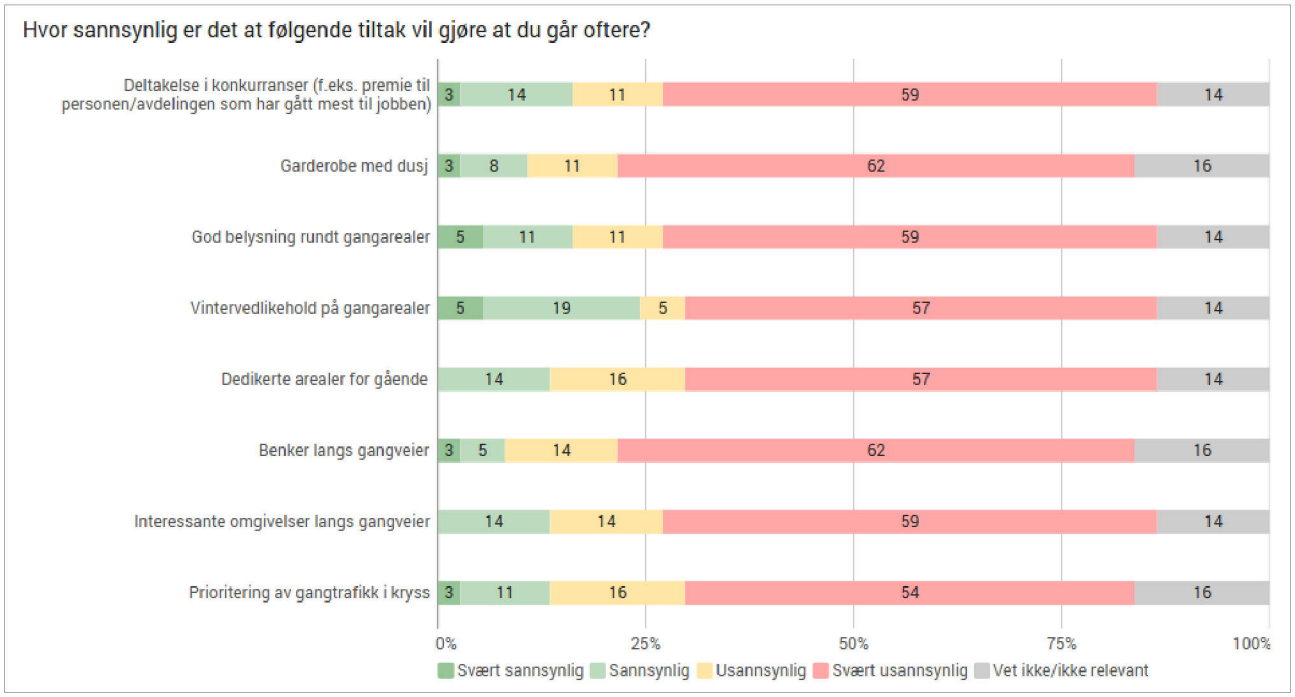
Blant de mest relevante tiltakene ligger også dedikerte arealer for syklende, bedre vintervedlikehold og innendørs sykkelparkering – alle med en oppslutning på 19 prosent. Videre mener 16 prosent at garderobe med dusj vil øke sannsynligheten for at de velger sykkel. De øvrige tiltakene vurderes som mindre virkningsfulle (se figur 3–41).



Figur 3–41: Tiltak som kan øke sykkelandelen.

Gangandelen er allerede relativt høy og utgjør et reelt alternativ til bil på de korte arbeidsreisene. Det tiltaket som i størst grad kan bidra til å øke andelen ytterligere, er bedre vintervedlikehold av gangarealer: 24 prosent mener dette ville fått dem til å gå oftere (se figur 3–42). Deltakelse i konkurranser kommer også godt ut, med 17 prosent som vurderer dette som et motiverende tiltak. God belysning vil sannsynligvis gjøre at 16 prosent går oftere til jobb.

Videre oppgir 14 prosent at dedikerte arealer for gående, interessante omgivelser langs gangveier og prioritering av gående i kryss ville økt sannsynligheten for at de går mer. Behovet for dusj er mindre blant gående enn blant syklende, med 11 prosent som mener dette ville ha effekt (til sammenligning 16 prosent for sykkeltiltak).



Figur 3–42: Tiltak som kan øke gangandelen.

3.5.6 Oppsummering

Spørreundersøkelsen avdekker flere interessante funn. Hele 60 prosent kjører bil til jobb, mens om lag 28 prosent går. De resterende 12 prosentene fordeler seg på andre reisemidler. Samtidig bor mange relativt nær arbeidsplassen: 61 prosent har under 2,9 kilometer å reise. I tillegg har en betydelig andel – 24 prosent – et godt kollektivtilbud, men kun 3 prosent bruker dette til jobb.

Hovedforklaringen på at flere ikke går, sykler eller reiser kollektivt, er at det oppleves mest lettvint å kjøre bil. Enkelte barrierer er mer krevende for prosjektet å påvirke, som ærender på vei til eller fra jobb, manglende kollektivtilbud eller lang reisevei. Samtidig finnes det flere områder hvor tiltak kan ha effekt: tryggere forhold for gående og syklende, bedre vintervedlikehold og gode fasiliteter for dem som ønsker å gå, sykle eller ta kollektivt.

Det er også et tydelig potensial for endring. Majoriteten av respondentene ønsker å reise mer miljøvennlig, og de oppgir flere konkrete tiltak som de mener kan være virkningsfulle. Økonomiske insentiver vurderes som særlig motiverende – som gratis eller subsidierte sykler, elsykler eller månedskort, samt reduserte parkeringsavgifter for dem som samkjører. I tillegg trekkes bedre vintervedlikehold av gang- og sykkelarealer og deltakelse i motivasjons- og konkurranseordninger fram som virkemidler som kan bidra til endre reisevaner.

4 Nullalternativet

Som beskrevet i kapittel 1.2 er nullalternativet definert som en videreføring av dagens veg- og mobilitetsforhold innenfor influensområdet. Trafikkmengdene i nullalternativet vil imidlertid avvike fra dagens situasjon som følge av generelle trafikkutviklingstrekk og endringer i trafikkmønster over tid.

4.1 Overordnet om nullalternativet

Se beskrivelse i kapittel 1.2.

4.2 Trafikkmengder i ÅDT (2050) - nullalternativet

Trafikkmengden for nullalternativet er den fremtidige trafikkmengden (år 2050) uten realisering av denne planen. Trafikkmengdene i nullalternativet vil avvike fra dagens situasjon som følge av generelle trafikkutviklingstrekk og endringer i trafikkmønster over tid. I trafikkberegningene er dette håndtert ved bruk av Transportøkonomisk institutts framskrivninger for trafikkutvikling på vegnettet. Ettersom alle øvrige forhold holdes uendret mellom dagens situasjon og nullalternativet, presenteres i dette kapittelet kun trafikkmengder for nullalternativet. Beregnede trafikkmengder for nullalternativet er vist i figur 4–1. Se mer utfyllende beskrivelse av beregning av generell trafikkvekst i kapittel 5.2.1.



Figur 4–1: Estimert ÅDT for nullalternativet (2050), med tungtrafikkandel i parentes. (Bakgrunnskart: Finn kart)

5 Tiltaksalternativet

5.1 Overordnet om tiltaket

Se beskrivelse i kapittel 1.1.

5.2 Trafikale forhold

5.2.1 Trafikkmengder i ÅDT (2050)

Estimerte trafikkmengder i ÅDT (med tungtrafikkandel i parentes) for tiltaksalternativet er vist i figur 5–1. Prosent endring i forhold til nullalternativet er vist i figur 5–1. Det er også vist en sammenligning mellom dagens situasjon, nullalternativet og tiltaksalternativet i tabell 5-1. I sum er det beregnet at tiltaksalternativet vil produsere 83 flere kjøretøy per døgn enn nullalternativet, som fordeler seg utover vegnettet. En trafikkøkning på 83 kjøretøy/døgn er såpass liten, at usikkerheten i beregningene også gir sannsynlighet for at tiltaksalternativet faktisk vil medføre *mindre* trafikk enn nullalternativet. Med hensyn til trafikkmengder vurderes det derfor som at planforslaget medfører ubetydelig konsekvens.

I Dronningens gate spesielt, vil trafikken fordele seg annerledes enn i nullalternativet. Dette som følge av at trafikk knyttet til dagens bensinstasjon blir erstattet med trafikk knyttet til det nye tiltaket, som har separate punkter for inn- og utkjøring (innkjøring via Kongens gate og utkjøring via Dronningens gate). Stasjonsveien vil bli mindre belastet i tiltaksalternativet enn i nullalternativet.

Under figurene er metode for trafikkestimatene beskrevet.



Figur 5–1: Estimert ÅDT i 2050 for tiltaksalternativet. (Bakgrunnskart: Finn kart)



Figur 5–2: Differanse mellom nullalternativet og tiltaksalternativet (tiltaksalternativet minus nullalternativet). (Bakgrunnskart: Finn kart)

Tabell 5-1: Sammenstilling av ÅDT for dagens situasjon (2025), nullalternativet (2050) og tiltaksalternativet (2050). Differanse mellom nullalternativet og tiltaksalternativet er vist i kolonnen til høyre.

Gatenavn	2025 ÅDT	2025 Tungbil-andel	2050 Nullalternativet ÅDT	2050 Nullalternativet Tungbil-andel	2050 Tiltaksalternativet ÅDT	2050 Tiltaksalternativet Tungbil-andel	ÅDT-differanse: tiltaksalt.-nullalt. Kjt/døgn (ÅDT)	ÅDT-differanse: tiltaksalt.-nullalt. Prosent (%)
Stasjonsveien, vest for Dronningens gate	4325	3 %	4552	4 %	4277	4 %	-275	-6 %
Stasjonsveien, øst for Dronningens gate	2106	3 %	2217	4 %	2221	4 %	4	0 %
Dronningens gate, mellom Stasjonsveien og varelevering	3685	4 %	3881	4 %	3511	5 %	-370	-10 %
Dronningens gate, mellom varelevering og p-hus	1298	1 %	1364	1 %	1718	1 %	354	26 %
Dronningens gate, envegsregulert strekning sør for p-hus	240	1 %	252	1 %	154	1 %	-99	-39 %
Tøttaveien, mellom Dronningens gate og Kongens gate	4728	4 %	4978	4 %	4879	4 %	-99	-2 %
Håreks gate	1121	2 %	1179	2 %	1179	2 %	0	0 %
Kongens gate nord for Stasjonsveien	7200	9 %	7610	10 %	7638	10 %	29	0 %
Kongens gate mellom Stasjonsveien og Tøttaveien	9000	9 %	9512	10 %	9562	10 %	50	1 %
Kongens gate sør for Tøttaveien	11000	9 %	11626	10 %	11675	10 %	50	0 %
Avkjørsel til bensinstasjon	822	9 %	822	10 %				

Metode for trafikkestimatene

Trafikkmengden for tiltaksalternativet er den fremtidige trafikkmengden (år 2050) med realisering av denne planen. Det er tatt utgangspunkt i dagens trafikkmengder. For tiltaksalternativet er trafikkmengden fra dagens bensinstasjon fjernet, siden denne må fjernes til fordel for oppføring av hotell. Deretter er generell trafikkvekst lagt til, trafikk knyttet til dagens bensinstasjon fjernet, og den estimerte trafikkmengden som det

planlagte hotellet og helse-/næringsareal vil produsere lagt ut på vegnettet. Dette er ytterligere beskrevet under.

Generell trafikkvekst:

Det er lagt til generell trafikkvekst for både personbiltransport og godstransport, basert på TØI-rapportene «Framskrivinger for persontransport til NTP 2025-2036» [7] og «Framskrivinger for godstransport til NTP 2025-2036» [8]. Generelle trafikkvekstfaktorer for Nordland fylkeskommune for personbiltransport og godstransport er angitt i tabell 5-2.

Tabell 5-2: Årlig prosent økning i trafikkarbeid for Nordland fylkeskommune, angitt i TØI-rapporter.

Årlig prosent økning i trafikkarbeid for Nordland fylkeskommune		
	2020–30	**2030–60**
Personbiltransport	0,90	0,02
Godstransport	2,04	1,09

Narvik er ikke med i byvekstavtale og har derfor ikke forpliktet seg til nullvekstmålet. Samtidig har både Narvik kommune og Nordland fylkeskommune klima- og miljømål, og Nordland fylkeskommunes Klima- og miljøplan understreker viktigheten av å redusere utslipp gjennom å fremme bærekraftige transportformer. Planområdet og vegnettet ligger sentralt til i Narvik, og i området er det derfor gode forutsetninger for å sykle, gå, ta kollektivtransport eller bruke andre bærekraftige mobilitetsformer fremfor å bruke bilen. Den generelle trafikkvekstprognosen for personbiltrafikk i Narvik er 0,02 % årlig vekst, som er tilnærmet lik nullvekst.

Fjerning av trafikkmengder knyttet til dagens bensinstasjon

Ut ifra kortidsregistrering på omtrent 11 timer, er det beregnet at bensinstasjonen produserer en trafikkmengde tilsvarende 822 kjøretøy per døgn. Denne trafikkmengden er fjernet i tiltaksalternativet.

ÅDT-produksjon/bilturproduksjon for hotell og helse-/næringsareal:

For å beregne hvor mye trafikk hotellet og helse-/ næringsarealene vil produsere er det benyttet tre ulike kilder: tilsendte erfaringstall fra Thon hotels, erfaringstall angitt i rapporten «Turproduksjon knyttet til hotellvirksomhet i byområder» av Urbanet Analyse [16], samt erfaringstall for «kontor/helse» angitt i Statens vegvesens håndbok V713 Trafikkberegninger [17].

Det er per nå planlagt omtrent 12 823 m^2 hotell, inkludert konferansesenter. Urbanet Analyse sin rapport «Turproduksjon knyttet til hotellvirksomhet i byområder» oppgir i snitt 9 turer/døgn per 100 m^2, som er benyttet videre i disse beregningene. Andelen som kjører bil som bilfører eller kjører MC/moped/scooter er satt til 64 % i henhold til spørreundersøkelsen til Norconsult, for alle de planlagte formålene hotell, konferanse og helse. Et utvalgskriterium i Urbanet Analyse sin analyse av byhoteller var at hotellene skulle inneha konferansesenter. Konferansesenter er derfor medregnet. Med disse forutsetningene lagt til grunn er det beregnet at hotell og konferansesenter vil produsere en trafikkmengde tilsvarende 739 bilturer/døgn.

For den nye helse/kontordelen er det per nå tenkt en utvidelse på 2 077 m^2. For å beregne ÅDT-produksjon for helse/kontor-delen er det benyttet erfaringstall angitt i Statens vegvesen sin håndbok *V713 Trafikkberegninger*. Her er «Kontor» angitt som et eget formål med «Helse» som underformål. For disse formålene er det angitt et variasjonsområde på 6-12 bilturer/døgn per 100 m^2. Det er valgt å benytte verdien i det midterste sjiktet (8 bilturer/døgn per 100m^2). Med denne forutsetningen lagt til grunn er det beregnet at helse/kontor-delen vil produsere en trafikkmengde tilsvarende 166 bilturer/døgn´+--

5.2.2 Trafikkavvikling

Det er ikke utført kapasitetsberegninger for tiltaket, da det er beregnet at tiltaket ikke vil medføre vesentlig endring i trafikkmengder i forhold til dagens situasjon og nullalternativet. Tiltaket medfører noe annerledes fordeling av trafikken på vegnettet enn i dag, spesielt for Dronningens gate. Dette som følge av at trafikken som i dag er knyttet til bensinstasjonen nord i planområdet, erstattes med trafikk som kjører inn og ut av parkeringsanlegget: inn via Kongens gate og ut via Dronningens gate. Ellers vil trafikken, som i dag, i hovedsak gå via krysset Stasjonsveien x Kongens gate for å komme seg fra planområdet. For dagens situasjon er det vurdert at krysset Stasjonsveien x Kongens gate ikke har avviklingsproblemer, og det forventes ikke at tiltaket vil medføre vesentlige endringer i trafikkavviklingen i krysset. Om noe, forventes det mindre kø i Stasjonsveien som følge av beregnet nedgang i trafikkmengde i Stasjonsveien. Det er også viktig å ha i bakhodet at reguleringsplanen «Detaljregulering E6 Narviktunnelen og Kongens gate Narvik» (plan-id 2013010) innebærer at kryssene Tøttaveien x Kongens gate og Stasjonsveien x Kongens gate er regulert til rundkjøringer, selv om dette ikke er hensyntatt i nullalternativet som følge av usikker finansiering av planen. Ved etablering av rundkjøringer fremfor dagens vikepliktsregulert T-kryss og signalregulerte T-kryss, vil trafikkavviklingen totalt sett forbedres. Det vurderes som at tiltaksalternativet gir ubetydelig konsekvens for trafikkavviklingen i området.

5.2.3 Trafikksikkerhet

Ifølge trafikksikkerhetshåndboken [18] 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 prosent. Dette kan skyldes at hastigheten går ned og at trafikantene blir mer oppmerksomme. Redusert hastighet gir redusert skadeomfang i ulykkene.

Jamfør kapittel 3.1 er det ut fra ulykkesdataene intet som tyder på at eksisterende vegnett er spesielt trafikkfarlig. Det er estimert at tiltaksalternativet vil medføre ubetydelige endringer i trafikkmengder. I tillegg tilrettelegger planen for økt trafikksikkerhet i form av oppstramming av Dronningens gate i området ved planlagt hovedinngang til hotellet, og oppstramming av krysset Nedre Jernbanegate x Dronningens gate.

5.2.4 Bilparkering

Planen tilrettelegger for at trafikken knyttet til tiltaket skal løses av eksisterende parkeringshus tilknyttet Thon Senter Narvik. Dette anses som positivt med hensyn til nasjonale, regionale og lokale klimamål, ettersom parkeringstilgjengelighet er en av de største driverne for om folk velger bilen eller alternative transportmidler. Her gjøres en vurdering av parkeringshusets kapasitet knyttet opp mot beregnet bilturproduksjon for tiltaket og kommuneplanens krav til parkering. Kommuneplanen stiller ikke krav til parkering for hotell, men for næring og kontor, og angir samtidig at tiltak over 2 000 m² BRA skal underlegges særskilt vurdering.

5.2.4.1 Beregning basert på belegg i parkeringshus og beregnet bilturproduksjon

Parkeringshuset ved Thon Senter Narvik rommer 307 plasser, og det er gratis parkering i to timer. Det registreres i dag i gjennomsnitt 843 parkeringer per dag. Gjennomsnittlig antall parkerte biler er 197 (23 % av totalt gjennomsnitt per dag), og gjennomsnittlig parkeringstid er 1 time og 4 minutter. Det høyeste registrerte belegget var 258 biler i august 2025, tilsvarende 84 prosent belegg. Det er restkapasitet i parkeringsanlegget i dag, med et gjennomsnitt på 110 parkeringsplasser.

Det er registrert at hotellet og helse-/næringsarealene i snitt vil produsere 905 i ÅDT. Dette tilsvarer i praksis rundt 453 kjøretøy, forutsatt én inn- og én utkjøring per bil per døgn. Dersom vi legger til grunn samme forutsetninger som i dagens situasjon, om at gjennomsnittlig antall parkerte biler samtidig er 23 % av totalt antall biler per dag i snitt, utgjør dette i snitt 104 samtidig parkerte biler knyttet til hotell og helse-

/næringsarealene. Med en gjennomsnittlig restkapasitet på 110 parkeringsplasser, vurderes det som at parkeringshuset på en gjennomsnittlig dag har kapasitet til å håndtere trafikk knyttet til hotell og helse-/næringsarealene. På dager med høyere trafikkbelastning enn gjennomsnittet, vil det kunne bli kapasitetsutfordringer.

For helse-/næringsarealene vil trafikken være jevnt fordelt utover arealenes åpningstider, med små topper om morgenen og ettermiddagen. Dette som følge av at pasienter vil ankomme jevnt fordelt gjennom dagen, mens de ansatte vil ankomme om morgenen og reise om ettermiddagen. Trafikken knyttet til hotell forventes å fordele seg over døgnet, med høyere belastning i forbindelse med innsjekk på ettermiddag/kveld og utsjekk på morgenen. Parkeringstiden for både ansatte og overnattende gjester er gjennomgående lang, noe som gir høyt belegg på parkeringsplassene.

Trafikk knyttet til hotellet kan medføre kapasitetsutfordringer i parkeringsanlegget på dager med høyere trafikkbelastning enn gjennomsnittet. Samtidig regner man med at mange av hotellgjestene kommer på kveldstid og reiser igjen morgenen etter, når parkeringshuset er mindre belagt.

5.2.4.2 Beregning basert på kommuneplanens krav

Reguleringsplanen tilrettelegger for 2 077 m^2 helse/-næringsareal og 12 823 m^2 hotell (totalt 14 900 m^2).

Gjeldende kommuneplan: Kommuneplanens bestemmelser (2017-2028) stiller krav til 0,5-1,0 parkeringsplass per 100 m^2 kontor og arbeidsplassintensiv næring i sone A. Dette kravet kan gjelde for helse-/næringsarealene. Kommuneplanen stiller ikke krav til bilparkering for hotell. Dette gir i sum krav til 10-21 parkeringsplasser for tiltaket, forutsatt 2 077 m^2 helse-/næringsareal. Basert på kommuneplanens krav har parkeringsanlegget god kapasitet til å håndtere kravet i gjeldende kommuneplan.

Forslag til kommuneplanens arealdel 2026 – 2040 for Narvik (planID 2020007) har vært lagt ut til høring og offentlig ettersyn våren 2026. I forslag til ny kommuneplan er det reviderte krav til parkering. For parkering er det angitt et nytt formål: handel og service, som hotell faller inn under. Kravet til parkering for handel og service er 0,8 parkeringsplasser per 100 m^2. Dette tilsvarer omtrent 103 parkeringsplasser. Kravet til parkering for kontor og arbeidsplassintensiv næring, som helse-/næringsareal kan falle inn under, er 0-0,5 parkeringsplasser per 100 m^2. Dette tilsvarer omtrent 11 parkeringsplasser. Totalt sett gir dette krav til 103-114 parkeringsplasser for tiltaket. På en gjennomsnittlig dag har parkeringsanlegget kapasitet til å dekke kravet i ny kommuneplan.

5.2.4.3 Oppsummering og avbøtende tiltak

Det forventes at det kan bli kapasitetsutfordringer i parkeringsanlegget på dager med større trafikk enn de gjennomsnittlige dagene.

Avgiftsbelegging fra første time: I dag er det gratis å parkere i parkeringsanlegget de første to timene. Et mulig avbøtende tiltak er å avgiftsbelegge parkeringshuset fra første time. Dette vil trolig frigjøre noe kapasitet i parkeringsanlegget. Dette er dog ikke et planrelevant tiltak, men et tiltak som anbefales å følge opp.

Sanntidsinformasjon om ledige parkeringsplasser: Et annet relevant tiltak er å etablere et digitalt skilt over innkjørselen til parkeringshuset som angir hvor mange ledige parkeringsplasser det er i parkeringshuset, og gjerne et som angir ledige plasser i de ulike etasjene. På denne måten kan en unngå unødig kjøring inn og ut av parkeringsanlegget for å finne plass, som kan medføre kø- og manøvreringsproblematikk i parkeringshuset og i avkjørselen mot E6 Kongens gate. Det finnes flere tekniske løsninger for å registrere og vise ledige parkeringsplasser digitalt i et parkeringsanlegg. Nedenfor er en oversikt over de vanligste metodene, fra mest presise til enklere/mer kostnadseffektive løsninger:

- Plassbaserte sensorer (mest presist, som overvåker hver parkeringsplass individuelt.
- Sone- eller etasjebasert telling (inn/ut-registrering)
- Kamerabasert videoanalyse (ANPR / AI)

5.2.5 Utforming av krysset Nedre Jernbanegate x Dronningens gate

Det planlegges for oppstramming av krysset Nedre Jernbanegate x Dronningens gate for å heve trafikksikkerheten i kryssområdet. Dette innebærer etablering av en «utposning» for å redusere hastigheten på kjøretøy inn og ut av krysset. Dette reduserer også krysningslengden for gående. Se prinsippskisse under.



Figur 5–3: Prinsippskisse av kryssoppstramming. (Bakgrunnskart: Finn kart)

5.2.6 Varetransport

5.2.6.1 Marginalt flere vareleveranser

Bensinstasjonen har to varemottak: ett ved vaskehallen og ett på siden av bygget. Under registreringsperioden ble det gjennomført én vareleveranse ved varemottaket ved vaskehallen. På østsiden av bensinstasjonen ble det hentet én søppelcontainer og levert to nye. I tillegg parkerte to tjenestebiler i området i løpet av perioden kl. 06:00-17:00 torsdag 19. februar. Med dette tas det utgangspunkt i seks vareleveranser per dag til bensinstasjonen.

Turproduksjonstall fra Urbanet Analyse sin rapport viser at det i gjennomsnitt gjennomføres om lag sju vareleveranser per byhotell per virkedag [16]. Rundt 90 prosent av leveransene skjer i tidsrommet kl. 07:00-14:00. Kun et fåtall leveranser finner sted sent på ettermiddagen eller kvelden, og dette er i hovedsak mindre leveranser, som pakker eller henting av utstyr. De fleste leveransene skjer i tidsrommet kl. 11:00-12:00.

Analysen viser videre at nesten halvparten av vareleveransene (ca. 46 prosent) gjennomføres med tyngre kjøretøy, inkludert lastebiler og søppelbiler. Leveranser med varebil utgjør omtrent en like stor andel, mens om lag 6 prosent av leveransene skjer til fots.

Post og pakker står for over 40 prosent av alle vareleveranser, etterfulgt av matvarer (21 prosent) og henting av søppel (15 prosent). Vaskerileveranser utgjør 8 prosent, mens service- og håndverkstjenester også står for 8 prosent av leveransene.

En gjennomsnittlig vareleveranse tar rundt 13 minutter, men det er betydelige variasjoner. Det ble registrert leveringstider fra så lite som 1 minutt til så mye som 80 minutter.

Urbanet Analyse sitt datagrunnlag vurderes å gi et bedre estimat for gjennomsnittlig antall leveranser enn trafikktellingene, som kun ble gjennomført over en 11-timers periode. Samtidig gir tellingene et godt sammenligningsgrunnlag mellom dagens bensinstasjon og en fremtidig hotellvirksomhet. Sammenstillingen indikerer at antall vareleveranser vil være tilnærmet likt (om lag seks leveranser daglig ved bensinstasjonen og sju ved et hotell).

Ved bensinstasjonen ble to av vareleveransene gjennomført før kl. 12:00 og fire ble gjennomført etter kl. 12:00. I dagens situasjon ved senteret blir sju leveranser gjennomført før kl. 12:00 og ni etter. Dette innebærer at de fleste leveransene i dagens situasjon skjer på ettermiddagen (13 av 22). Ved overgang til hotellvirksomhet vil leveransene i større grad kunne forskyves til før kl. 12:00, noe som gir en jevnere fordeling gjennom dagen.

Fire av vareleveransene ved bensinstasjonen ble utført med lastebil (66 prosent), mens to ble gjennomført med varebil (33 prosent). Leveranser til fots ble ikke registrert. Dette kan indikere at det i en fremtidig situasjon med hotell kan bli færre leveranser med lastebil enn i dagens situasjon.

På samme måte som for hotellvirksomhet varierer varigheten av vareleveransene ved bensinstasjonen. Det ble registrert leveringstider på mellom 5 og 40 minutter ved bensinstasjonen.

5.2.6.2 Bedre kapasitet enn dagens varemottak

Hotellet vil benytte dagligvareinngangen for vareleveranser (se figur 5–4). I tillegg vil vareleveranser som i dag skjer ved senterinngangen, flyttes hit. Dette medfører økt aktivitet og belastning ved dagligvareinngangen sammenlignet med dagens situasjon.

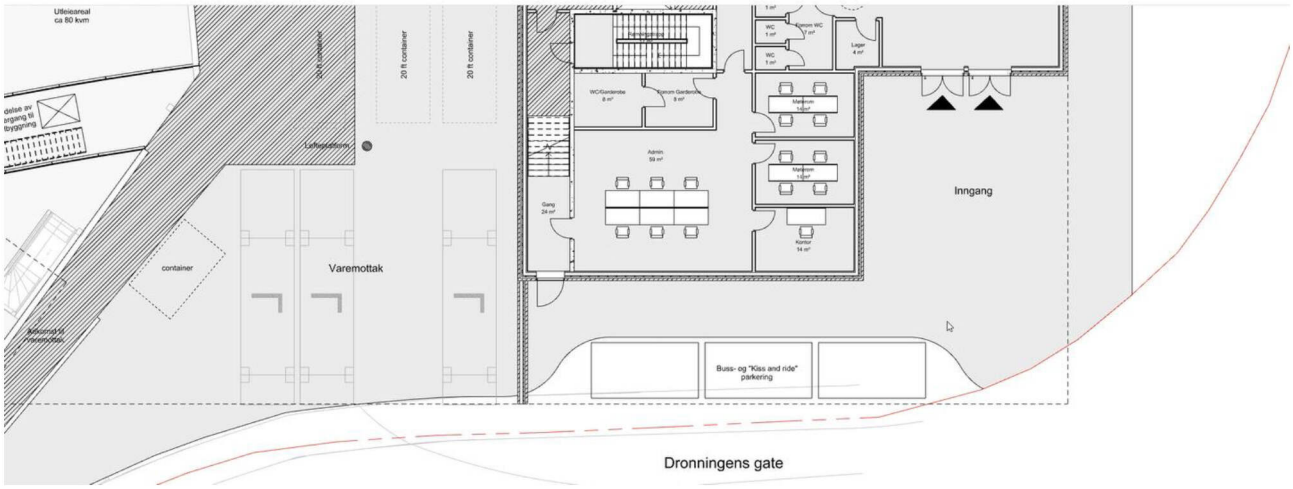
Per i dag mottar dagligvareinngangen to daglige vareleveranser, mens det skjer 14 leveranser ved senterinngangen. Ved etablering av hotellvirksomhet forventes om lag sju leveranser knyttet til hotellet. Samlet innebærer dette at antall vareleveranser ved dagligvareinngangen kan øke til rundt 23 per dag i en fremtidig situasjon.

Samtidig planlegges det en utvidelse av varemottaket med betydelig bedre kapasitet. I fremtidig situasjon vil det være mulig å parkere opptil fire lastebiler ved siden av hverandre. To av lastebilene vil kunne laste og losse samtidig ved en lasterampe, mens et par søppelcontainere vil være plassert i tilknytning til rampen. Øvrige lastebiler vil kunne stå parkert foran søppelcontainerne og vente på tur, fremfor å måtte bruke tilfeldige arealer som fortau, slik situasjonen er i dag.

Det er også tenkt en overbygget gangforbindelse mellom dagligvareinngangen og det som i dag er varemottaket til øvrige butikker på senteret. Dette gjør det mulig å benytte dagens varemottak som før, samtidig som dagligvareinngangen kan brukes ved behov. Bruk av dagligvareinngangen innebærer imidlertid at varene må transporteres gjennom matbutikken.

Sambruket av varemottakene gir i praksis en økning i kapasiteten sammenlignet med dagens situasjon. Det legges til rette for at tunge kjøretøy kan stå og vente på en ryddig og forutsigbar måte, noe som reduserer behovet for midlertidig parkering på uegnede arealer.

Samtidig må varetransporten krysse gangarealer for å komme frem. Dette stiller krav til en tydelig avgrensning mellom vareleveringssone og gangarealer iht. TEK17s krav til sikkerhet og universell utforming, samt prinsipper i Statens vegvesens håndbøker om separasjon av trafikantgrupper og trafikksikre løsninger. Skillet bør primært etableres ved høydeforskjeller, for eksempel med kantstein. Dersom avgrensningen i stedet markeres med et annet dekke, må det etableres varmekabler i grunnen for å sikre at skillet er tydelig også vinterstid. Prosjektet vil ivareta dette.



Figur 5–4: Plassering av varemottak i illustrasjonsplanen utarbeidet av Hille Melbye Arkitekter. (Det gjøres oppmerksom på at illustrasjonen er fra tidligfase)

5.3 Forhold for gående

Det bor om lag 10 000 personer i Narvik sentrum, og rundt 5 000 av disse – tilsvarende 50 prosent av befolkningen – har tilgang til sentrum innen 10 minutters gangtid. Reisevaneundersøkelsen viser samtidig at om lag 20 prosent av de ansatte har en avstand på 1 km eller mindre til arbeidsplassen. Av denne gruppen går 62 prosent til jobb, mens 23 prosent likevel benytter bil.

Videre går 38 prosent av dem som bor 1-2,9 kilometer til jobb, noe som viser at gange er et aktuelt transportvalg også ved noe lengre avstander. Samlet sett viser tallene at det finnes et potensial for å overføre flere korte og mellomlange reiser til gange, særlig blant dem som i dag benytter bil på korte avstander.

5.3.1 Økning i gangtrafikk

Det forventes en økning i gangtrafikken til området når dagens målpunkt, en bensinstasjon, erstattes av et hotell. Trafikkregistreringene viser at det i tidsrommet kl. 06:00-17:00 ble registrert 44 gangturer tilknyttet bensinstasjonen, fordelt på adkomst fra/til Dronningens gate vest, Dronningens gate øst og Håreks gate. Dette tilsvarer i gjennomsnitt om lag 4 gangturer per time i registreringsperioden.

Ettersom bensinstasjonen har åpningstid fra kl. 06:00 til 00:00, gir dette grunnlag for et svært grovt estimat på om lag 72 gangturer per døgn knyttet til bensinstasjonen. Estimatet har betydelig usikkerhet, ettersom det kan være vanskelig å skille rene gåturer fra tilfeller der personer har parkert ved og gått til bensinstasjonen. I

tillegg bygger beregningen på registreringer fra en begrenset tidsperiode, som er generalisert til et helt døgn. Gangtrafikken i tidsrommet utenfor kl. 06:00-17:00 kan avvike vesentlig, og den valgte registreringsdagen kan også avvike fra et gjennomsnittlig døgn.

Basert på erfaringstall fra andre Thon hoteller, Urbanet Analyses turproduksjonstall for hotellformål og erfaringstall for «kontor/helse» angitt i Statens vegvesens håndbok V713 Trafikkberegninger, anslås hotellet og helse-/næringsarelaene å generere en ÅDT for fotgjengere på om lag 366. Dette innebærer en økning på rundt 294 gangturer per døgn sammenlignet med dagens bensinstasjon. Selv om usikkerheten i estimatet for bensinstasjonen tilsier at sammenligningen må tolkes med varsomhet, vurderes størrelsesordenen på økningen som realistisk.

Grunnet den forventede økningen i gangtrafikk er det særlig viktig å ta hensyn til fotgjengere sin fremkommelighet og sikkerhet. Det vil etableres to inngangspunkter: ett i Dronningens gate, der bensinstasjonen ligger i dag, og ett i Stasjonsveien. Inngangen i Dronningens gate vil være hovedinngangen.

I en framtidig situasjon vil både hotellansatte og -gjester kunne benytte senterets parkeringsplass. Dette vil medføre til en betydelig økning i fottrafikk mellom parkeringsplassen og hovedinngangen i Dronningens gate. I dagens situasjon er gangtrafikken lav, noe som også gjenspeiles i utformingen av løsningen. Fortauet er relativt smalt – ned mot 1,7 meter på det smaleste – og tilfredsstiller ikke anbefalingene i håndbok N100, som i utgangspunktet anbefaler 2,0 meter fortausbredde, i tillegg til en 0,5 meter bred kantsteinsone. Til tross for at det er etablert kantstein på enkelte deler av veien, blant annet fra parkeringsplassen til vareleveringen, er skillet mellom fortau og kjørebane nærmest utydelig i vinterhalvåret.

Samtidig vil hotellansatte og gjester også kunne benytte inngangen i Stasjonsveien, noe som vil bidra til å fordele gangtrafikken noe. Denne inngangen vil være særlig aktuell for reisende som ankommer med tog og til dels buss.

Planforslaget vil imidlertid gi gående og syklende et bedre tilbud innenfor planområdet enn i dag. Den eksisterende innkjørselen til bensinstasjonen, som kjennetegnes av høy biltrafikk og et uoversiktlig, flytende areal uten tydelig arealfordeling, fjernes og arealet strammes opp. Samtidig reduseres biltrafikken betydelig ved fjerningen av bensinstasjonen. Det vil reguleres for et fortau på minimum 2,5 meter foran hovedinngangen i Dronningens gate, i tråd med håndbok N100. I tillegg vil prosjektet sikre universell utforming iht. TEK17 foran hovedinngangen, samtidig som det etableres varmekabler i grunnen. Dette bidrar til fremkommelighet og tilgjengelighet for alle brukergrupper gjennom hele året.

Eksisterende infrastruktur gjør imidlertid at det er krevende å utvide fortauet langs hele Dronningens gate, særlig på strekningen mellom parkeringshuset og dagens vareleveringssone. Samtidig er dette en viktig ferdselsåre, og muligheter for nødvendige infrastrukturtilpasninger bør derfor vurderes videre i planprosessen og etter etablering av hotellet.

Gangforholdene ved inngangen fra Stasjonsveien er svært gode, med et fortau på om lag 4-5 meters bredde, inkludert kantsteinsone.

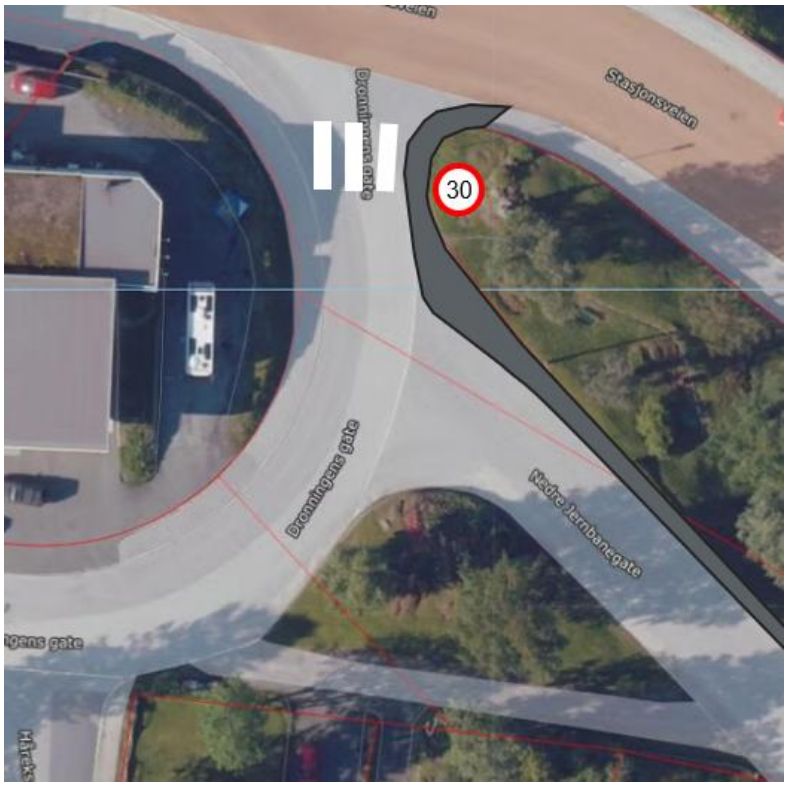
5.3.2 Behov for oppstramming og tilrettelegging av fotgjengeroverganger

Prosjektet legger til rette for tryggere kryssing for fotgjengere til og fra hotellet gjennom flere målrettede tiltak. Dette omfatter blant annet en innstramming av krysset Nedre Jernbanegate x Dronningens gate, etablering av gangfelt i krysset Dronningens gate x Stasjonsveien, samt et tilrettelagt krysningspunkt mellom Håreks gate og Dronningens gate. Sistnevnte er tenkt som en naturlig forlengelse av gang- og sykkelveien mellom Nedre Jernbanegate og Håreks gate.

Krysset Dronningens gate x Stasjonsveien benyttes av mange tilreisende til og fra togstasjonen som beveger seg mellom stasjonen og sentrum. I tillegg benyttes traséen av beboere i delområde 2 (boligområdene øst for planområdet), som bruker Nedre Jernbanegate, krysser Dronningens gate og fortsetter langs Stasjonsveien. Det er også verdt å merke seg at mange skolebarn krysser Dronningens gate og følger Stasjonsveien videre på vei til Frydenlunds skole og Narvik ungdomsskole.

Stasjonsveien er i dag krevende å krysse for fotgjengere, blant annet som følge av stor gatebredde, delvis forårsaket av gateparkering. Tilsvarende breddeutfordringer gjelder for kryssing av Dronningens gate fra Nedre Jernbanegate. Nedre Jernbanegate mangler i tillegg fortau, til tross for at gaten fungerer som en viktig gjennomfartsåre for befolkningen i området. Trafikken til og fra boligområdene i delområde 2 kanaliseres her, og fartsgrensen fremstår i praksis som 50 km/t. På bakgrunn av dette legges det til grunn at det i det videre planarbeidet reguleres fortau langs Nedre Jernbanegate mellom Dronningens gate og Tore Hunds gate. I samme sammenheng vil det også sikres, gjennom planbestemmelsene, krav om gangfelt over Dronningens gate ved krysset til Stasjonsveien for å sikre trygg og tydelig kryssing.

Det planlegges for å stramme opp krysset Nedre Jernbanegate x Dronningens gate ytterligere med en utposning av parken, slik at kjøremønsteret strammes opp og svingebevegelser skjer med lavere hastighet. Dette kan bidra til å hindre at kjøretøy får høy fart opp eller ned Nedre Jernbanegate. Som et ytterligere fartssenkende tiltak foreslås det å flytte eksisterende fartsgrenseskilt fra krysset Tore Hunds gate x Nedre Jernbanegate til krysset Nedre Jernbanegate x Dronningens gate, slik at hele Nedre Jernbanegate reguleres som 30-sone. Selv med redusert fartsgrense vurderes det fortsatt som hensiktsmessig å separere fotgjengere fra biltrafikken med fortau, gitt gatens funksjon som gjennomfartsåre. Prinsippskissen under viser en mulig løsning for krysset Stasjonsvegen x Dronningens gate x Nedre Jernbanegate. Kun deler av løsningen kan reguleres, mens øvrige forhold sikres gjennom planbestemmelser.



Figur 5–5: Prinsippskisse som viser tilrettelegging for gående. (Bakgrunnskart: Finn kart)

I Kongens gate-planen er flere av utfordringene langs Stasjonsveien løst, og det legges til rette for en naturlig forbindelse videre mot hotellet. Planen mangler imidlertid finansiering. Det er derfor behov for en midlertidig løsning, samtidig som reguleringsplanen bør ta hensyn til fremtidig linjeføring, slik at eventuelle justeringer begrenses dersom Kongens gate-planen senere realiseres.

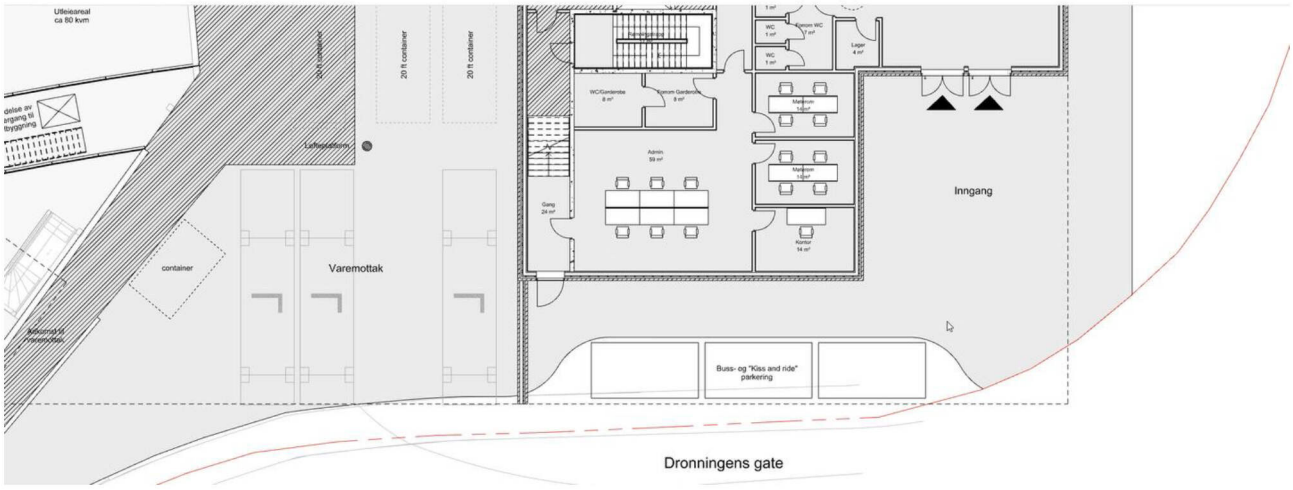
Det er viktig for kommunen å også ha fokus på drift og vedlikehold av dagens fortauer og gangforbindelser. Det inkluderer brøyting og strøing om vinteren som er viktig om flere skal gå året rundt.

5.3.3 Utfordringer knyttet til varelevering samt hente- og bringesonen

En utfordring for myke trafikanter knyttet til prosjektet er varetransporten og plasseringen av hente- og bringesone utenfor hovedinngangen. Varelevering vil foregå der dagligvarebutikken har varemottak i dag, i umiddelbar nærhet til hovedinngangen, adskilt med vegg. Veggen er trukket ut i fortausarealet og bidrar til redusert fortausbredde. I tillegg er det uheldig at tunge kjøretøy må rygge og manøvrere på gangarealer, samt krysse fortauet for å nå varemottaket. Tunge kjøretøy har begrenset sikt, og eventuelle ulykker kan få alvorlige konsekvenser.

Tiltak knyttet til varetransport er nærmere omtalt i kapittel 3.1.8. Kort oppsummert innebærer løsningen en forbedring sammenlignet med dagens situasjon: antall varemottak reduseres fra to til ett, det tilrettelegges for at inntil fire lastebiler kan stå oppstilt samtidig, og ulike åpningstider mellom hotell og butikker utnyttes. Dette innebærer at samtidig forekomst av tunge kjøretøy reduseres, behov for venting i tilfeldige arealer bortfaller, og situasjonen blir mer oversiktlig. Samtidig må det tas hensyn til at gangtrafikken vil øke, og at gående i større grad vil måtte ferdes i nærheten av varetransporten.

Det reguleres for en hente- og bringesone foran hovedinngangen, utformet som en kjørelomme med fortau langs (se figur 5–6). For å ivareta sikker ferdsel for gående bør det etableres en buffersone for å redusere risiko for såkalte dørulykker. Fortauet vil være minst 2,5 meter og oppfyller minstekravet til Statens Vegvesen. I tillegg kan en løsning være å markere buffersone med annet dekke. Dette kan bidra til at fotgjengere intuitivt unngår «dørsonen». Videre vil slakere kurvatur i utformingen gjøre ganglinjene mer direkte og redusere tendensen til at gående benytter kjørebanen som snarvei.



Figur 5–6: Plassering av hent- og bringesonen i illustrasjonsplanen utarbeidet av Hille Melbye Arkitekter. (Det gjøres oppmerksom på at illustrasjonen er fra tidligfase).

5.4 Forhold for syklende

Mobilitetsplanen viser at rundt halvparten av kommunens befolkning, tilsvarende rundt 10 000 personer, har en sykkelavstand på inntil 15 minutter til sentrumsområdet/Fagernes. Reisevaneundersøkelsen blant ansatte ved Thon Senter Narvik viser at 69,5 prosent har en arbeidsreise på inntil 5 kilometer. Dette innebærer at en stor andel av de ansatte bor sentrumsnært og har relativt kort reisevei til arbeidsplassen, innenfor det som regnes som akseptabel sykkelavstand. Disse funnene peker på et klart overføringspotensial fra bil til sykkel, særlig for reiser i avstandsområdet 1-5 km.

5.4.1 Stasjonsveien er foreslått som del av hovedsykkelvegnettet

Det er i dag begrenset tilrettelegging for sykling i Narvik kommune. Samtidig viser mobilitetsplanen at sykkel kan være et konkurransedyktig transportmiddel på korte reiser i Narvik sentrum, særlig for reiser med varighet opptil 15 minutter, forutsatt at det legges bedre til rette for dette. Sykkel er derfor identifisert som et prioritert satsingsområde i mobilitetsplanen.

I forslag til hovedsykkelvegnett inngår blant annet Stasjonsveien som en viktig ferdselsåre mellom sentrum og sykehuset. Det er derfor viktig å styrke tilretteleggingen for syklende i Stasjonsveien, med et samtidig hensyn til gående i tråd med hovednettet for gange.

5.4.2 Tilrettelegging for sykkelparkering og nødvendige sykkelfasiliteter

5.4.2.1 Antall sykkelparkeringsplasser

Tiltaket omfatter et samlet bruksareal (BRA) på 14 900 m^2, hvorav 12 823 m^2 er avsatt til hotellformål og 2 077 m^2 til helse-/næringsformål. Basert på opplysninger fra oppdragsgiver er det anslått at hotellet vil ha om lag 50 ansatte, hvorav rundt 20 er til stede i løpet av en dag.

For helse-/næringsarealene er antall ansatte beregnet med utgangspunkt i turproduksjonstall fra Statens vegvesen, som angir 4 personturer per ansatt per døgn, alternativt 12 personturer per 100 m^2 BRA. Dette tilsvarer om lag 3 ansatte per 100 m^2. Forutsetningen bygger på at hver ansatt produserer to personturer (til og fra arbeid), mens de øvrige to personturene knyttes til pasienter og besøkende. Med et helse-/næringsareal på om lag 2 000 m^2 innebærer dette at rundt 60 ansatte vil være til stede i løpet av en dag. Samlet, inkludert hotellet, gir dette et anslag på totalt 80 ansatte i løpet av en dag.

Parkeringsnormen fastsettes i kommuneplanens arealdel. Narvik kommune er delt inn i tre soner, og planområdet ligger innenfor sone A. I gjeldende kommuneplan er det ikke spesifisert hvilken virksomhetskategori hotell eller helse-/næringsareal faller inn under [19], noe som kan tolkes som at det ikke er fastsatt krav til sykkelparkering for disse formålene. For både «handel» og «kontor og arbeidsintensiv næring» gjelder imidlertid et minimumskrav på 2 sykkelparkeringsplasser per 100 m^2 bruksareal innenfor sone A. Kravene i gjeldende kommuneplan tolkes som at det ikke stilles krav til sykkelparkering for hotellvirksomhet. Helse-/næringsareal vurderes til å falle inn under kategorien «kontor og arbeidsplassintensiv næring». Dersom denne parkeringsnormen legges til grunn, utløses det et krav om minimum 42 sykkelparkeringsplasser.

I kommuneplanen som var ute til høring vinter/våren 2026, er hotell- og overnattingsvirksomhet eksplisitt plassert i kategorien «handel og service» [20]. Det er ikke spesifikt angitt hvilken kategori helsetjenester faller inn under, men det er vurdert at helse-/næringsareal faller inn under kontor og arbeidsplassintensiv næring. For handel og service gjelder et minimumskrav på 1,5 sykkelparkeringsplasser per 100 m^2 i sone A, mens for kontor og arbeidsintensiv næring stilles et minimumskrav på 2 per 100 m^2. For hotelldelen tilsvarer

dette 193 sykkelparkeringsplasser, mens helse-/næringsarealene utløser et krav om 42 sykkelparkeringsplasser. Samlet gir dette et minimumskrav på 235 sykkelparkeringsplasser for hele tiltaket.

I begge planene presiseres det imidlertid at parkeringsdekningen skal vurderes særskilt for tiltak med et bruksareal over 2 000 m^2 BRA.

Etter vår vurdering reflekterer de ulike kategoriseringene i liten grad hotellvirksomhetens faktiske bruksmønster. Handel og service har typisk ansatte og besøkende som kommer regelmessig, og som i hovedsak er bosatt i Narvik. Hotellvirksomhet har derimot et vesentlig annerledes reisemønster, der de ansatte i hovedsak er bosatt lokalt, mens gjestene i stor grad kommer utenfra kommunen. Dette innebærer at om lag 10 prosent av den daglige bruken av hotellet kan knyttes til fast bosatte i Narvik (ansatte), mens de resterende 90 prosentene (hotellgjestene) har helt andre forutsetninger og behov når det gjelder tilrettelegging for transportmiddelbruk, herunder sykkel.

På denne bakgrunn anbefales det ikke å følge kommuneplanens arealdel slavisk, men å foreta en faglig og stedstilpasset vurdering, og eventuelt søke dispensasjon fra gjeldende parkeringsnorm. I lys av prosjektets karakter vurderes det som hensiktsmessig å godta et lavere antall sykkelparkeringsplasser enn det normtallene isolert sett tilsier.

Samtidig er det viktig å legge til rette for sykkelbruk. Mulighet for trygg sykkelparkering fungerer som et viktig insentiv og kan bidra til å utløse økt sykkelbruk. Dette omtales ofte som indusert eller fremkalt etterspørsel, og innebærer at forbedret tilrettelegging kan føre til økt etterspørsel etter et transportmiddel.

I Nasjonal sykkelstrategi, som er førende for Nordlands regionale transportplan (RTP), er hovedmålet at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 prosent av alle reiser [21]. Hotell- og helse-/næringsarealene forventes å ha om lag 80 ansatte og et gjennomsnitt på rundt 208 gjester per døgn, noe som tilsvarer totalt ca. 288 daglige brukere av virksomhetene. Helse-/næringsarealene i bygget vil også generere og attrahere besøkende, men disse vil i hovedsak benytte seg av senterets innganger og vil heller benytte seg av eksisterende sykkelparkeringsplasser ved Thon Senter Narvik, hvor det i dag er god kapasitet. Med utgangspunkt i en målsetting om 8 % sykkelandel tilsier dette et behov for minimum om lag 23 sykkelparkeringsplasser knyttet til de nye arealene.

Det foreslåtte minimumsnivået for sykkelparkering vurderes å dekke dagens behov i sommerhalvåret, samtidig som løsningen gir rom for et visst potensial for økt sykkelbruk over tid. Dette må også ses i lys av at sykkelbruk trolig vil være lavere blant hotellgjester enn blant fastboende ansatte. Samtidig er det viktig å ta høyde for sykkelturisme, ettersom enkelte gjester vil ankomme med egen sykkel, og det finnes også flere aktører i Narvik som tilbyr sykkelutleie over flere dager. Tabell 5-3 gir en samlet oversikt over krav og anbefalinger til sykkelparkeringsplasser i henhold til ulike planer og føringer.

Tabell 5-3: Krav og anbefalinger til sykkelparkeringsplasser ved planinitiativet.

Areal (hotell og helse/næring)	Ansatte (hotell og helse/næring) pr. dag	Hotellgjester pr. døgn	Sykkelandel (ved Thon senter Narvik)	Parkeringsnorm iht. gjeldende kommuneplan	Parkeringsplasser iht. dagens sykkelandel (ansatte og gjester)	Parkeringsplasser iht. kommuneplan på høring (minimum)	Parkeringsplasser iht. nasjonalt sykkelmål (minimum)
14 900 m^2	80	208	6 %	2 pr. 100 m^2	17	235	**23**

5.4.2.2 Kvaliteten ved sykkelparkeringsplassene

Samtidig er det ikke bare antall, men også kvaliteten på sykkelparkeringsplassene som er avgjørende for om de faktisk blir brukt. Kommuneplanen stiller krav om at sykkelparkering skal etableres med fastmonterte

sykkelstativ og være lett tilgjengelig i gateplan. Videre anbefaler Statens vegvesen stativ som gir flere låsepunkter (fastlåsing av både ramme og minst ett hjul) [11].

I henhold til mobilitetsplanen bør sykkelparkering lokaliseres nær hovedinnganger og ha god sammenheng med det overordnede sykkelnettet. Sykkelparkeringsplassene bør i tillegg være under tak, og i kombinasjon med garderobe- og dusjfasiliteter kan dette være et effektivt virkemiddel for å øke andelen ansatte som velger sykkel til og fra arbeid.

For langtidsparkering, som både kan gjelde ansatte og gjester, anbefales det at sykkelparkering fortrinnsvis etableres innendørs for å sikre tilstrekkelig sikring og værbeskyttelse. Reisevaneundersøkelsen viser at tilgang til innendørs sykkelparkering er blant tiltakene som kan bidra til økt sykkelbruk, hvor 19 prosent av respondentene oppgir dette som sannsynlig. Dette kan eksempelvis løses gjennom:

- Et eget, dedikert sykkelparkeringsrom i bygget
- Sambruk av arealer, som for eksempel skiboden, ettersom disse har ulik bruk gjennom året
- Etablering av et utendørs sykkelhotell

I dette prosjektet planlegges det å tilrettelegge for sykkelparkering på «torget» ved hovedinngangen til hotellet, primært i form av utendørs plasser. Disse bør imidlertid etableres under takoverbygg, slik at de gir noe beskyttelse mot vær og vind. Det er i tillegg oppgitt at deler av arealene tilknyttet skiboden kan benyttes til sykkelparkering.

Det er også viktig å ta hensyn til ulik type sykler og fremtidige behov. I dag benyttes det i økende grad:

- Lastesykler med større plassbehov
- Elsykler, som stiller høyere krav til sikker låsing og eventuell lademulighet
- Sykler med brede vinterdekk, som er særlig relevant i Narvik med lange vintre og mye snø

Moderne sykler blir stadig større og tyngre, noe som tilsier behov for tilstrekkelig avstand mellom stativene, god manøvreringsplass og mulighet for sikker lading av elsykler. Dette bør legges til grunn ved valg av stativtype og utforming av sykkelparkeringen.

5.5 Tilgang til kollektivtransport og hente- og bringeplass

5.5.1 Plass for shuttlebuss og hente- og bringeplasser

I forbindelse med hotellvirksomheten vil det benyttes turbusser og såkalte «shuttlebusser» for transport av hotellgjester. Disse bussene vil ofte ha lengre oppholdstid enn ordinære rutebusser, ettersom de gjerne står ved hotellet og venter på at alle passasjerer skal ankomme eller gå om bord. Som følge av dette er eksisterende bussholdeplasser i liten grad egnet for slik bruk, da bussene vil kunne oppta holdeplassen over tid og dermed hindre ordinær kollektivtrafikk. Det er utredet flere ulike løsninger for kollektivholdeplass i arbeidet med planen. I hovedsak er disse løsningene vurdert:

Bussholdeplass ved hotellinngangen i Dronningens gate: Dette er løsningen som prosjektet har landet på. Løsningen innebærer å ha en kombinert hente- og bringelomme og busslomme for shuttlebusser tilknyttet hotell nær hovedinngangen til hotellet, som gir god tilgjengelighet for besøkende ved hotellet. Lommen gir plass til 3 biler eller 1 shuttlebuss. Thon har gitt et grovt erfaringsbasert anslag på at det i morgenrushene kan være 1-4 bussgrupper på hotellet til samme tid, men hvor 1-2 er mest normalt. Det vil dermed medføre kapasitetsutfordringer, ved at parkerte biler blokkerer for shuttlebusser og motsatt, og at det er flere busser samtidig. I slike situasjoner vil bussene og bilene bruker tilgrensede gater, eller oppstillingsplassen ved vareleveringen.

Det er derfor sett på andre muligheter i tillegg, men som videre har blitt forkastet:

Bruk av dagens bussholdeplass «Bromsgård» i Kongens gate: Dette forutsetter at holdeplassen forlenges. Busslommen er i dag omtrent 25 meter lang, som kun gir plass til at 1 buss stopper i lommen. I reguleringsplanen «Detaljregulering E6 Narviktunnelen og Kongens gate Narvik» er denne holdeplassen forlenget til omtrent 40 meter, som gir plass til to busser å stoppe samtidig. Dette er trolig nok til å dekke behovet til dagens rutebusser. Det er usikkerhet knyttet til realisering av planen for Kongens gate og Narviktunnelen, men uansett anses ikke den regulerte løsningen for holdeplass i Kongens gate til å være tilstrekkelig til å håndtere både rutebusser og busser tilknyttet hotellet. For å kunne håndtere både rutebusser og hotellbusser samtidig, ville det være nødvendig å dimensjonere holdeplassen for minimum tre busser.

Bussholdeplass i Stasjonsveien: For å legge til rette for at flere shuttlebusser kan stoppe samtidig, er det også vurdert muligheten for å etablere bussholdeplass i Stasjonsveien, der det i dag er kantparkering. Det er vurdert en løsning der kantparkeringen beholdes, slik at arealet fungerer som et sambruksareal for shuttlebusser og parkerte biler. Et slikt sambruk vurderes imidlertid som utfordrende, da det innebærer risiko for at shuttlebusser ikke får tilgjengelig plass til å stoppe. En forutsetning for at bussholdeplass i Stasjonsveien skal kunne anbefales, er derfor at noe av kantparkeringen fjernes, og at arealet utelukkende benyttes som bussholdeplass for shuttlebusser. Samtidig er dette arealet allerede regulert i planen «Detaljregulering E6 Narviktunnelen og Kongens gate Narvik», som innebærer at et slikt busstopp enten kun kan etableres som en midlertidig løsning, eller at det vil være behov for omregulering. Denne løsningen er ikke vurdert videre, og er per nå ikke en del av shuttlebusstilbudet.

5.5.2 God fysisk tilgjengelighet

Tilgjengeligheten med buss blir god for ansatte og besøkende ved hotellet og helse-/næringsarealene. Shuttlebusser/turbusser for besøkende ved hotellet vil få bussholdeplass rett foran hovedinngangen til hotellet. Ansatte ved hotellet og ansatte og besøkende ved helse-/næringsarealene vil kunne benytte seg av rutebusser og regionbusser, som stopper ved bussholdeplassen «Bromsgård» i Kongens gate. Samtidig er det nærhet til jernbanestasjonen (omtrent 150 meter gange).

5.5.3 Begrenset kollektivtilbud

Kollektivtilbudet i Narvik vurderes som relativt begrenset. Med unntak av etablering av ny holdeplass har prosjektet i liten grad mulighet til å påvirke eller forbedre kollektivtilbudet direkte. Følgende tiltak vurderes som ikke planrelevante, men anbefales fulgt opp videre:

- Tettere samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen, kollektivmyndighet og øvrige relevante aktører for å styrke kollektivtilbudet i Narvik. Det er satt i gang arbeid med en kollektivstrategi for Nordland fylket, og her blir det viktig for Narvik kommune å ta en aktiv rolle. Tilgjengelighetsanalyser viser at ingen av de alternative transportmidlene i dag kan konkurrere med bil på reiser mellom tettstedene. Potensialet for å flere til å reise med kollektivtransport er mer begrenset. En stor andel av befolkningen bor i gangavstand til en kollektivholdeplass, men selve busstilbudet er svært begrenset. Frekvens for dagens bussruter bør vurderes nærmere for å sikre et best mulig tilbud for arbeidsreiser mot Narvik sentrum, det gjelder spesielt rute 2 mellom Bjerkvik og Narvik sentrum. Reisevaneundersøkelsen viser at 41 prosent av respondentene vurderer det som sannsynlig eller svært sannsynlig at de ville reist oftere med kollektivtransport dersom det var flere avganger tilpasset skiftarbeid. I tillegg er det viktig å ha et busstilbud året rundt, også i skoleferiene.
- Dialog med kollektivmyndigheten om etablering av gunstige billettavtaler for ansatte, for eksempel ordninger tilsvarende HjemJobbHjem-avtalen som Kolumbus tilbyr på Nord-Jæren, i Trondheimsregionen og i Nedre Glomma. Per i dag har Reis Nordland/Nordland fylkeskommune

ingen ordning som er direkte sammenlignbar med HjemJobbHjem. Samtidig viser reisevaneundersøkelsen at 54 prosent av respondentene oppgir at det er sannsynlig eller svært sannsynlig at de ville reist oftere med kollektivtransport dersom det ble tilbudt gratis eller subsidiert månedskort. Dette er også det tiltaket respondentene peker på som mest effektivt.

6 Konsekvens

Konsekvensene klassifiseres etter skalaen som vist i figur 6–1.

Tabell 2-13: Konsekvensgrader for delområder ihht. konsekvensvifte (figur 2-6)

Konsekvensgrad for delområder	Forklaring
Svært stor negativ konsekvens (4-)	Den mest alvorlige konsekvensgraden som kan oppnås for delområdet. Brukes kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
Stor negativ konsekvens (3-)	Stor konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Middels negativ konsekvens (2-)	Middels negativ konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Noe negativ konsekvens (1-)	Noe negativ konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Ubetydelig konsekvens (0)	Ingen eller ubetydelig konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Noe/middels positiv konsekvens (1/2+)	Noe/middels positiv konsekvensgrad for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Stor/svært stor positiv konsekvens (3/4+)	Stor/Svært stor positiv konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte. Brukes i hovedsak der områder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 6–1: Konsekvensskala hentet fra Miljødirektoratets veileder M-1941 [6].

Konsekvensene vurderes for følgende deltemaer: trafikkmengder og trafikkavvikling, bilparkeringskapasitet, forhold for gående, forhold for syklende, kollektivtransport, varetransport og bidrag til endring i valg av reisemidler. Virkningene av tiltaksalternativet vurderes opp mot nullalternativet.

6.1 Trafikkmengder og trafikkavvikling

Trafikkmengde har betydning for blant annet støy, luftforurensning, trafikksikkerhet og trivsel. Trafikkmengde vil også ha betydning for trafikkavvikling.

Konsekvens	Nullalternativet	Tiltaksalternativet
0	Nullalternativet inkluderer bevaring av dagens bensinstasjon, med beregnet bilturproduksjon på 822 bilturer/døgn (ÅDT).	Fjerning av bensinstasjon og oppføring av hotell og helse-/næringsareal. Beregnet bilturproduksjon for hotell og helse-/næringsareal er 905 bilturer/døgn, som er en økning på 83 bilturer/døgn sammenlignet med nullalternativet. Det forventes ikke noe merkbar konsekvens på trafikkavviklingen. På grunn av usikkerhet i beregningene, er det også sannsynligheter for både at trafikkmengdene blir mindre i tiltaksalternativet enn i nullalternativet, eller større enn beregnet. Området foran dagens bensinstasjon omdisponeres og ryddes opp, som forbedrer trafikksituasjonen i området. Det vil kunne bli kapasitetsutforinger med hensyn til hente- og leveringsplassene, buss og varelevering på rushtidspunkter, da disse funksjonene lokaliseres på samme sted eller svært nært hverandre. Ved slike situasjoner er det trolig at bussene og bilene for eksempel vil parkere i vareleveringslomme, eller andre steder i gaten eller tilstøtende gater.

6.2 Bilparkeringskapasitet

Kapasiteten i parkeringshuset tilknyttet Thon Senter Narvik er vurdert ut ifra beregnet trafikkmengde og kommuneplanens krav.

Konsekvens	Nullalternativet	Tiltaksalternativet
--	Ikke forventet noen vesentlig endring i parkeringsforholdene innenfor influensområdet sammenlignet med dagens situasjon. Trafikk knyttet til	Tiltaket er beregnet til å gi kun en liten trafikkøkning, men samtidig en omstrukturering av trafikken som medfører økt belastning på parkeringshuset, og noe lavere i Stasjonsveien og Dronningens gate.

	bensinstasjonen bevares i nullalternativet.	Samtidig er estimatene såpass usikre, at det i realiteten kan bli mindre trafikk knyttet til tiltaksalternativet sammenlignet med nullalternativet. Ut ifra gjeldende kommuneplan er det krav til svært få parkeringsplasser (10-21 stykker). Ved å legge ny kommuneplan til grunn er det krav til 103-114 parkeringsplasser, som også samsvarer godt med beregnet gjennomsnittlig behov basert på trafikkmengdene. På en gjennomsnittlig dag vurderes det som at parkeringshuset har kapasitet til å håndtere trafikken knyttet til hotellet og helse-/næringsarealene (med en restkapasitet i parkeringsanlegget på 110 parkeringsplasser i snitt), men på dager med vesentlig høyere trafikk enn en gjennomsnittlig dag kan kapasiteten bli for liten. I dag er det gratis å parkere i parkeringsanlegget de første to timene. Et mulig avbøtende tiltak er å avgiftsbelegge parkeringshuset fra første time. Dette vil trolig frigjøre noe kapasitet i parkeringsanlegget. Dette er dog ikke et planrelevant tiltak, og ikke et tiltak som planen kan regulere for. Et annet relevant tiltak er å etablere et digitalt sanntidsskilt over innkjørselen til parkeringsanlegget som informerer om antall ledige parkeringsplasser.

6.3 Forhold for gående

Forhold for gående vurderes ut ifra trafikksikkerhet, trygghet, fremkommelighet og universell utforming. Trafikksikkerheten og tryggheten vurderes i størst grad ut ifra myke trafikanters perspektiv. Tiltak som har innvirkning på trafikksikkerhet og trygghet er blant annet trygge krysningspunkter og separering av ulike trafikantgrupper ved etablering av fortau/gang- og sykkelveg. Tiltak som har innvirkning på fremkommelighet, er blant annet krysningspunkter og separering av ulike trafikantgrupper ved etablering av fortau/gang- og sykkelveg.

Konsekvens	Nullalternativet	Tiltaksalternativet
++	*Det er i dag lav gangtrafikk bak senteret, i Dronningens gate, men området er også i liten grad tilrettelagt for økt ferdsel til fots. Fortauene i Dronningens gate er smale og til dels fraværende, særlig på strekningen foran bensinstasjonen. Her fremstår trafikksituasjonen uoversiktlig, med uklare avgrensninger mellom trafikantgrupper.* *Krysset Dronningens gate x Stasjonsveien (inkludert tilknytningen til Nedre Jernbanegate) oppleves som særlig utrygt for myke trafikanter. Dette gjelder både ved kryssing fra Stasjonsveien til Dronningens gate og fra Nedre Jernbanegate til Dronningens gate. Det er ikke etablert tilrettelagte krysningspunkter, veibanene er brede, og vikepliktsforholdene praktiseres ulikt av bilister.* *Samtidig har området betydelig gjennomgangstrafikk, både til og fra jernbanestasjonen og fra nærliggende boligområder som kanaliseres via Nedre Jernbanegate. Generelt holder få av gatene i området standard for fortau i henhold til håndbok N100. Det samme gjelder etablering og utforming av gangfelt, som i begrenset grad oppfyller anbefalingene i håndbok V127.*	Tiltaksalternativet vurderes å forbedre forholdene for gående innenfor planområdet, hovedsakelig som følge av oppgradering av vegsystemet for myke trafikanter. Sammenlignet med nullalternativet vil trafikksituasjonen bli ryddigere og mer oversiktlig. Dette gjelder særlig området rundt dagens bensinstasjon og vareleveringssone i Dronningens gate. I tillegg legges det til rette for tryggere fotgjengerkryssing fra Håreks gate til Dronningens gate. Det er også et mål å stramme opp trafikksituasjonen i krysset Stasjonsveien x Dronningens gate. Her legges det til rette for kryssing for gående mellom Stasjonsveien og Dronningens gate. I tillegg foreslås det å redusere fartsnivået i Nedre Jernbanegate gjennom flytting av fartsgrenseskilt. Det åpnes videre for supplerende fartsdempende tiltak, blant annet ved en mindre utvidelse av Jernbaneparken (en «utposning), slik at Nedre Jernbanegate treffer mer vinkelrett på Dronningens gate, og kjøretøyene i større grad må senke farten inn og ut av Nedre Jernbanegate. Samtidig kan økt gangtrafikk i området, i kombinasjon med vareleveranser, skape nye utfordringer. Varelevering vil fortsatt måtte krysse arealer for gående, samtidig som antall gående øker og konfliktpotensialet dermed forsterkes. Videre kan etablering av hente- og bringesone langs fortauet medføre økt risiko for dørulykker. I tillegg til tydeligere avgrensning mellom arealer for ulike trafikantgrupper og etablering av gangfelt/tilrettelagte krysningspunkter, vil prosjektet

		utforme utearealene i tråd med kravene i TEK17. Det etableres også varmekabler i grunnen i området ved inngangen fra Dronningens gate samt i vareleveringssonen. Dette bidrar til god framkommelighet og tilgjengelighet for alle brukergrupper gjennom hele året. Tilrettelegging for mer direkte forbindelser, som trappen langs fasaden i tiltaksalternativet, vil også forbedre framkommeligheten.

6.4 Forhold for syklende

Forholdet for syklende vurderes ut ifra sykkelparkering, anlegg for syklende, og andre tiltak slik som garderobe- og servicefasiliteter.

Konsekvens	Nullalternativet	Tiltaksalternativet
+	*I nullalternativet er det i liten grad tilrettelegging for syklende. Fortauet i Kongens gate, på motsatt side av senteret, er egnet for sykling, men utover dette må syklister i hovedsak dele kjørebanen med biltrafikk.* *Strekningen mellom Håreks gate og Nedre Jernbanegate er registrert som gang- og sykkelveg i nasjonal vegdatabank, men denne utgjør kun om lag 45 meter og har dermed begrenset betydning for syklende sin tilgjengelighet og framkommelighet.* *Det er i dag ingen etablerte sykkelparkeringsplasser i tilknytning til bensinstasjonen.*	Tiltaket legger til rette for etablering av sykkelparkeringsplasser. Antall plasser vil bli fastsatt i det videre planarbeidet, men det legges til grunn at tilbudet blir bedre enn i nullalternativet. Med utgangspunkt i et nasjonalt mål om en sykkelandel på 8 prosent anbefales det at prosjektet etablerer minimum 23 sykkelparkeringsplasser, noe det er oppgitt at det planlegges for i den videre prosessen. Det planlegges sykkelparkering ved hovedinngangen til hotellet. I tillegg anbefales det å etablere innendørs sykkelparkering, som vil bli vurdert nærmere i den videre prosjekteringsfasen. Her vurderes det særlig muligheter for sambruk av arealer, for eksempel knyttet til en eventuell skibod. Samtidig er det viktig å sikre at syklende også har tilgang til øvrige sykkelfasiliteter, herunder parkeringsløsninger med tilstrekkelig kvalitet, samt mulighet for garderobefasiliteter og enkle reparasjons- og vedlikeholdsfasiliteter.

		En generell oppgradering av vegsystemet vil også bidra til bedre forhold for syklister. Det etableres imidlertid ikke dedikerte sykkelaarealer, til tross for at Stasjonsveien i gjeldende mobilitetsplan er definert som en del av hovedsykkelvegnettet. Syklister vil dermed fortsatt måtte dele kjørefeltet med øvrig trafikk, eller sykle på fortau i ganghastighet.

6.5 Kollektivtransport

Konsekvens for kollektivtransport vurderes ut ifra bussfrekvens og nærhet til bussholdeplasser.

Konsekvens	Nullalternativet	Tiltaksalternativet
0	*Den nærmeste og mest relevante bussholdeplassen for tiltaksalternativet er Bromsgård, som ligger i Kongens gate med holdeplasser på hver side av vegen. Holdeplassene har enkel utforming og består i utgangspunktet av toppskilt. Holdeplassen for sørgående trafikk er i tillegg utstyrt med informasjonskassett, mens holdeplassen for nordgående trafikk har sittebenk samt mulighet for ly ved byggets fasade. Hver busslinje har en frekvens på om lag to avganger per time.*	Det etableres holdeplass for shuttlebuss ved hovedinngangen til hotellet i Dronningens gate. Holdeplassen planlegges som delt plass med hente- og bringesonen, som kan medføre kapasitetsutfordringer. Ellers vurderes det som at tiltaket ikke har noen konsekvenser for rutebusstilbudet i influensområdet.

6.6 Varetransport

Konsekvens	Nullalternativet	Tiltaksalternativet
+	*I dagens situasjon er det etablert to separate innganger for varelevering: én for dagligvarebutikken og én for øvrige butikker og tjenester på senteret. I løpet av tidsrommet kl. 06:00-17:00 ble det registrert totalt 16 leveranser til senteret. med en makstime mellom 13:00-14:00 (5 leveranser). I samme*	I tiltaksalternativet samordnes varetransporten slik at all varelevering skjer via én samlet inngang, lokalisert der dagens dagligvareinngang er. Løsningen legger til rette for at to kjøretøy kan laste og losse samtidig, i tillegg til to separate oppstillingsplasser for ventende kjøretøy. Dette gir bedre kapasitet enn dagens varetransportsystem, med dedikerte

	tidsrom ble det registrert seks leveranser til bensinstasjonen. *Det forekommer jevnlig at flere vareleveranser skjer samtidig. Under trafikkregistreringene ble det observert opptil fire samtidige leveranser, noe som medførte at én eller flere leveranser måtte vente på tur.* *I utgangspunktet har man relativt god oversikt over planlagte leveranser, men varelogistikk er dynamisk. Forsinkelser, tidlige ankomster og uforutsette ekstrabestillinger gjør at leveranser kan sammenfalle og skape midlertidige kapasitetsutfordringer.*	ventearealer som er adskilt fra områder med ferdsel av myke trafikanter. Samordningen bidrar også til økt forutsigbarhet og enklere manøvrering for tunge kjøretøy, sammenlignet med dagens løsning med to adskilte innganger. Samtidig må varetransport krysse gangarealer for å komme frem, noe som stiller krav til en tydelig avgrensning mellom vareleveringssone og gangarealer. Den mest hensiktsmessige løsningen er å etablere skillet ved hjelp av høydeforskjell. Dersom avgrensningen i stedet markeres med et avvikende dekke, må det etableres varmekabler i grunnen for å sikre at skillet er synlig også vinterstid. Antall leveranser knyttet til hotellvirksomheten forventes å være om lag sju per dag, og vil ikke medføre en økning i det totale volumet av varetransport sammenlignet med dagens situasjon. Varetransport knyttet til hotellvirksomheten vil i tillegg være mindre avhengig av senterets åpningstider, og kan derfor i større grad fordeles utover døgnet. Det er særlig viktig å unngå en konsentrasjon av vareleveranser på ettermiddagen, spesielt rundt innsjekkstiden kl. 15, da dette sammenfaller med høy aktivitet ved hovedinngangen. Også utsjekk, som normalt skjer rundt kl. 12, kan medføre høy aktivitet og bør derfor i størst mulig grad unngås for vareleveranser. Ideelt sett planlegges vareleveransene til tidlig morgen eller etter ettermiddagsrushet, når

		trafikkbelastningen i området er lavest.

6.7 Bidrag til endring i valg av reisemidler

Konsekvens	Nullalternativet	Tiltaksalternativet
+	*Nullalternativet gir i begrenset grad tilrettelegging for bærekraftige mobilitetsformer. Bensinstasjonen fungerer i hovedsak som en bilmagnet, der formålet primært er å fylle drivstoff på bil, og det finnes heller ikke mulighet for lading av elbil.* *Arealene er generelt lite tilrettelagt for gående og syklende.* *Selv om det formelt er en viss separasjon mellom kjørebane og områder ment for fotgjengere, benyttes disse arealene ofte av kjøretøy som venter på å fylle drivstoff, benytte bilvasken eller laste og losse varer til virksomhetene.* *Gangarealene har begrenset nettverksfunksjon, blant annet på grunn av manglende sammenheng i gangforbindelsene særlig ved fravær av gangfelt og tilrettelagte krysningspunkter mellom veger og gater.* *Videre mangler mange av boliggatene i delområde 2 fortau, noe som innebærer at fotgjengere og syklister i stor grad må ferdes i blandet trafikk. Det er heller ikke etablert dedikert infrastruktur for syklende, som i hovedsak forventes å benytte kjørebanen. I tillegg mangler det tilrettelagte sykkelparkeringsplasser ved bensinstasjonen.*	Tiltaksalternativet vil gi vesentlig bedre forhold for myke trafikanter og kan dermed bidra til endrede reisemiddelvalg. Et hotell genererer i utgangspunktet en annen type trafikk enn en bensinstasjon. Selv om biltrafikk fortsatt vil forekomme, vil det i større grad være aktuelt å ankomme målpunktet med alternative fremkomstmidler som tog, buss og sykkel. Under oppholdet ved hotellet vil også en større andel av reisene skje til fots sammenlignet med dagens situasjon, der bilbruk dominerer. Tiltaket innebærer samtidig mindre biltilrettelegging. Det etableres ikke nye parkeringsplasser, og i direkte tilknytning til hotellet legges det kun til rette for en hente- og bringesone for kortvarig stans, ikke parkering. Denne løsningen har langt lavere kapasitet og beslaglegger mindre areal for kjørende enn dagens arealer foran bensinstasjonen. Tiltaksalternativet oppfyller videre kommunens krav til et tre meter bredt fortau mellom parkering og hovedinngang. Det reguleres for en tryggere og mer oversiktlig adkomst til hotellet gjennom etablering av gangfelt og tilrettelagte krysningspunkter, fortau i Nedre Jernbanegate samt fartsreduserende tiltak. Samlet vil dette styrke sammenhengen i gangnettet og skape positive nettverkseffekter som bidrar til mer bærekraftig mobilitet.

		I den videre planprosessen legges det også opp til å regulere for sykkelparkeringsplasser. Studier viser at fysisk tilrettelegging for sykling kan ha effekt gjennom indusert etterspørsel og dermed utløse nye reisevaner. Dersom sykkelparkering etableres innendørs og kombineres med tilhørende fasiliteter som garderobe og eventuelt verkstedsrom, kan dette forsterke effekten ytterligere. Slike løsninger reguleres ikke eksplisitt i planforslaget, men vil tas med som en del av den videre planleggingen.

6.8 Sammenstilt konsekvens

Det vurderes som at planforslaget har noe positiv konsekvens sammenlignet med nullalternativet, sett fra et trafikk- og mobilitetsperspektiv. Se tabellen under for sammenstilling med utdypende kommentarer.

Konsekvens	Nullalternativet	Tiltaksalternativet
+	*Nullalternativet inkluderer å beholde dagens bensinstasjon, som produserer betydelig biltrafikk. Samtidig er området foran bensinstasjonen svært utflytende, med manøvreringsproblematikk knyttet til varelevering til senteret som ligger nært opp mot vaskehall og trafikk knyttet til bensinstasjonen.* *Det er et mangelfullt tilbud for gående og syklende i planområdet, og spesielt i Dronningens gate og Nedre Jernbanegate. Fortau forbi bensinstasjonen vurderes som lite trafikksikkert som følge av at det krysser en svært utflytende avkjørsel med trafikk knyttet til flere funksjoner. Det er også mangel på fortau og krysningspunkter.* *Den nærmeste og mest relevante bussholdeplassen for tiltaksalternativet er Bromsgård, som ligger i Kongens gate med*	Det er beregnet en økning på 83 bilturer/døgn sammenlignet med nullalternativet. På grunn av usikkerhet i beregningene, er det også sannsynlighet for at trafikkmengdene blir mindre i tiltaksalternativet enn i nullalternativet. Det forventes ikke noe merkbar konsekvens på trafikkavviklingen. Området foran dagens bensinstasjon omdisponeres og ryddes opp, som forbedrer trafikksituasjonen i området. Konsekvensgraden for trafikkmengder og trafikkavvikling settes til ubetydelig. På en gjennomsnittlig dag vurderes det som at parkeringshuset har kapasitet til å håndtere trafikken knyttet til hotellet og helse-/næringsarealene, men på dager med vesentlig høyere trafikk enn en gjennomsnittlig dag kan kapasiteten bli for liten. Konsekvensgraden er satt til middels negativ som følge av dette. Det er foreslått tiltak som ikke

	holdeplasser på hver side av vegen. *Dagens varetransportsystem har to innganger for varelevering, men mangler dedikerte ventefelt for varetransport.* *Nullalternativet tilrettelegger i liten grad for endring i reisevaner i form av økt bruk av bærekraftige transportformer.*	er planrelevante: avgiftsbelegging fra første time og sanntidsinformasjon om antall ledige parkeringsplasser. Forhold for gående vurderes til å bli noe forbedret, som følge opprydding av området i Dronningens gate, oppstramming av krysset Nedre Jernbanegate x Dronningens gate, etablering av nye fortau i Dronningens gate og Nedre Jernbanegate, samt tilrettelegging for flere krysningspunkter i form av gangfelt/tilrettelagte krysningspunkt. Forholdet for syklister vurderes også til å bli noe forbedret, som følge av et forbedret sykkelparkeringstilbud og oppgradering av vegsystemet som generelt bedrer forholdene for alle trafikantgrupper. Det etableres holdeplass for shuttlebuss ved hovedinngangen til hotellet i Dronningens gate. Holdeplassen planlegges som delt plass med hente- og bringesonen, som kan medføre kapasitetsutfordringer. Ellers vurderes det som at tiltaket ikke har noen konsekvenser for rutebusstilbudet i influensområdet. Varetransportsystemet vil ha økt kapasitet i fremtidig situasjon. I tillegg gir driftstiden til hotellet større fleksibilitet i leveringstidspunkter, noe som kan bidra til å redusere konflikter i området. Bidraget til endring i valg av reisemidler settes til noe positivt, som følge av de nevnte tiltakene for gående og syklende, samt at tiltaket ikke planlegger for flere parkeringsplasser.

7 Oppsummering og anbefalinger

7.1 Konsekvens

Den samlede konsekvensen av tiltaket med hensyn til trafikk og mobilitet vurderes som **noe positiv**. Tiltaket gir en beregnet økning på 83 bilturer per døgn, men usikkerhet i beregningene tilsier at trafikkmengdene også kan bli lavere enn i nullalternativet, og trafikkavviklingen forventes ikke å bli merkbart påvirket. Grove beregninger tilsier at parkeringshuset normalt vil ha tilstrekkelig kapasitet, selv om det kan oppstå kapasitetsutfordringer på dager ved høyere trafikkmengder enn normalt. Det vurderes samtidig som positivt at tiltaket ikke legger opp til flere parkeringsplasser i lys av de nasjonale, regionale og lokale klimamålene. Forholdene for gående og syklister forbedres gjennom opprydding av arealene foran dagens bensinstasjon som erstattes med hotell, nye fortau og krysningspunkter. Det er også intensjon om å forbedre sykkelparkeringstilbudet. Tiltaket omfatter også en oppstramming av krysset Stasjonsveien x Dronningens gate hvor det i planprosessen vil reguleres inn et fortau langs Nedre Jernbanegate og en mindre utposning av Jernbaneparken som vil bidra til redusert fartsnivå, samt planbestemmelser som sikrer at det skal etableres gangfelt over Dronningens gate. Det etableres holdeplass for shuttlebuss ved hotellet i sambruk med hente- og leveringslomme, som kan gi enkelte kapasitetsutfordringer. Tiltaket påvirker ellers ikke rutebusstilbudet. Omdisponering og opprydding av området der dagens bensinstasjon erstattes av hotell, bidrar til en forbedret trafikksituasjon for alle trafikantgrupper. Samlet bidrar tiltaket noe positivt til mer miljøvennlige reisemiddelvalg og forbedret trafikksikkerhet i området.

7.2 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak er innarbeidet i reguleringsplanen:

- Opprydding av arealet foran dagens bensinstasjon, som erstattes med hotell.
- Etablering av et minst 2,5 meter bredt fortau foran hovedinngangen til hotellet (på området som i dag benyttes til varelevering og bensinstasjon). Fortauet skal tydelig avgrenses fra vareleveringssonen. Dersom det benyttes et avvikende dekke for å markere skillet, må det etableres varmekabler i grunnen for å sikre at forskjellen er synlig også vinterstid.
- Tilrettelegging for etablering av gangfelt i Dronningens gate, mellom Stasjonsveien og Nedre Jernbanegate sikres i planbestemmelsene
- Etablering av fortau i Nedre Jernbanegate.
- Tilrettelagt krysningspunkt fra Håreks gate til nordsiden av Dronningens gate.
- .
- Etablering av sykkelparkeringsplasser. Det anbefales å etablere minst 23 sykkelparkeringsplasser iht. nasjonal sykkelstrategi som sikres i planbestemmelsene.
- Etablering av en samordnet sone for varelevering.

Avbøtende tiltak som er vurdert, men som per nå ikke er implementert i planen:

- Utvidelse av bredden på fortauet i Dronningens gate mellom parkeringshuset og dagens vareleveringssone.
- Avsette busslommer til shuttlebusser i Stasjonsveien, der det er kantparkering i dag, for å gi økt kapasitet til shuttlebusser og henting og bringing. Eventuelt andre steder.
- Vektlegging av kvalitet på sykkelparkeringen
    - Utendørs sykkelparkering bør være skjermet mot vær og vind, for eksempel gjennom takoverbygg.

- Sykkelparkeringen bør være sikker, med fastmonterte stativer som gir mulighet for låsing av både ramme og hjul.
- En andel av sykkelparkeringsplasser bør dimensjoneres for lastesykler (f.eks. 10 %).
- Det bør legges til rette for trygg lading av elsykler og elsparkesykler, med sikre og hensiktsmessige ladepunkter.

Det er også omtalt tiltak som ikke nødvendigvis er planrelevante, men som det anbefales å følge opp videre. Dette er for eksempel:

- Avgiftsbelegging av parkeringsplassene i parkeringshuset fra første time. I dag er de to første timene gratis. Dette vil trolig frigjøre noe kapasitet i parkeringsanlegget.
- Etablere et digitalt skilt over innkjørselen til parkeringshuset, og gjerne et som angir ledige plasser i de ulike etasjene. På denne måten kan en unngå unødig kjøring inn og ut av parkeringsanlegget for å finne plass, som kan medføre kø- og manøvreringsproblematikk i parkeringshuset og i avkjørselen mot E6 Kongens gate. Det finnes flere tekniske løsninger for å registrere og vise ledige parkeringsplasser digitalt i et parkeringsanlegg, for eksempel plassbaserte sensorer (mest presist, som overvåker hver parkeringsplass individuelt, men kostnadsfullt), sone- eller etasjebasert telling (inn/ut-registrering) og kamerabasert videoanalyse.
- Det er viktig å ha fokus på drift og vedlikehold av dagens fortauer og gangforbindelser. Det inkluderer brøyting og strøing om vinteren som er viktig om flere skal gå året rundt.
- Det bør tilrettelegges for innendørs sykkelparkering med tilhørende fasiliteter, som garderobe og eventuelt verkstedsrom. En hensiktsmessig løsning kan være sambruk av arealer avsatt til skibod, ettersom disse har sesongvarierende bruk.
- Kollektivtilbudet i Narvik vurderes som relativt begrenset. Med unntak av etablering av ny holdeplass har prosjektet i liten grad mulighet til å påvirke eller forbedre kollektivtilbudet direkte. Følgende kollektivtiltak vurderes som ikke planrelevante, men anbefales fulgt opp videre:
  - Tettere samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen, kollektivmyndighet og øvrige relevante aktører for å styrke kollektivtilbudet i Narvik. Det er satt i gang arbeid med en kollektivstrategi for Nordland fylke, og her blir det viktig for Narvik kommune å ta en aktiv rolle. Tilgjengelighetsanalyser viser at ingen av de alternative transportmidlene i dag kan konkurrere med bil på reiser mellom tettstedene. Potensialet for å få flere til å reise med kollektivtransport er i dag begrenset. En stor andel av befolkningen bor i gangavstand til en kollektivholdeplass, men selve busstilbudet er svært begrenset. Frekvens for dagens bussruter bør vurderes nærmere for å sikre et best mulig tilbud for arbeidsreiser mot Narvik sentrum, det gjelder spesielt rute 2 mellom Bjerkvik og Narvik sentrum. Det er viktig å ha et busstilbud året rundt, også i skoleferiene.
  - Dialog med kollektivmyndigheten om etablering av gunstige billettavtaler for ansatte, for eksempel ordninger tilsvarende HjemJobbHjem-avtalen som Kolumbus tilbyr på Nord-Jæren, i Trondheimsregionen og i Nedre Glomma. Per i dag har Reis Nordland/Nordland fylkeskommune ingen ordning som er direkte sammenlignbar med HjemJobbHjem.
- Hotellet og helse/-næringsarealene kan benytte seg av andre leveringstidspunkt enn tradisjonelle butikker, som ofte er bundet til faste og avgrensede tidsvinduer. Hotellet har dermed større fleksibilitet til å legge leveranser til perioder utenom butikkdriften.
  - Det er særlig viktig å unngå en konsentrasjon av vareleveranser på ettermiddagen, spesielt rundt innsjekkstiden kl. 15, da dette sammenfaller med høy aktivitet ved hovedinngangen.
  - Også utsjekk, som normalt skjer rundt kl. 11, kan medføre høy aktivitet og bør derfor i størst mulig grad unngås for vareleveranser.
  - Ideelt sett planlegges vareleveransene til tidlig morgen eller etter ettermiddagsrushet, når trafikkbelastningen i området er lavest.

8 Referanser

[1] Narvik kommune, «geoinnsyn,» [Internett]. Available: https://tor.narvik.kommune.no/geoinnsynnarvik/?project=Narvik%20DOK&application=narvik&zoom=16&lat=7594079.21&lon=599755.76.

[2] Narvik kommune, "Kommuneplan for Narvik kommune 2022- 2040," Framsikt, Narvik, 2022.

[3] Nordland fylkeskommune, "Regional transportplan," Bodø, 2022.

[4] Nordland fylkeskommune, "Transportplan Nordland," Bodø, 2026.

[5] Asplan Viak, "Mobilitetsplan Narvik kommune," Harstad, 2023.

[6] Miljødirektoratet, "Konsekvensutredning," 18 04 2025. [Online]. Available: https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/overvaking-arealplanlegging/arealplanlegging/konsekvensutredninger/metode-for-utredning/vannmiljo/2.6-sett-konsekvens. [Accessed 21 04 2026].

[7] TØI, «Framskrivinger for persontransport til NTP 2025-2036,» 2022a. [Internett]. Available: https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=74674.

[8] TØI, «Framskrivinger for godstransport til NTP 2025-2026,» 2022b. [Internett]. Available: https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=74680.

[9] Statens vegvesen , "Håndbok V714 Veileder i trafikkdata," Statens vegvesen, 2014.

[10] Statens vegvesen, "Håndbøker," u.å.. [Online]. Available: https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/handboker-fullstendig-liste/.

[11] Statens vegvesen, "Sykkelparkering," 2020. [Online]. Available: https://nva.sikt.no/registration/0199383ae22c-f857ab9a-af64-4914-8705-b7a2b8d7c9f1.

[12] Reis Nordland, "Linjekart," u.å.. [Online]. Available: https://www.reisnordland.no/linjekart.

[13] Ruter, "Standard for bussinfrastruktur," Oslo, 2022.

[14] Ruter, "Nye standarder for universelt utformede holdeplasser," 2025. [Online]. Available: https://ruter.no/nyheter/nye-standarder-for-universelt-utformede-holdeplasser.

[15] Jernbanedirektoratet, "Ofotbanen," Oslo, u.å..

[16] Urbanet Analyse, «Turproduksjon knyttet til hotellvirksomheter i byområder,» 2018.

[17] Statens vegvesen, «Håndbok V713 Trafikkberegninger,» 1989. [Internett]. Available: https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v713.pdf?v=49946f.

[18] TØI, "Trafikksikkerhetshåndboken," 2023. [Online]. Available: https://www.tshandbok.no/del-2/bakgrunn-og-leseveiledning/bakgrunn-om-ulykker-risiko-og-metaanalyse/. [Accessed 18 12 2023].

[19] Narvik kommune, "Planbeskrivelse: Kommuneplanens arealdel 2017-2028," Narvik, 2017.

[20] Narvik kommune, "Høring og offentlig ettersyn - Kommuneplanens arealdel 2026-2040 for Narvik kommune," 2026. [Online]. Available: https://www.narvik.kommune.no/innbygger/tjenester/plan-bygg-og-eiendom/planer/kunngjoring-arealplaner/horing-og-offentlig-ettersyn-kommuneplanens-arealdel-2026-2040-for-narvik-kommune.10632.aspx.

[21] Statens vegvesen, "Nasjonal sykkelstrategi," 2012. [Online]. Available: https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljovennlig-transport/sykkeltrafikk/sykkelstrategi.pdf?v=4a58c2.

[22] Arctic Train, "Arctic Train - Ofoten Line," Narvik, 2026.

[23] Bane NOR, "Narvik stasjon / Áhkánjargga togastašuvdna," Hamar, u.å..

[24] Cruise timetables, "Cruises to Narvik 2026," u.å..

[25] Samferdselsdepartementet, "Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)," 2022. [Online]. Available: https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1986-03-21-747.