



**A/S Salten Kartdata**

- når du vil vite hvor du er!

Kontoradresse: Eliasbakken 7, Fauske  
Postadresse: 8205 Fauske  
Telefon: 75 40 24 80  
Bankgiro nr.: 1503.34.19306  
Foretaksnr.: 943551413  
Internett: www.skd.no

## NOTAT – Søbbesva, Trafikkanalyse

Til: Odd Emil Ingebrigtsen (Saltan Serverfarm Fauske)/Jan-Erik Johansen (Fauske kommune)  
Fra: Rita Helen Berg, A/S Salten Kartdata  
Dato: 21.10.2014  
Rev.:

### Bakgrunn

Planområdet er på ca. 400 dekar og ligger nord for jernbanen og vest/nordvest for E6 i Fauske kommune. Saltan Serverfarm Fauske og Fauske kommune planlegger å oppdatere gjeldende reguleringsplan for Søbbesva til dagens situasjon. Det legges opp til at sidespor jernbane fjernes og utnyttelsesgrad økes fra  $U=30$  til  $\%BYA=50\%$  på eksisterende del og  $\%BYA=60\%$  på ubebygd del. Formålet på eksisterende del skal fortsatt være industri/kontor/lager i tillegg til at det oppdateres med forretning (inntil 3 000 m<sup>2</sup> for hele området). Eksisterende område for videregående skole vil bli oppdatert til undervisning. Ubebygd del av området får opprinnelig planformål: Industri/kontor/lager. Det meste av planområdet i øst/sørøst er utbygd pr. i dag og dette tilsvarer nesten halve planområdet.



Figur 1: Viser planavgrensning (gult) og tilhørende veinett.

På bakgrunn av ønske fra Statens vegvesen sees det litt nærmere på trafikksituasjonen som følge av tiltaket og dens påvirkning på trafikkavvikling på E6. Dette notat beskriver hvilken trafikkøkning en kan få som følge av utbyggingen industriområdet og det sees på aktuelle problemstillinger og tiltak for riksvegen.

### Konklusjon

Total trafikkmengde på Løvgavlveien etter full utbygging av industriområdet Søbbesva er beregnet til 3502 biler pr. årsdøgn (ÅDT). Kapasitetsberegninger gir en gjennomsnittlig ventetid på ca. 7,5 sekund for de som kommer fra Fauske sentrum og skal svinge til venstre fra E6 og inn på Løvgavlveien. Sporingskurve for vogntog er ikke tilfredsstillende, men akseptabel og siden ventetiden er innenfor det som kan aksepteres vil det ikke kreve spesielle tiltak på E6. Trafikkøkningen vil ikke gi endringer for trafiksikkerhet/miljø i området så fremt det merkes gangfelt i eksisterende kryss langs gs-veg/fortau frem til videregående skole. Planområdet utvides ikke til å omfatte kryss E6/Løvgavlveien.

## **Innhold**

<b>1.0</b>	<b>Planområdet</b>	<b>3</b>
<b>2.0</b>	<b>Dagens trafikksituasjon</b>	<b>3</b>
2.1	Vegdata	5
2.2	Dagens trafikkavvikling	5
2.3	Dagens trafikkmengde og kapasitet kryss	5
2.4	Parkering	5
2.5	Myke trafikanter	5
2.6	Kollektivtrafikk	6
2.7	Trafikksikkerhet	6
<b>3.0</b>	<b>Fremtidig trafikkbelastning</b>	<b>6</b>
3.1	Trafikkgenerering	6
3.2	Forutsetninger for kapasitetsberegning etter utbygging	7
3.3	Makstime	8
3.4	Kollektivtrafikk	8
3.5	Trafikksikkerhet	8
3.6	Parkering	9
3.7	Håndbok N100 og V121	9
<b>4.0</b>	<b>Vurdering og anbefaling</b>	<b>10</b>
4.1	Plankart	11
<b>5.0</b>	<b>Oppsummering</b>	<b>12</b>

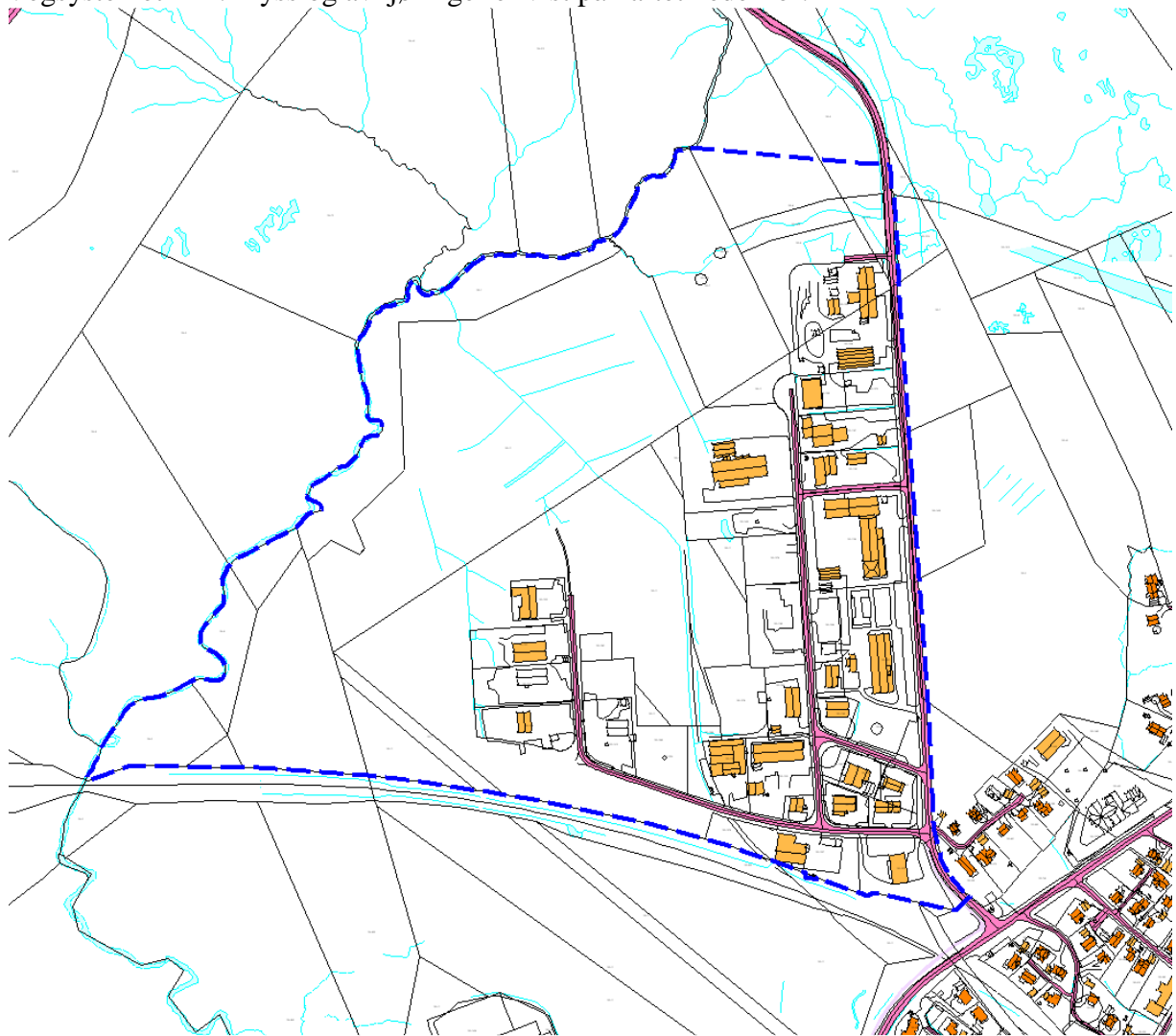
## **Vedlegg: 5**

## 1.0 Planområdet

Planområdet er på ca. 400 daa og ligger nord for jernbanen og vest/nordvest for E6 i Fauske kommune. Hensikten med planarbeidet er å øke utnyttelsesgraden og oppdatere plan til dagens situasjon samt se på internt vegsystem samt GS-veg og parkering. Området ligger ca. 1,5 km nord for rundkjøring E6/Rv.80 i Fauske sentrum. Innenfor planområdet er det meste av området i øst/sørøst utbygd pr. i dag og dette tilsvarer nesten halve planområdet. Foruten atkomst til selve industriområdet går Løvgavlveien videre nordover på høyresiden av planområdet. På E6 like sør for kryss E6/Løvgavlveien er det en sving og over denne går brua for jernbanen til/fra Bodø.

## 2.0 Dagens trafikksituasjon

Eksisterende infrastruktur omfatter et kryss mellom E6 og Løvgavlveien og videre atkomst langs Løvgavlveien til områder nord for planområdet. Like etter avkjøring fra E6 og inn på Løvgavlveien er det en avkjøring på høyresiden til et mindre boligområde (Brinkveien). Vegsystemet inkl. kryss og avkjøringer er vist på kartet nedenfor:



Figur 2: Viser eksisterende vegnett i og i tilknytning til planområdet (blå striplet linje).

Eksisterende infrastruktur innenfor planområdet omfatter i hovedsak deler av Løvgavlveien og vegnettet i selve industriområdet består av flere veier/veiarmer til eksisterende bebyggelse. Ved avkjøring fra E6 og inn på Løvgavlveien er første kryss til venstre mot Håndverksveien som går videre rett mot vest til sving nordover på Bergverksveien. På høyresiden av Håndverksveien like etter kryss Løvgavlveien er det et kryss på høyresiden mot Industriveien. Langs Løvgavlveien er

det på venstresiden etter kryss Håndverksveien først et kryss mot Smedveien, så en avkjøring til videregående skole og så en stikkvei mellom Løvgavlveien og Industriveien for så videre nordover en avkjøring til Fauskebygg AS. Se kart nedenfor.



Figur 3: Viser eksisterende vegnett med navn på de interne vegene.

Det foreligger en vedtatt plan for omlegging av E6 som er den eneste forbindelsen på land og hovedferdselsåren videre nordover, men det er ikke satt en tidsplan for gjennomføring av dette. Omlegging av Rv. 80 med rundkjøring på E6 ca. 200 m sør for kryss E6/Løvgavlveien er under planlegging.

## 2.1 Vegdata

Trafikkdata og kartinformasjon hos Statens vegvesen ([www.vegvesen.no/vegkart](http://www.vegvesen.no/vegkart)) viser at E6 har en ÅDT (årsdøgntrafikk) på om lag 5 900 kjøretøy pr. årsdøgn forbi planområdet. Trafikktall fra Statens vegvesen er hentet fra vegkart med data fra den nasjonale vegdatabanken (NVDB).

Som tilskudd til trafikkdata fra Statens vegvesen er det gjennomført manuelle tellinger i kryss E6 og Løvgavlveien. Tellingene ble fortatt av SKD og gjennomført i 2014 den 11.09 kl.07.00-09.00 og 14.30-16.30. Tellingene ble gjennomført ved å registrere svingebevegelser fra de ulike tilfarter, samt oppdeling i ulike kjøretøykategorier. Tellingene på vegnettet er delt inn i halvtimes intervall. Dataene er brukt som kontroll av tall i kapasitetsberegningene.

## 2.2 Dagens trafikkavvikling

Dagens situasjon er at den største delen av trafikken er gjennomgangstrafikk på E6. Planområdet har en hovedatkomst fra E6 via Løvgavlveien og Håndverksveien. Herfra er gå trafikken langs Bergveien og Industriveien. Langs E6 og Løvgavlveien går det gs-veg/fortau helt frem til videregående skole. E6 er forkjøringsveg med en fartsgrense på 60 km/t forbi kryss Løvgavlveien og det er gs-veg/fortau langs vestsiden av vegen videre nordover.

Sør for kryss E6/Løvgavlveien er nærmeste kryss på østsiden ca. 450 m (Marmorveien) og videre på vestsiden ca. 500 m (Fuglveien/Vestmyra). Nord for kryss E6/Løvgavlveien er første kryss på østsiden ca. 30 m (Ankerveien) og avkjøring på vestsiden ca. 200 m (Lysverket). Området har også atkomst fra nord via Løvgavlveien, men dette krever en lengre omkjøring for de fleste brukerne av området.

## 2.3 Dagens trafikkmengde og kapasitet kryss

Dagens årsdøgntrafikk (ÅDT) på E6 er i følge Statens vegvesen 5900. Innenfor Søbbsesvaområdet er det mange bygg med 2 etasjer m.m., som gjør det vanskelig å beregne eksakt situasjon og man har valgt å bruke makstimen som utgangspunkt for dagens ÅDT. Denne antas å utgjøre 10-12 % av ÅDT på Løvgavlveien. Telling ga 192 på Løvgavlveien i makstime ettermiddag (gir 1600-1920 og et middel på 1760 i ÅDT).



Figur 4: Kryss E6/Løvgavlveien sett mot vest.

Det ble gjennomført beregninger av kapasitet kryss etter telling i rushperiode morgen og ettermiddag. På morgenen er det venstresvingene som kommer fra sør/Fauske sentrum på E6 med vikeplikt som må vente litt. Kapasitetsberegningene ga en belastningsgrad på 0,09 og en gjennomsnittlig ventetid på ca. 4 sekund. Det var mest trafikk ettermiddag og det er de som kommer fra Søbbesva har vikeplikt og må vente lengst da E6 er forkjøringsveg. Belastningsgraden for venstresvingende på E6 ble her 0,05 og en gjennomsnittlig ventetid på ca. 4,2 sekund for de som skal svinge til venstre inn på Løvgavlveien.



Figur 5: E6 og kryss Løvgavlveien sett mot sør.

## 2.4 Parkering

Dette løses i dag innenfor egen tomt og det vil også være situasjon for evt. ny bebyggelse. Kommunes krav til parkering for området er 2 p-plasser pr. 100 m<sup>2</sup> for forretning, 3 pr. 100 m<sup>2</sup> for kontor og 1 pr. 100 m<sup>2</sup> for industri. Parkering til kunder og ansatte skal løses innenfor den enkelte tomt.

## 2.5 Myke trafikanter

Det går gs-veg fra sentrumsiden og fortau videre mot Fauske Lysverk langs vestsiden av E6. Fotgjengere går langs eksisterende gs-veg/fortau helt frem til område for videregående skole. På E6 er det et gangfelt like sør for kryss Ankerveien og like nord for kryss E6/Løvgavlveien.

## 2.6 Kollektivtrafikk

I dag stopper det ca. 5 busser på morgenen og 1 buss (oppsamling) på ettermiddagen i forbindelse med videregående skole. Ruten er via Løvgavlveien, inn Smedveien og retur via Industriveien og Håndverksveien tilbake til Løvgavlveien.

## 2.7 Trafikksikkerhet

Det er ikke utført detaljerte vurderinger av trafikksikkerheten i området. I følge Statens vegvesens vegkart (NVDB) er det på E6 ved kryss Løvgavlveien/E6 er det registrert 4 ulykker. Herav er tre bilulykker (2001, 2004 og 2005) og en mc-ulykke (1979). Området er oversiktig mot nord, mens E6 har en sving i sør. Men sistnevnte vil få rett strekning når omlegging av Rv. 80 blir gjennomført (oppstart plan er varslet). Det er GS-veg/fortau langs E6 og flere krysningspunkt samt belysning langs denne strekningen, som har en fartsgrense på 60 km/t.

### 3.0 Fremtidig trafikkbelastning

#### 3.1 Trafikkgenerering

Planlagt utbygging omfatter ubebygde område i nord/nordvest og eksisterende tomter. Sistnevnte utgjør 122 924,8 m<sup>2</sup> og det er to forretninger innenfor området: Fauske Trelast AS (Bygger'n) og Ico Eiendom AS (Tools). Varekonseptet er i hovedsak rekvisita til bygg og anleggsbransjen samt trelast. Handel i området vil i hovedsak være bilbasert. Utover dette er det flere verksteder og lagerbygg samt kontor innenfor bygg og anleggsbransjen. Selv med økning i %-BYA er det mange av eksisterende tomter som ikke har rom for utbygging i dag. Flere av de eiendommene som har utbyggingsønsker vil ikke generere ansatte/besøkende av betydning. Disse ønsker i hovedsak mer rom til produksjon og lager. Det er også noen som har ønsker om mer garasjeplass til anleggsmaskiner. Eksisterende GS-veg skal opprettholdes langs Løvgavlveien og E6. Skolebussen vil også stoppe ved området for undervisning i fremtiden.

I ubebygde område planlegges det bygg tiltenkt internasjonal aktør innen datalagringsindustrien. Et datasenter vil være mellom 10 000 – 50 000 m<sup>2</sup> og tiltakshaver anslår to byggetrinn med bygg på 20-25 000 hver. Bygg vil fungere som en lagerhall fylt med servere for å håndtere den økende datatrafikken. Varemottak vil være for enkel utskriftning av utstyr og antatt hyppighet ca. hver 6 måned. Det legges opp til liten kontordel og det er anslått ca. 70 årsverk på et bygg på 25 000 m<sup>2</sup>. E6 har i dag en ÅDT på om lag 5 900 kjøretøy pr. årsdøgn forbi planområdet. Beregnet ÅDT som følge av utbyggingen er på ca. 3 502 kjøretøy på Løvgavlveien.

I gjeldende plan er utnyttelsesgraden er U=03, der parkering ikke er inkludert. Kommunen har satt utnyttelsesgraden til %-BYA=60 % og %-BYA=50 % for eksisterende utbygging der parkering er inkludert i begge. Kontordelen antas å være begrenset og er satt til 10 % av arealet. Forretning er begrenset til 3 000 m<sup>2</sup> for hele planområdet. For nytt område er også 10 % av arealet antatt å gå til kontor, resterende er fordelt med 80 % på lager og 20 % på industri.

Når det gjelder trafikkgenerering fra området er det beregnet hvilken biltrafikk som forventes til og fra området etter utbygging. Det er beregnet turproduksjon for utbygging med lager, industri, kontor og forretning. Boligfelt i Brinkveien har ikke rom for utbygging, men det er 9 boenheter som i fremtid er anslått til 60 i ÅDT. Gjennomgangstrafikk Løvgavlveien med årlig økning på 2 % er tatt med og i fremtiden anslått til å utgjøre 250 i ÅDT. Andre i det umiddelbare nærområdet vil kanskje gå eller bruke sykkel. Utbyggingen vil medføre en økning i biltrafikken på E6. Kapasitetsberegningene som er omtalt lenger bak i rapporten viser hvordan trafikkveksten vil slå ut på avvikling av trafikken i dette området.

Trafikken til/fra dagens og planlagt virksomhet er beregnet som følger.

- Trafikkskapning – hvor mange reiser pr. dag som blir generert av virksomheten
- Reisemiddelvalg – reisemiddel (gange, sykkel, bil, kollektiv) til/fra virksomhetene
- Reisemønster – hvordan fordeler de reisende seg på vegene

Turproduksjon til/fra dagens og planlagt virksomhet er beregnet ut fra dagens trafikk til/fra området med følgende verdier, som har utgangspunkt i lokale erfaringstall.

- Industri – 4,0 personturer pr. 100 m<sup>2</sup>
- Lager – 0,8 personturer pr. 100 m<sup>2</sup>
- Kontor – 6,2 personturer pr. 100 m<sup>2</sup>
- Forretning – 6,0 personturer pr. 100 m<sup>2</sup>
- Skole – 4,8 personturer pr. 100 m<sup>2</sup>
- Bolig – 5,6 turer pr. boenhet

### 3.2 Forutsetninger for kapasitetsberegning etter utbygging

Beregningene er gjort med utgangspunkt i håndbok V713 *Trafikkberegninger* (veileder). I beregningene har man i sett på makstimen morgen kl.07.30-08.30 og ettermiddag kl.15.00-16.00. Når det gjelder utbyggingens innvirkning på trafikkavviklingen på E6 er det kun de som kommer fra Fauske sentrum og skal svinge til venstre inn på Løvgavlveien som vil oppleve noe venting. Det vil selvsagt også være venting for de som skal ut av Løvgavlveien, men det er ikke til hinder for gjennomgangstrafikken på E6. Det sees derfor videre kun på kjøremønster fra E6 fra Fauske sentrum i sør og venstresving inn på Løvgavlveien. For fremtidig trafikkavvikling er det ellers forutsatt at dagens kjøremønster og fartsgrenser opprettholdes.

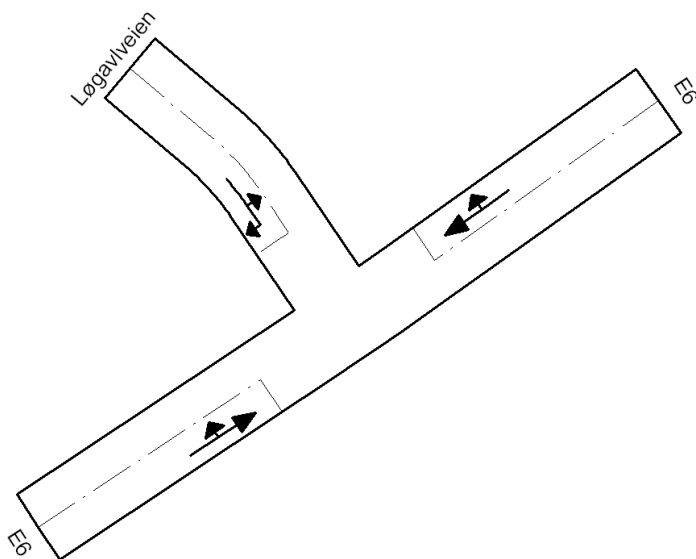
E6 er forkjørsvveg med 60 km/t og Løvgavlveien er kommunal veg med 80 km/t. Det antas at det i makstimen morgen er flest som skal inn til planområdet og det i makstimen ettermiddag er flest som skal ut av planområdet. Trafikk fra boligfelt og gjennomgangstrafikk Løvgavlveien utgjør liten del av total ÅDT. Større kjøretøy utgjør en andel på ca. 30 %. Det er lagt opp til at de kan benytte begge kjørebanelene på kommunal veg ved av- og påkjøring E6.

Ved kontroll av eksisterende kryss viser sporingskurve for vogntog (22 m) at de som kommer fra Løvgavlveien og skal svinge til høyre mot Fauske sentrum kommer noe over i motsatt kjørefelt på E6. Det antas at man i dag bruker deler av motsatt kjørefelt i Løvgavlveien for å unngå å gjøre dette. Fysiske observasjoner på stedet bekreftet dette, men det ser ikke ut til at dette skaper store problemer pr. i dag. Dette kan også henge sammen med at de fleste trailerne i området på 18-19 m.

Det legges til grunn 6 stopp av rutebuss/skolebuss pr. dag innenfor planområdet og at 2 av disse stopper samtidig. Brinkveien boligfelt med 9 boenheter gir ca. 50 i ÅDT og gjennomgangstrafikk på Løvgavlveien antas å utgjøre ca. 200 i ÅDT. Det er lagt til grunn en årlig generell trafikkvekst på 2 %. Det er ikke redusert sum pga. eventuelle kombinasjonsturer.

Det er forutsatt full utbygging av planområdet og at dagens kjøremønster i kryss E6/Løvgavlveien opprettholdes i fremtidig situasjon. Følgende beregningsfaktorer er benyttet i kapasitetsberegningene

- Kjørefeltbredde 3,5 meter.
- I makstimen er det benyttet 10-12 % av ÅDT som utgangspunkt.
- Gjeldende hastighetsnivå på vegene er benyttet som fremtidig dimensjonerende hastighet.



Figur 6: "Kryss"-utforming som er lagt til grunn for kapasitetsberegning av utbygging.



### 3.3 Makstime

Det er sett nærmere på kapasitet og trafikkavvikling i rushperioden morgen/ettermiddag etter gjennomført utbygging. Det er da spesielt sett på kapasitet og forsinkelse pr. bil i dimensjonerende time om morgenen og ettermiddagen for venstresvingende som kommer fra sentrum Fauske på E6. Disse har vikeplikt og det er her det evt. kan danne seg kø på E6 som er forkjøringsveg. Atkomst fra E6 til planområdet er via kryss E6/Løvgavlveien. Trafikkmengden er beregnet til en ÅDT på 3502 og det er anslått at dagens kjøremønster (svingeretninger) vil være det samme i fremtidig situasjon.

Kapasitetsberegninger for morgen gir 0,25 i belastningsgrad og en gjennomsnittlig ventetid på ca. 5,1 sekund for de som kommer fra Fauske sentrum og skal svinge til venstre inn på Løvgavlveien. Kapasitetsberegninger for ettermiddag gir 0,18 i belastningsgrad og en gjennomsnittlig ventetid på ca. 7,3 sekund for de som kommer fra Fauske sentrum og skal svinge til venstre inn på Løvgavlveien. Ventetidene og belastningsgrad på E6 morgen/ettermiddag er fullt akseptabel og vil ikke kreve spesielle tiltak på E6.

### 3.4 Kollektivtrafikk

Busslomme er vist innenfor vegareal i plankart (Smedveien). Det legges opp til at to busser kan stoppe samtidig og at elever går langs fortau frem til skolen. Det legges ikke opp til flere stopp i området. Med seks stopp av skolebuss utgjør kollektivtrafikken en liten andel av det totale trafikkbildet.

### 3.5 Trafikksikkerhet

Trafikkøkningen vil ikke gi endringer for trafikksikkerhet/miljø i området. Men dette er så fremt kurve E6 sørvest for jernbaneundergang rettes ut i forbindelse med omlegging Rv. 80 og det merkes gangfelt i eksisterende kryss langs GS-veg/fortau på Løvgavlveien frem til videregående skole. Utenfor planområdet bør man også vurdere merking av gangfelt i eksisterende kryss E6/Løvgavlveien mellom fortau i nord og gs-veg i sør. Uavhengig av utbygging bør oppmerking av gangfelt i eksisterende kryss vurderes av vegeierne. I krysset Løvgavlveien/E6 bør man også vurdere en overkjørbar evt. oppmerket deleøy som kan trekkes bak gangfeltet. Opphøyde gangfelt kan også vurderes for enda bedre trafikksikkerhet. Nedenfor på bildet er ny vegsituasjon ved omlegging Rv. 80 vist, der sving på E6 rettes ut mot rundkjøringen. Området blir med oversiktlig og det vil bedre trafikksikkerhet vesentlig på E6 ved dette tiltaket.



Figur 7: Veglinjer (gule linjer) fra planlagt omlegging av Rv. 80 med ny rundkjøring på E6.

### 3.6 Parkering

Antall parkeringsplasser for utbyggingsalternativene er beregnet ut fra formål, arealer og parkeringsnormen til Fauske kommune. For utbyggingen er det beregnet et totalt parkeringsbehov for hele utbyggingsområdet på 973 parkeringsplasser. Parkering skal løses innenfor den enkelte eiendom.

### 3.7 Håndbok N100 og V121

E6 har en fartsgrense på 60 km/t forbi området og en ÅDT på 5 900. Ut fra dette tolkes E6 til å være en H1-veg siden det er den nærmeste med ÅDT 0-12000 og fartsgrense 60 km/t i hht. håndbok N100 *Veg- og gateutforming*. Normalen tilsier kjørefeltbredde på 3,25 m og at avkjørsler langs H1- veger skal begrenses evt. være avkjørselsfrie.

I følge tabell C.3 Prosjekteringstabell for H1 i N100 er stoppsikten på 75 m. Dimensjonerende kjøretøy er VT (vogntog) med kjøremåte A (kun bruk av eget kjørefelt) og det anbefales at vegen bør belyses dersom ÅDT>1500. Normalen anbefaler at det bør være 250 m mellom kryssene.

I følge håndbok V121 *Geometrisk utforming av veg- og gatekryss* (veileder) fig. 3.6 vil det med en fartsgrense 60 km/t på primærvegen samt trafikkmengde (ÅDT) på sekundær- og primærvegen tilsi at man bør vurdere etablering av venstresvingefelt på E6. Ved fartsgrense 60 km/t bør det utformes med fysisk kanalisering jf. N100. I følge V121 bør man også vurdere å anlegge trafikkøy i sekundærvegen med bakgrunn i ÅDT jf. figur 3.4.

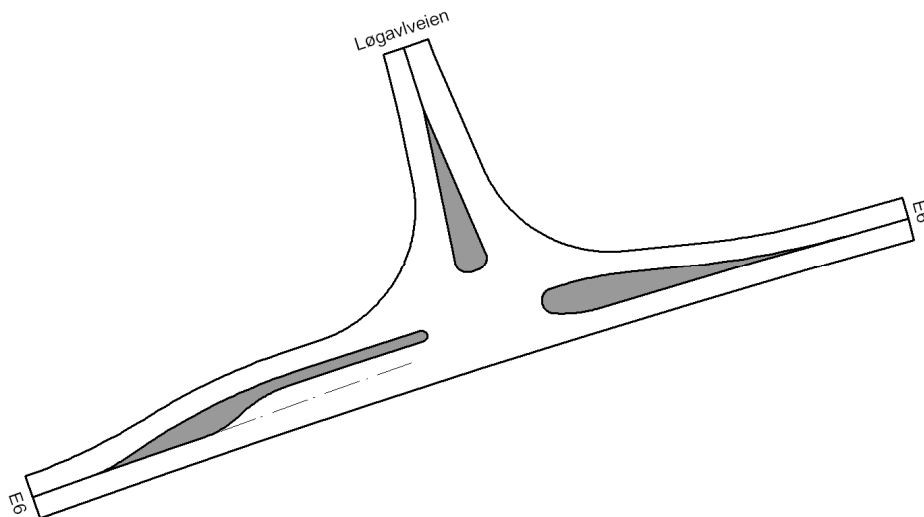
I følge V121 er formålet med passeringslomme (breddeutvidelse på høyre side av vegen) at gjennomgående trafikk kan passere på høyre side av bilder som venter på å svinge til venstre. I følge N100 bør breddeutvidelsen ved passeringslomme bør være 3-3,5 m over en lengde på minst 30 m.

### 4.0 Vurdering og anbefaling

Ut fra tidligere nevnt problemstilling om mulig ventetid ved venstresving på E6 fra Fauske sentrum og inn på Løvgavlveien, er det sett på behov for vegtiltak. På østsiden av E6 like ved kryss Løvgavlveien er det et mindre areal som brukes som en slags passeringslomme i dag, men denne er langt fra tilfredsstillende i hht. N100/V121. Den mest sannsynlige trafikkløsningen ville da være enten å lage en ordentlig passeringslomme eller et separat venstresvingefelt. Begge disse løsningene vil komme i konflikt med nærmeste gangfelt nord for krysset og dette må da flyttes ytterligere nordover for ikke å komme i konflikt med evt. tiltak.

Statens vegvesen forslår selv en rundkjøring 200 m fra eksisterende kryss E6/Løvgavlveien ved omlegging av Rv. 80. Denne kommer da nærmere en anbefaling på 250 m mellom kryss. Men valgt linjeføring i forbindelse med rundkjøringen gir en bedre trafikksituasjon på denne strekningen av E6.

Kapasitetsberegningene viser at ventetiden er lav og godt under 20 sekund. Med en ventetid som er fullt akseptabel og det at et venstresvingefelt vil kreve en større breddeutvidelse på E6 fant man ikke at behovet/kostnader stod i forhold til hva man oppnår med tiltaket. Det er også sannsynlig at en slik løsning også kunne komme i konflikt med brukar til jernbanelinjen ca. 50 m sør for kryss E6/Løvgavlveien.



Figur 8: Prinsippskisse på en mulig avkjøringslomme.

En passeringslomme vil også komme nært brukar til jernbanelinjen, men ved en breddeutvidelse på ca. 3,0 m skulle det gå greit jf. V121 fig. 3.21.

Det er grunn til å tro at utbygging av industriområdet vil ta flere tiår. Selv om det ikke foreligger noen tidsplan på omlegging av E6 er det ikke usannsynlig at det kan komme i samme tidsrom som planlagt industriutbygging. Dette igjen vil endre forutsetningene for trafikkforholdene i området.

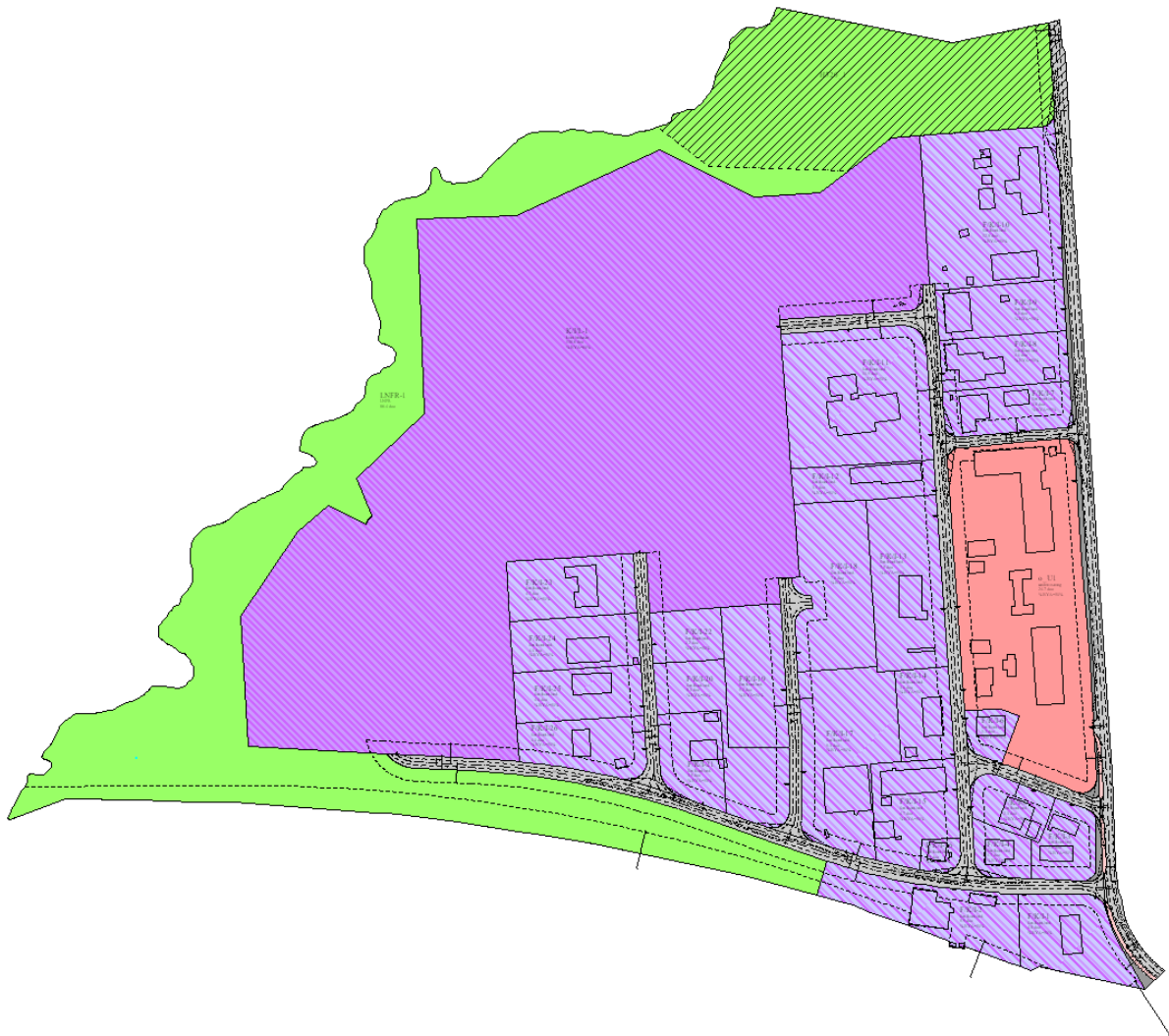
Boliger i Brinkveien vil oppleve økt trafikkstøy, men ingen av boligene ligger nærmere enn 15 m som er byggegrense fra kommunal veg. Trafikkstøyen fra E6 vil fortsatt være dominerende i området.

Eksisterende kryss er dimensjonert som et "T-kryss". Det var antatt at det var utformet med utgangspunkt i vogntog med kjøremåte A, som ville være tilfelle ved et nytt kryss. For å opprettholde kjøremåte A ved inn- og utkjøring på E6 må man en liten del av motgående kjørefelt på Løvgavlveien. Krav til kjøremåte A ansees derfor kun å være delvis oppfylt dvs. ikke tilfredsstillende, men akseptabel.

For å oppnå kjøremåte A på begge veger kan man enten utvide krysset (endre kurveradius) eller rette opp Løvgavlveien med en lengre strekning med 90 graders vinkel på E6. Det er også mulig å få til en passeringslomme langs E6, men siden ventetid/belastningsgrad på E6 er så lav vil ikke utbyggingen føre til nødvendige tiltak på E6. Totalt sett er det ingen tungtveiende grunner for å anbefale at planområdet skal utvides til å omfatte kryss Løvgavlveien/E6.

## 4.1 Plankart

Nedenfor vises forslag til plankart.



Figur 9: Planforslag for Søbbesva.

## 5.0 Oppsummering

Oppsummert gir økning i trafikkmengde lite avviklingsproblemer på E6 pga. at trafikken spres over et lengre tidsrom og at tidslukene gir lav ventetid. Behov for et separat venstresvingfelt/passeringslomme på E6 vurderes som svært liten da trafikkflyten er tilfredsstillende og at det ikke er spesielle kapasitetsproblemer i forbindelse med avkjøring fra E6. Spøringskurve for vogntog er ikke tilfredsstillende, men akseptabel. En utbygging av området vil sannsynligvis ta flere tiår og det er ikke usannsynlig at E6 har fått ny trase innen den tid.

Trafikksikkerhet ivaretas ved at det merkes opp gangfelt i eksisterende kryss langs GS-veg/fortau på Løvgavlveien frem til videregående skole i henhold til planforslag. Dette bør også vurderes utenfor planområdet i kryss E6/Løvgavlveien og man kan også vurdere behov for en oppmerket evt. overkjørbar deleøy. Oppretting av kurve på E6 sørvest for jernbaneundergang ved omlegging av Rv. 80 vil være med på å bedre trafikksikkerheten vesentlig i området.

Parkerings situasjon vil ikke endres da dette løses innenfor det enkelte byggeområde. Trafikkstøyen er forventet å stige siden biltrafikken i området dobles, men dette er i hovedsak innenfor normal arbeidstid og ukedager fra mandag til fredag. Boliger i Brinkveien ligger utenfor krav til byggegrense for kommunal veg. Sikring av trygge krysningspunkter for myke trafikanter og vedlikehold av gs-veg/fortau med lys vil øke trafikksikkerheten.

Oppsummert er ikke noen spesielle tungtveiende grunner for å utvide planområdet til å omfatte kryss Løvgavlveien/E6.



*Figur 10: E6 sett mot jernbaneundergang i sør.*