



DOKUMENTANSVARLIG  
GODKJENT AV  
SIST OPPDATERT

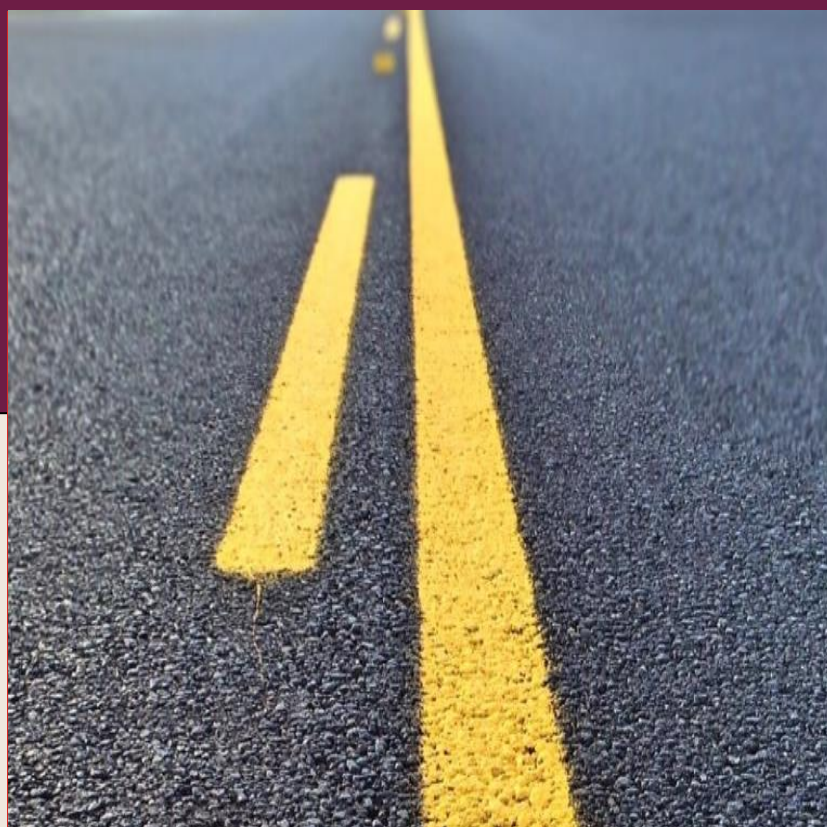
SILJE FJÆRESTAD  
ÅSHILD LIE  
22. DESEMBER 2023

# TRAFIKKANALYSE

## DETALJREGULERING NH2 DOMBÅS NORWEGIAN HYDROGEN AS

Utarbeidet av: Silje Fjærestad, Rebekka Skaasheim

Dato: 21.12.2023



TITTEL	TRAFIKKANALYSE - DETALJREGULERING NH2 DOMBÅS
OPPDRAGSGIVER	NORWEGIAN HYDROGEN AS
RAPPORTTYPE	TRAFIKKANALYSE
VERSJON	FORELØPIG RAPPORT 1.0
UTARBEIDET AV	SILJE FJÆRESTAD, REBEKKA SKAASHEIM
SIDEMANNSKONTROLL	ANDREA REKDAL
GODKJENT AV	ÅSHILD LIE

HRP AS  
DRONNING EUFEMIAS GATE 16  
0191 OSLO

# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>SAMMENDRAG</b>	<b>3</b>
<b>1. INNLEDNING</b>	<b>5</b>
<b>2. DAGENS SITUASJON</b>	<b>7</b>
2.1 ULYKKESITUASJONEN	7
2.2 BILTRAFIKK	7
2.3 KOLLEKTIVTRAFIKK OG MYKE TRAFIKANTER	9
<b>3. KONSEKVENSVURDERING</b>	<b>10</b>
3.1 FORUTSETNINGER FOR ANALYSEN	10
3.2 RESULTATER	12
<b>4. REFERANSER</b>	<b>16</b>

## FIGURER

FIGUR 1: PLANOMRÅDET MARKERT I BLÅTT.	5
FIGUR 2: PLANOMRÅDET MARKERT I BLÅTT. RØDE LINJER VISER DE TO ADKOMSTVEIENE TIL PLANOMRÅDET FRA E6 OG BLÆSTERVEGEN. ADKOMSTVEI TIL NÆRINGSBYGG ER MARKERT MED BLÅTT.	6
FIGUR 3: REGISTRERTE ULYKKER FRA 2013 TIL I DAG (MARKERT MED GRØNT). HENTET FRA NVDB/STATENS VEGVESENS KARTTJENESTE	7
FIGUR 4: ÅRSDØGNTRAFIKK BASERT PÅ TALL FRA 2022, HENTET FRA STATENS VEGVESEN.	8
FIGUR 5 KOLLEKTIVMULIGHETER I TILKNYTNING TIL PLANOMRÅDET.	9
FIGUR 6 VISER DE TO KILDENE TIL ØKT TRAFIKKMENGDE I FØLGE AV TILTAKET.	11
FIGUR VISER AVKJØRSEL FRA BLÆSTERVEGEN TIL PLANOMRÅDET. ILLUSTRASJON HENTET FRA GOOGLE MAPS.	13
FIGUR VISER AVKJØRSEL FRA BLÆSTERVEGEN I SØRGÅENDE RETNING TIL PLANOMRÅDET. ILLUSTRASJON HENTET FRA GOOGLE MAPS.	13
FIGUR VISER AVKJØRSEL FRA BLÆSTERVEGEN I NORDGÅENDE RETNING TIL PLANOMRÅDET. ILLUSTRASJON ER HENTET FRA GOOGLE MAPS.	14
FIGUR VISER INNKJØRING PÅ E6 FRA STASJONEN. ILLUSTRASJON ER HENTET FRA GOOGLE MAPS.	15

## TABELLER

TABELL 1: TURPRODUKSJON PER DØGN SOM FØLGE AV TILTAKET. TOTAL TURPRODUKSJON ER OPPGITT SOM ANTALL BILTURER PER DØGN.	3
TABELL 2: FARTSGRENSER RUNDT PLANOMRÅDET	6
TABELL 4: ÅRSDØGNTRAFIKK I DAG BASERT PÅ TALL FRA 2022	8
TABELL 6: TURPRODUKSJON PER ENHET PER DØGN, HENTET FRA SVVs HÅNDBOK V713 TRAFIKKBREGNINGER (S.55)	10
TABELL 7: FORUTSETNINGER FOR BILTURPRODUKSJON SOM FØLGER AV TILTAKET	11
TABELL 8: MULIG ENDRET TURPRODUKSJON PER DØGN SOM FØLGE AV TILTAKET. TOTAL TURPRODUKSJON ER OPPGITT SOM ENDRING I ANTALL BILTURER PER DØGN FOR DE BERØRTE VEIENE I MINIMUMS- OG MAKSIMUMSSCENARIO.	12

# SAMMENDRAG

## OM ANALYSEN

Denne analysen tar for seg en vurdering av trafikkbelastningen til planområdet på Gudbrandsdalsvegen 2552 Dombås, som følge av utbyggingen av fyllestasjon og produksjon for hydrogen: NH<sub>2</sub> Dombås. Økningen i trafikkbelastning grunnet tiltaket er beregnet gjennom antakelser om turproduksjon per døgn som følge av tiltaket, i tråd med informasjon om driften av anlegget mottatt fra oppdragsgiver, samt planprogram for tiltaket<sup>1</sup>.

## MINIMUMS- OG MAKSIMUMSSCENARIOER

I analysen beregnes et minimums- og et maksimumsscenario for mulig turproduksjon. Det beregnes et minimums- og et maksimumsscenario for kunne oppgi et intervall på hvordan turproduksjonen i de berørte veiene vil kunne variere som følge av ulike forutsetninger. Å oppgi ett enkelt tall for veksten i ÅDT som følge av tiltaket, vil i liten grad belyse at det foreligger en usikkerhet ved realisert trafikkvekst. Når analysen legger til grunn et intervall øker dette sannsynligheten for at faktisk ÅDT-belastning som følge av tiltaket inkluderes. Det vil også være gunstig mht. at man ser hvordan variasjonen i ulike forutsetninger kan påvirke ÅDT-tallene, som gir en mer transparent og etterprøvable analyse.

Forskjellen mellom de to scenariene er oppsummert under:

- *Minimumsscenarioet* legger til grunn at det genereres 14 ytterligere bilturer per døgn
- *Maksimumsscenarioet* legger til grunnforutsetninger som genererer 162 ytterligere bilturer per døgn

## ENDRING I TRAFIKK SOM FØLGE AV TILTAKET

Nedenfor oppsummeres mulig endret årsdøgntrafikk som følge av tiltaket per døgn, for de berørte gatene tilknyttet planområdet.

Tabell 1: Turproduksjon per døgn som følge av tiltaket. Total turproduksjon er oppgitt som antall bilturer per døgn.

Del av drift	Turproduksjon (ÅDT)		
	Kilde	Kort sikt	Lang sikt
Hydrogen- produksjon	Henting av kontainer	+4	0
	Tunge kjøretøy	+4	+80
Fylle- stasjon	Lette kjøretøy	+4	+80
	Øvrig	Driftstekniker	+2
<b>Sum ÅDT</b>		<b>+14</b>	<b>+162</b>

Det er estimert at trafikken vil øke med mellom 14 og 162 bilturer per døgn som følge av tiltaket. Endringen i trafikk som følge av plantiltaket vil fordele seg på de veiene tilknyttet plantiltaket, samt i løpet av døgnet. I minimumsscenarioet på kort sikt, vil 8 av disse turene ha ankomst via Blæstervegen, men 6 turer vil ankomme via adkomst på E6. I maksimumsscenarioet, vil 2 av turene ha adkomst via Blæstervegen som gir en økning på 0,04%, mens 160 av turene vil ankomme via E6 som er økning på 3,45%. I sum vil fordelingen av turer i størst grad benytte adkomst via E6.

<sup>1</sup> (Norwegian Hydrogen AS v/HRP AS, 2023)

## TRAFIKKSIKKERHET

En økt trafikkbelastning på mellom 14 og 162 biler per døgn vil ikke være mye, isolert sett, og tiltaket anses derfor ikke som en trussel for trafikksikkerheten i seg selv.

Generelt sett vil flere biler gi større sannsynlighet for ulykker. Statistikken viser imidlertid at det har vært lite ulykker i området, og risikoen for trafikkulykker ansees således som liten. Det bør likevel gjøres tiltak for å bedre sikt via adkomst via Blæstervegen, grunnet potensielt store konsekvenser ved en eventuell ulykke som involverer tunge kjøretøy. Mulige tiltak er beskrevet i rapporten under konsekvenser for trafikksikkerheten, og bør vurderes i videre prosjektering.

# 1. INNLEDNING

I det følgende forklares bakgrunnen og formålet med analysen, samt en beskrivelse av planområdet.

## BAKGRUNN OG FORMÅL MED ANALYSEN

I forbindelse med Norwegian Hydrogens utbygging av fylllestasjon og produksjon av hydrogen på Dombås, er HRP engasjert for å utarbeide en trafikkanalyse.

Planen har som formål å tilrettelegge for produksjon, lagring og fylllestasjon for hydrogen på eiendommen. Målet er at produsert hydrogen skal distribueres direkte fra området når markedet er klart. Kundene til fylllestasjonen blir i hovedsak tung- og langtransport.

Dombås som lokasjon er hensiktsmessig da tomten ligger inntil E6 med en stor del langtransport som går videre nord og vestover/sørover på det europeiske hovedvegnettet.

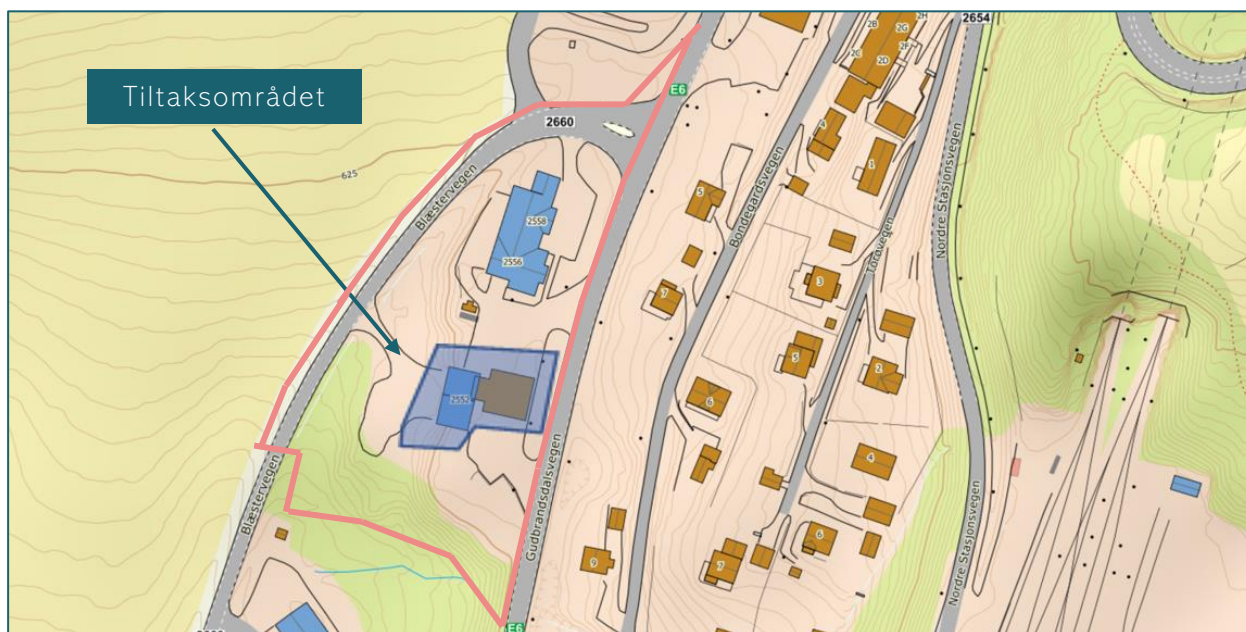
Hensikten med analysen er å gi en vurdering og et faglig kunnskapsgrunnlag til Norwegian Hydrogen som avdekker i hvilken grad omgivelsene vil kunne tåle den økte belastningen som vil kunne følge av etableringen av nye tiltak. Dette omhandler blant annet en vurdering omkring trafikkmengden tiltaket genererer for veiene i nærmeste radius fra planområdet.

Denne trafikkanalysen inneholder beskrivelser av dagens situasjon, samt en vurdering av tiltakets påvirkning på trafikkbelastningen i området. Det vil i analysen presenteres overordnede tall for dagens situasjon i området.

Analysen vil vurdere generert trafikk som følge av tiltaket, altså endringen i trafikk relativt til dagens situasjon.

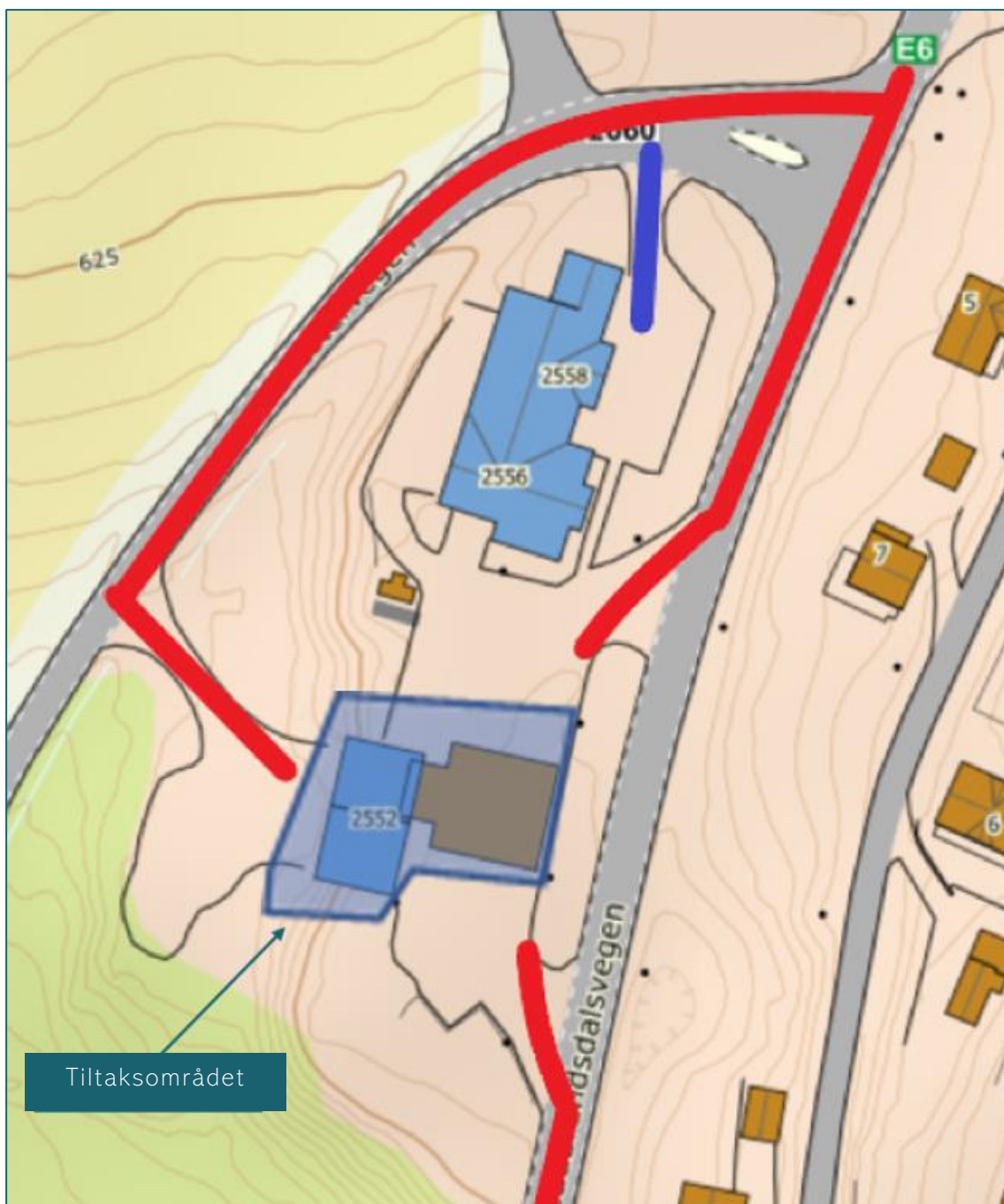
## TILTAKSOMRÅDET

Planområdet er i Dovre Kommune, sør-vest for Dombås sentrum. I dag består planområdet av en nedlagt brannstasjon og bensinstasjon. Nord på tomten er det et næringsbygg der driften skal videreføres. Hele eiendommen er lagt til grunn i planprosessen, og innlemmet i planavgrensningen. Det vurderes flere vertikale planavgrensninger for å i å hensynta brann- og eksplosjonsfare. Figur 1 viser et oversiktsbilde av tiltaksområdet.



Figur 1: Tiltaksområdet markert i blått. Planområdet med rosa omramming.

I kartet under vises adkomstveier til tiltaksområdet, markert med røde streker. Her er det adkomst til begge bygg på planområdet fra henholdsvis E6 i øst og Blæstervegen i vest. Adkomst til næringsbygget er adskilt og er markert med blått.



**Figur 2:** Tiltaksområdet markert i blått. Røde linjer viser de to adkomstveiene til planområdet fra E6 og Blæstervegen. Adkomstvei til næringsbygg er markert med blått.

Planområdet har to direkte utkjøringer på E6. Disse er i dag tilknyttet den nedlagte bensinstasjonen. På vestsiden av planområdet finner man den nedlagte brannstasjonen som har adkomstvei fra Blæstervegen. Adkomstveien til næringsbygget, Aspehol salg og service, er umiddelbart etter krysset der man tar av til Blæstervegen fra E6. Fartsgrenser rundt i området er beskrevet i tabellen under.

**Tabell 2:** Fartsgrenser rundt planområdet

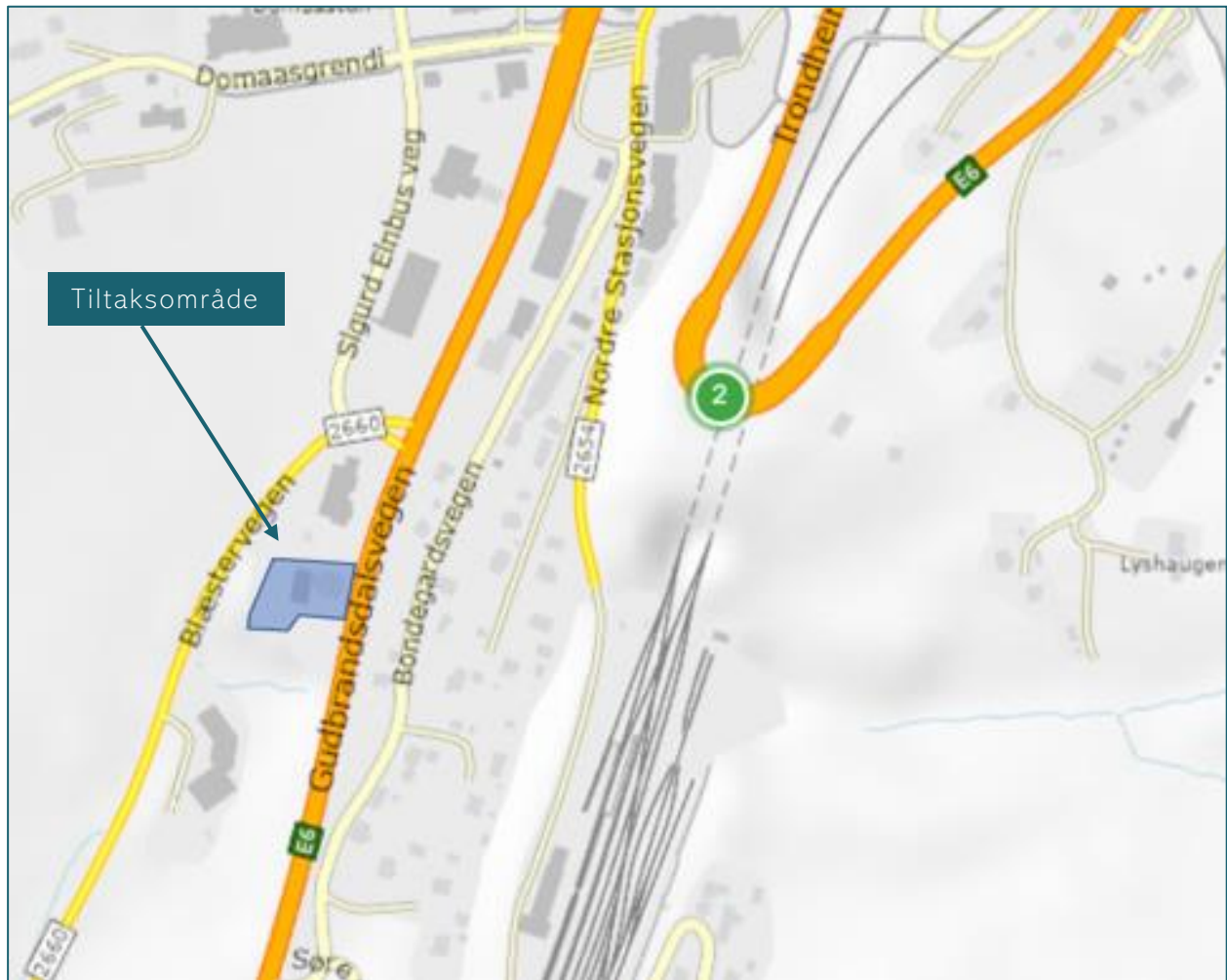
Vei	Fartsgrense
Gudbrandsdalsvegen, E6	60 km/t
Blæstervegen	80 km/t

## 2. DAGENS SITUASJON

Dette kapittelet beskriver dagens situasjon tilknyttet planområdet, herunder ulykkessituasjon, biltrafikk, samt kollektivtrafikk og forhold for myke trafikanter.

### 2.1 ULYKKESSITUASJONEN

Ulykkessituasjonen for området rundt planområdet er hentet fra Statens vegvesens (SVV) karttjeneste, Vegkart<sup>2</sup>. I kartet under er registrerte ulykker i tidsrommet fra 2013 frem til i dag (siste 10 år) illustrert med grønne prikker.



**Figur 3:** Registrerte ulykker fra 2013 til i dag (markert med grønt). Hentet fra NVDB/Statens vegvesens karttjeneste

Som Figur 3 viser, er det ingen registrerte ulykker i nærområdet siste ti år. Nærmeste registrerte ulykke siden desember 2013 er over 600 meter nordover mot Dombås sentrum og er tilknyttet en rundkjøring. Dette viser et ulykkesbilde med svært få ulykker i området og med ingen registrerte ulykker knyttet i umiddelbar nærhet til planområdet i perioden.

### 2.2 BILTRAFIKK

Vegkart fra SVV er også anvendt for å kartlegge trafikkmengden i området. Det er tilgjengelige tall på trafikkmengde (ÅDT) langs hovedadkomstveiene, E6 og Blæstervegen. ÅDT er definert under.

<sup>2</sup> (Statens vegvesen, 2023)



«Årsdøgntrafikk (ÅDT) er summen av alle kjøretøy som passerer et punkt på en gitt strekning over et helt år, fordelt på antall dager i året (365). Dette gir et anslag på daglig trafikk på en gitt strekning».

ÅDT-tallene er fra 2022. Figuren under viser de siste tilgjengelige ÅDT-tallene for adkomstveiene til planområdet.



Figur 4: Årsdøgntrafikk basert på tall fra 2022, hentet fra Statens vegvesen<sup>3</sup>.

Det er verdt å presisere at trafikkdataene er sesong- og tidsavhengige. Eksempelvis vil det være høyere trafikkmengde morgen og ettermiddag, enn midt på dagen eller på kvelden. Disse variasjonene er imidlertid ivaretatt i ÅDT-tallene som er oppgitt, da ÅDT inkluderer alle biler som passerer et visst punkt i løpet av et år, og fordeler disse på antall dager i året (365). Imidlertid vil trafikkbelastningen være større i enkelte perioder/dager/tider på døgnet, enn for andre perioder.

Nedenfor følger en oppsummering av ÅDT-tallene i tabellform, som også er illustrert i kartet over.

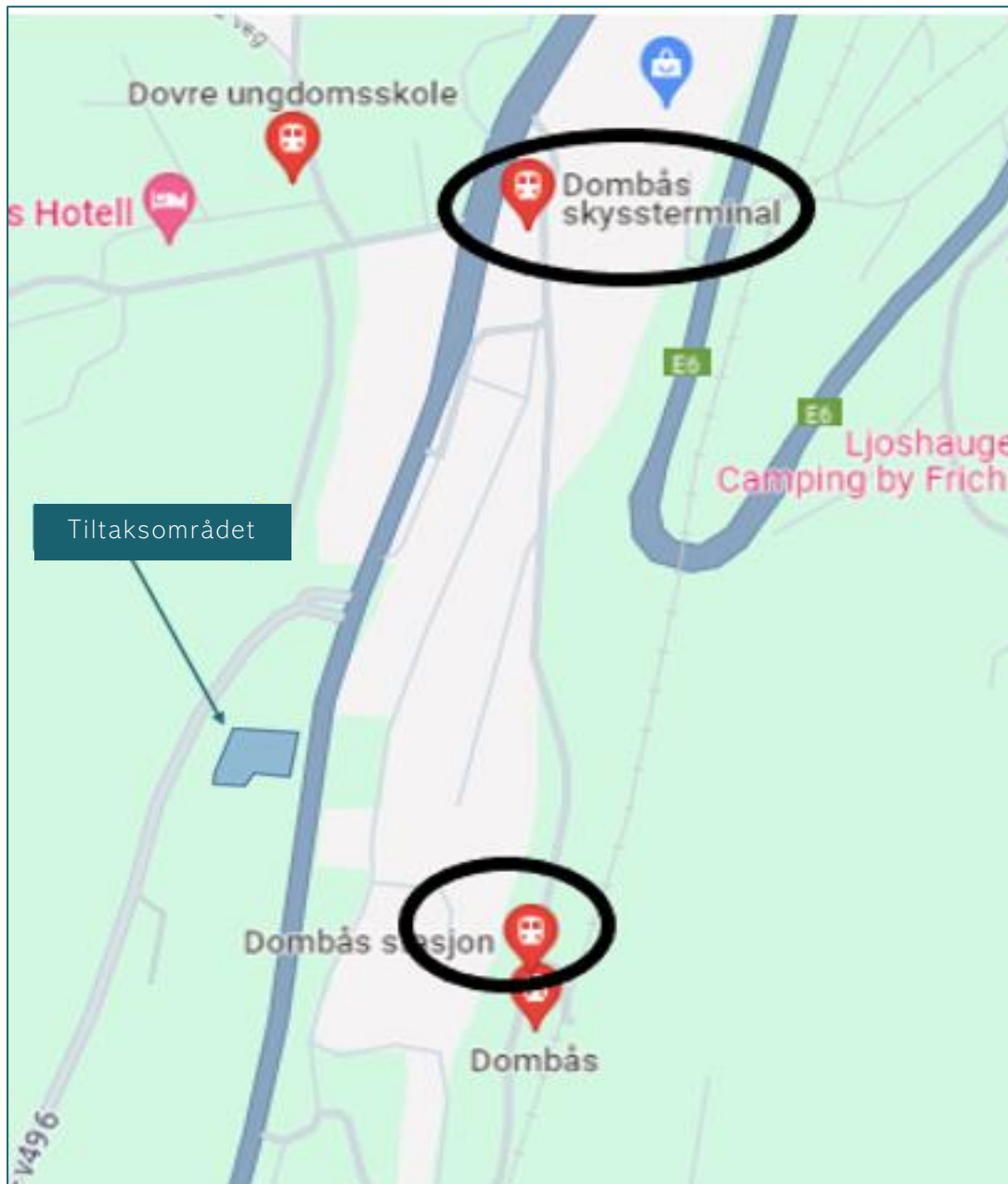
Tabell 3: Årsdøgntrafikk i dag basert på tall fra 2022

Tellepunkt	Årsdøgntrafikk (ÅDT)
Gudbrandsdalsvegen, E6	5500
Gudbrandsdalsvegen, E6	4640
Blæstervegen	550

<sup>3</sup> (Statens vegvesen, 2023)

## 2.3 KOLLEKTIVTRAFIKK OG MYKE TRAFIKANTER

Det er generelt gode kollektivmuligheter i området. Både Dombås togstasjon og Dombås skyssterminal ligger i nærhet til planområdet. Dombås togstasjon er et knutepunkt på Dovrebanen og en kan herifra ta tog i retning Trondheim, Åndalsnes, Hamar og Oslo S. Det er også gode kollektivmuligheter med buss fra skyssterminalen. Avstanden fra planområdet til skyssterminalen er om lag fire hundre meter, mens togstasjonen ligger omtrent syv hundre meter fra planområdet. Figuren under viser Dombås skyssterminal og togstasjon.



Figur 5 Kollektivmuligheter i tilknytning til planområdet.

Selv om kollektivtrafikkmulighetene er gode i området, er disse noe utilgjengelige for de myke trafikantene fra planområdet. Langs E6 og Blæstervegen er det ikke tilrettelagt for fotgjengere. Det er ingen gang- og sykkelveier langs hovedadkomstveiene til planområdet. Det er også begrensede og manglende muligheter for sikker kryssing i området. Det kan derfor sies at nærområdet i liten grad er utformet for myke trafikanter.

## 3. KONSEKVENSVURDERING

Under følger konsekvensvurderingen for plantiltaket, herunder forutsetninger for analysen, samt resultater.

### 3.1 FORUTSETNINGER FOR ANALYSEN

Planområdet vil generere økt trafikkbelastning i området. Hvor stor trafikkveksten blir som følge av et tiltak vil avhenge av hva som skal bygges, hvordan aktiviteten i tilknytning til det som skal bygges er og tilgjengelighet etc.

I dette kapitlet vil turproduksjon som følge av anlegget beregnes. Innledningsvis vil forutsetningene som ligger til grunn for analysen beskrives. Derneft vil turproduksjon som følge av tiltaket beregnes og beskrives.

«Turproduksjonen er turer inn og ut av et område, her NH2 Dombås, i løpet av et døgn. Turproduksjon vil dermed være synonymt med ÅDT. Turproduksjon brukes for å beskrive antall bilturer som tilkommer som følge av de nye boligene».

#### TURPRODUKSJON OG TUR-/RETURFAKTOR

For å beregne trafikkveksten som følge av tiltaket, kan det benyttes erfaringstall/satser fra Statens vegvesens Håndbok V713 Trafikkberegninger<sup>4</sup>. Satser for turproduksjon er gjengitt i utklippet under.

Tabell 4: Turproduksjon per enhet per døgn, hentet fra SVVs Håndbok V713 Trafikkberegninger<sup>5</sup> (s.55)

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person-turer	Bil turer	Variasjons-område
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig pr. person		3.5 1.0	2.5 - 5.0 0.5 - 1.5
	pr. bolig pr. person	9.0 3.0		7 - 12 2 - 4
INDUSTRI - fabrikk - lager - verksted - engros	pr. ansatt pr. 100 m <sup>2</sup>		2.5 3.5	1.5 - 5 2.0 - 6
	pr. ansatt pr. 100 m <sup>2</sup>	4.0 6.0		3 - 8 4 - 10

Variasjonsområdet for industrivirksomhet er mellom 1,5 og 5,0 produserte bilturer per døgn per ansatt, med et gjennomsnitt på 2,5 bilturer per døgn. Tilsvarende, er variasjonsområdet mellom 2,0 til 6,0 per døgn per 100 m<sup>2</sup>. Hvilken sats som velges innenfor variasjonsområdet avhenger av en rekke faktorer.

Planområdets karakteristika antyder imidlertid at intervallet for turproduksjonen vil bedre beskrives av anleggspesifikke forutsetninger, enn intervallet som fremgår i Tabell 4. Dette basert på tilsvarende anlegg i Hellesylt, produksjonskapasitet og det faktum at anlegget er helautomatisk med ingen faste, stedbundne ansatte. Nedenfor følger en oppsummering av forutsetninger for turproduksjonsfaktoren per boenhet, ut ifra karakteristika ved anlegget som skal bygges. Empirien som ligger til grunn for tabell 6 er også i stor grad basert på industri som har mange ansatte, hvor deres bilturproduksjon er grunnlaget for beregningene.

#### P-PLASSER

Det er ikke planlagt etablering av noen nye parkeringsplasser i forbindelse med tiltaket, kun oppstillingsplasser for tunge kjøretøy i forbindelse med fylling. Det antas derfor ikke at det genereres trafikk som følge av parkeringsplasser isolert sett.

<sup>4</sup> (Statens vegvesen, 2014)

<sup>5</sup> (Statens vegvesen, 2014)

## ANSATTE

Anlegget er helautomatisert og har ikke noen ansatte som vil ha fast tilstedeværelse på anlegget. Det vil derimot være en driftstekniker med tilknytning til anlegget, som vil være innom maksimalt en gang per dag. Tekniker vil ankomme anlegget via atkomstvei på Blæstervegen. Det legges derfor til grunn en tur-/returfaktor lik to som følge av ansatte.

## FYLLESTASJON OG HYDROGENPRODUKSJON

Det vil være to kilder for økt trafikkmengde som følge av tiltaket, henholdsvis fra hydrogenproduksjon og fra fyllestasjon. Planprogrammet for tiltaket<sup>6</sup> beskriver at stasjonen rettes først og fremst mot tyngre kjøretøy. Videre vil antall besøk vil være svært begrenset i starten, med en forventet vekst frem mot 2030.

Videre vil det også være økt trafikkmengde som følge av produksjon på sikt. I tidlig fase legges det til grunn at det vil hentes en full kontainer per dag og leveres en tom kontainer per dag ved produksjonsanlegget. Dette vil antatt foregå i samme operasjon, slik at dette gir en tur-/returfaktor lik to. På sikt vil all produksjon forutsatt brukt lokalt som da vil resulterer i en tur-/returfaktor lik null. Som nevnt over vil også en driftstekniker være innom produksjonsanlegget maksimalt en gang per døgn, og det legges derfor til grunn en tur-/returfaktor lik to. Illustrasjonen under viser trafikk inn til henholdsvis produksjonsanlegget til venstre og fyllestasjon til høyre. Turproduksjonen vil bli fordelt på de to ulike adkomstene til tomten.



Figur 6 Viser de to kildene til økt trafikkmengde i følge av tiltaket.

I tidlig fase legges det til grunn besøk av to tunge kjøretøy og to lette kjøretøy i døgnet ved fyllestasjonen. Dette gir en tur-/returfaktor lik 2. På lenger sikt antas det at fyllinger per døgn vil øke. Tallet på besøkende antas da å være rundt maksimum 40 for både tunge og lette kjøretøy, som da vil øke turproduksjonen ved fyllestasjonen. Resulterende forutsetninger er oppsummert i tabellen under.

Tabell 5: Forutsetninger for bilturproduksjon som følger av tiltaket

Del av drift	Kilde	Antall kjøretøy		Tur-/returfaktor
		Minimum	Maksimum	
Hydrogenproduksjon	Henting av kontainer/tunge kjøretøy	2	0	2
Fyllestasjon	Tunge kjøretøy	2	40	2
	Lette kjøretøy	2	40	2
Øvrig	Driftstekniker	1	1	2

<sup>6</sup> (Norwegian Hydrogen AS v/HRP AS, 2023)

## 3.2 RESULTATER

### TURPRODUKSJON VED TILTAKET

En oppsummering av turproduksjonen ved tiltaket per døgn, følger i tabellen under. Her er det oppgitt turproduksjon som følger både av minimums- og maksimumscenariet, beskrevet av forutsetningen for mulig turproduksjon på kort og lang sikt i delkapittel 3.1. Med bakgrunn i planområdets karakteristika, og anleggets virksomhet er det rimelig å anta at hele økningen i trafikk som følge av NH2 Dombås vil være bilturer.

**Tabell 6:** Mulig endret turproduksjon per døgn som følge av tiltaket. Total turproduksjon er oppgitt som endring i antall bilturer per døgn for de berørte veiene i minimums- og maksimumsscenario.

Del av drift	Kilde	Turproduksjon (ÅDT)	
		Kort sikt	Lang sikt
Hydrogen- produksjon	Henting av kontainer	+4	0
Fylle- stasjon	Tunge kjøretøy	+4	+80
	Lette kjøretøy	+4	+80
Øvrig	Driftstekniker	+2	+2
<b>Sum ÅDT</b>		<b>14</b>	<b>162</b>

Som beskrevet i tabellen over er turproduksjonen som følge av tiltaket beregnet til mellom 14 og 162 bilturer per døgn. Dette er utledet av forutsetningene som er beskrevet i delkapittel 3.1. Intervallet representerer spennet mellom et sannsynlig minimums- og maksimumsscenario for realisert turproduksjon som følge av tiltaket.

Det illustrerte minimumsscenarioet innebærer at antatt turproduksjon på kort sikt som følge av tiltaket, noe som totalt gir en turproduksjon på 14 bilturer per døgn. På den andre side, innebærer det illustrerte maksimumsscenarioet mulig turproduksjon på lang sikt (2030-2040). Dette vil totalt gi en turproduksjon på 162 bilturer per døgn. Langs E6 vil denne økningen av turproduksjon være en økning på 3,45 % ved maksimumsscenarioet, mens ved Blæstervegen vil maksimumsscenarioet gi en økning på kun 0,04 %. Det er også viktig å påpeke at maks-scenarioet også representerer anleggets maksimale kapasitet ved full utnyttelse av fyllestasjonen

### FORHOLD SOM TREKKER MOT MIN- OG MAX-SCENARIO

Det er imidlertid flere forhold som taler for at turproduksjonen per døgn vil være nærmere minimumsscenarioet enn maksimumsscenarioet. Forhold som taler for henholdsvis høyere og lavere bilturproduksjon er listet opp i punktlisten under:

Forhold som bidrar til en høyere bilturproduksjon:

- Utvidelse av kundesegmentet til privatbiler
- Etablering flere anlegg i nettverket, da NH2-anlegget er avhengig av flere fyllestasjoner og utvidelse av kundesegmentet som benytter hydrogen som drivstoff

- Hydrogenproduksjon fordrer strømtilgang til anlegget som per dags dato ikke er tilstrekkelig, noe som innebærer at det må tilkjøres hydrogen for tanking.

Forhold som bidrar til lavere bilturproduksjon:

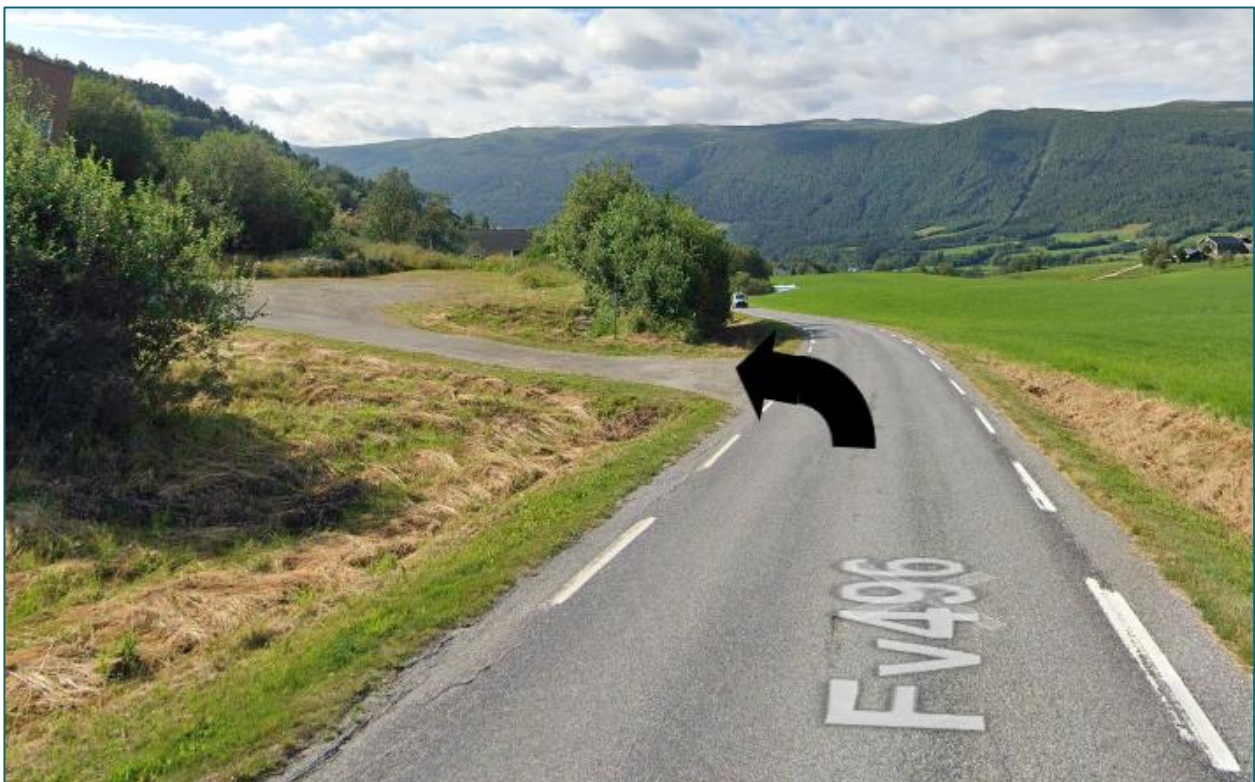
- Dagens kundebase indikerer scenariet på kort sikt.
- Informasjonen som foreligger om driften på kort sikt, i 2024, tilsier at turproduksjonen vil være nærmere minimumsscenarioet.
- Maksimumsscenarioet indikerer maksimal utnyttelse av anlegget, som ikke er sannsynlig på nåværende tidspunkt. Det er derfor mer sannsynlig at turproduksjonen er nærmere minimumsscenarioet enn maksimum.
- Maksimumsscenario er basert på en utvikling frem mot 2040.

## KONSEKVENSER FOR TRAFIKKSIKKERHETEN

Analysen har vist at trafikkmengden rundt planområdet vil øke. Statistikken viser imidlertid at det har vært lite ulykker i området, og risikoen for trafikkulykker ansees således som liten. Det vil likevel være økt sannsynlighet for ulykker ved at flere biler ferdes på en enkelt vei. Det presiseres at tiltaket i seg selv ikke vil være en trussel for trafikksikkerheten. Dette begrunnes særlig med at de berørte veiene i dagens situasjon allerede har relativt høy trafikkmengde, som målt ved ÅDT. Mulig trafikkvekst som følge av tiltaket vil derfor utgjøre en liten prosentdel. Det er likevel et par faktorer som kan påvirke trafikksikkerheten som følge av tiltaket. Disse er belyst i de påfølgende avsnittene, med mulig avbøtende tiltak.

### TRAFIKKSIKKERHET VED ADKOMSTVEIER

Figur 11 under, viser hovedadkomstveien fra Blæstervegen. Dette er i sørgående retning på fylkesveien, der planområdet befinner seg på venstre side.



Figur 8 Viser avkjørsel fra Blæstervegen i sørgående retning til planområdet. Illustrasjon hentet fra Google Maps.

Avkjørselen til området fra Blæstervegen har dårlig sikt, som følge av høydeforskjell i terrenget, vegetasjon og at veien er i kurve. Redusert sikt kan skape et uoversiktlig trafikkbilde og potensielle trafikksikre

situasjoner kan oppstå ved inn- og utkjøring til tomten. Dette gjelder særlig da det også er 80 km/t fartsgrense på strekningen.

I videre prosjektering må det vurderes tiltak som bedrer siktforholdene ved adkomst til tomten, slik som; fjerning av vegetasjon, og massefjerning av området hvor det er store terrengforskjeller i dag. Eventuelt andre tiltak som vil bedre siktlinjene. Fartsreduserende tiltak vil også være med på å forbedre trafikkbildet ved inn- og utkjøring, og kan være et tiltak som forbedrer trafiksikkerheten. Dette kan være å senke fartsgrense, eller legge inn fysiske tiltak som oppfordrer til lavere fart.

Figur på neste side at viser at det også er utfordringer med sikt i motgående kjøreretning ved adkomst fra Blæstervegen nordover mot planområdet; dette er grunnet kurve, stor terrengforskjell og vegetasjon. Tiltak for å bedre trafiksikkerheten må også her vurderes i videre prosjektering, men som et minimum må vegetasjonen fjernes (basert på bildene fra Google Maps). Det er beregnet lav trafikkvekst knyttet til Blæstervegen som følge av tiltaket. Bakgrunnen for å implementere sikkerhetsmessige tiltak er grunnet høy risiko for dødsfall ved eventuelle ulykker med tunge kjøretøy, ikke økningen i trafikk isolert sett.



**Figur 9** Viser avkjørsel fra Blæstervegen i Nordgående retning til planområdet. Illustrasjon er hentet fra Google Maps.

Figuren under viser hovedadkomstveien på vestsiden av planområdet fra E6. Her er det tilrettelagt for inn- og utkjøring ved den nedlagte bensinstasjonen. Ved fremtidig stasjon for hydrogenfylling vil det være viktig med sikker adkomst fra den trafikkerte veien. Som illustrasjonen nedenfor viser er det noe kort påkjøringsfelt når man skal ut fra planområdet og inn på E6. For å skape en mer smidig og sikker adkomst kan det være hensiktsmessig å utvide inn- og utkjøringsfeltene inn til den tiltenkte fyllestasjonen. Dette er også særlig å anbefale siden transporten inn og ut fra stasjonen er i hovedsak tunge og lange kjøretøy. Dette begrunnes med at de fleste kjøretøyene ankommer fra nord. En initiell sporingsanalyse indikerer at avkjørselen må utvides for at et vogntog skal klare en u-sving her. Det er planer om å regulere inn en slik løsning.



Figur 10 Viser innkjøring på E6 fra stasjonen. Illustrasjon er hentet fra Google Maps.

### **TRAFIKKSIKKERHET FOR MYKE TRAFIKANTER**

Plantiltaket og driften legger ikke til grunn økt turproduksjon eller ferdsel av myke trafikanter i tilknytning til planområdet som følge av plantiltaket. Dette begrunnes i at det legges opp til at all tilkomst til og bruk av anlegget vil preges av tunge kjøretøy, samt noe lette kjøretøy (slik som driftstekniker). Anlegget er i utgangspunktet ubemannet og helautomatisk, slik at det heller ikke vil være ansatte som tar seg til og fra planområdet fra kollektivtransport, sykkel eller gange. Det vil derfor ikke være noen konsekvenser for myke trafikanter som direkte konsekvens av plantiltaket, utover økningen i trafikkmengde på Blæstervegen og E6. Samtidig viste gjennomgangen av dagens situasjon at området rundt planområdet i liten grad er tilpasset myke trafikanter, at det er langt til nærmeste kollektivpunkter, med ingen gang- og sykkelveier eller sikre krysningspunkter.

Dagens eksisterende virksomhet, Aspehol salg og service, nord på planområdet vil være preget av uendret bruk av sine områder, med separat atkomst. Det er derfor ikke antatt at det vil være sammenblanding av besøkende til denne virksomheten og NH2.

På bakgrunn av faktorene beskrevet, vurderes ikke trafikksikkerheten for myke trafikanter til å bli påvirket i nevneverdig grad som følge av reguleringstiltaket.



## 4. REFERANSER

Norwegian Hydrogen AS v/HRP AS. (2023). *Planprogram Detaljregulering for NH2 Dombås Dovre kommune.*

Statens vegvesen. (2014). *Håndbok V713 Trafikkberegninger.*

Statens vegvesen. (2023). Vegkart. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/fag/teknologi/nasjonal-vegdatatabank/kart/>