STRATEGISK RÅDGIVNING, UTREDNING OG ANALYSE



TRAFIKKANALYSE
STOKMARKNES MILJØHAVN

HADSEL KOMMUNE

JUNI 2026

TITTEL	TRAFIKKANALYSE – STOKMARKNES MILJØHAVN
OPPDRAGSGIVER	STOKMARKNES MILJØHAVN
RAPPORTTYPE	TRAFIKKANALYSE
VERSJON	ENDELIG RAPPORT 1.2
UTARBEIDET AV	SUSANNE SKOG BERG, SILJE FJÆRESTAD, LENE GUDDAL, HANNE T. ÅMDAL, BEATHE GILLEBO & INGEBORG SVAE
DATO	12.06.2026
GODKJENT AV	SILJE FJÆRESTAD
FORSIDEFOTO	ARKITEKTURFABRIKKEN

HRP AS
DRONNING EUFEMIAS GATE 16
0191 OSLO

Tabell 1: Versjonslogg

DATO	VERSJON	REVISJONEN GJELDER	UTFØRT AV	GODKJENT AV
12.06.2026	1.2 ENDELIG RAPPORT	REVIDERT RAPPORT	SF, HTÅ & IS	SF
05.06.2026	1.1 ENDELIG RAPPORT	REVIDERT RAPPORT	SF, HTÅ	SF
10.04.2026	1.0 FORELØPIG RAPPORT	FORELØPIG RAPPORT	SSB, SF, LG, BG & IS	SF

SAMMENDRAG

OM ANALYSEN

Denne analysen tar for seg en vurdering av mulig trafikkbelastningen i forbindelse med områdeplan for Stokmarknes Miljøhavn. Analyserapporten inneholder en beskrivelse av dagens og fremtidig situasjon, herunder turproduksjonsberegninger, og hensikten er å vurdere og belyse konsekvenser av planlagt utbygging for tilstøtende veinett, samt å følge opp Statens vegvesens kommentarer til planinitiativet.

TURPRODUKSJON – MINIMUMS- OG MAKSIMUSSCENARIOER

Trafikkanalysen har til hensikt å gi en indikasjon på den fremtidige trafikksituasjonen som følge av planen. Det påpekes likevel at det er usikkerhet knyttet til turproduksjonsberegningene, da detaljer knyttet til arealbruk på planområdet og fremtidig transportbehov er utfordrende å anslå. Reguleringsformålet «industri, lager og annen næring» har dessuten et stort variasjonsområde knyttet til turproduksjon. Analysen belyser variasjonsområdet og antatte verdier i konservativ retning.

I analysen beregnes et minimums- og et maksimumsscenario for å kunne oppgi et intervall på hvordan turproduksjonen i det berørte området som følge av planen 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 trafikkvekst som følge av utbyggingsplaner. 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 med tanke på at man ser hvordan variasjonen i ulike forutsetninger kan påvirke ÅDT-tallene, som gir en mer transparent og etterprøvbar analyse.

Turproduksjonen, henholdsvis minimumsscenarioet og maksimumsscenarioet, er oppsummert under:

- *Minimumsscenarioet* legger til grunn at tiltaket genererer ytterligere:
    - *746 bilturer per døgn*
- *Maksimumsscenarioet* legger til grunn at tiltaket genererer ytterligere:
    - *2 127 bilturer per døgn*

Scenarioene ovenfor er mulig endret årsdøgntrafikk som følge av tiltaket per døgn. Den faktiske turproduksjonen antas å ligge innenfor dette spennet og vil variere med hvilke typer virksomheter som etableres og hvor stor andel av trafikken som eventuelt vil bli håndtert via sjøveien. Planene om etablering av en «sjømat-hub», det vil si at aktører med sjømatrettet virksomhet, ved havna vil kunne bidra til å øke andelen sjøbasert transport, noe som kan redusere behovet for landbasert transport til og fra området. Intervallets bredde er også et bilde på usikkerhet i hvilke virksomheter som vil etablere seg på området, samt mulig reduksjon eller økning i bilturproduksjon som følge av sjøtransport. En utvikling dominert av industri- og lagerformål, eller virksomheter som trevare og annen mindre trafikkintensiv produksjon, vil trolig gi trafikk i retning av minimumsverdien. I tillegg vil høy andel sjøbasert transport av varer og materialer redusere behovet for landbasert biltransport til og fra området. På den annen side vil en større andel trafikkintensiv næring, og en mindre andel trafikk som går sjøveien derimot trekke trafikken mot øvre del av intervallet.

I denne analysen er det også gjennomført en sensitivitetsanalyse som beregner et høyere maksimumsscenario på 3 612 bilturer per døgn. Dette representerer et ytterpunkt som viser hva som kan skje dersom planområdet utvikles med betydelig større andel av arealet tilknyttet næring som, fordelt over etasjer, har høyere turproduksjonsintensitet enn industri- og lagerformål. Dette scenariet vurderes imidlertid som mindre sannsynlig gitt forventet type virksomhet, og er derfor ikke lagt til grunn i hovedintervallet for turproduksjon. Sensitivitetsanalysen er likevel tatt med for å synliggjøre hvordan ulike forutsetninger kan påvirke trafikkbildet.

Det hersker stor usikkerhet i analysen og beregnet turproduksjon. Det er bevisst beregnet et bredt intervall for å si noe om nyskapt trafikk for å fremheve dette. Det presiseres at mengden trafikk som genereres som følge av en eventuell realisering av planen vil være aktørspesifikk og variere på bakgrunn av næringen/industri eller virksomhet som etableres, utnyttelsesgrad, antall ansatte og andelen av

trafikken som går sjøveien. Dette gjelder særlig for næring og industri, hvor det er stor variasjon i hvilken grad virksomheten genererer nyskapt trafikk. Det bemerkes også at faktisk turproduksjon i enkelte tilfeller kan bli lavere eller høyere enn det beregnede intervallet, dersom virksomhetene som etableres skiller seg vesentlig fra erfaringstallene som er benyttet i analysen.

Analysen viser at trafikkmengden på, og rundt, planområdet vil øke som følge av full utbygging av Miljøhavna. Dette påvirker også trafikksikkerheten i området ettersom økt trafikk isolert sett vil øke sannsynligheten for uønskede hendelser. Mulige konsekvenser er drøftet under.

Det anbefales at det nye krysset ved fylkesveien, som skal gi adkomst til Miljøhavna, verifiseres for å sikre at det er dimensjonert for den forventede trafikkmengden, slik at det ikke utgjør en risiko for trafikksikkerheten. Siktforholdene i området vurderes som generelt gode, og terrenget er flatt uten betydelige visuelle hinder. Det anbefales likevel en nærmere faglig vurdering av siktforholdene i det nye krysset for å sikre at kravene i gjeldende håndbøker oppfylles, og at den prosjekterte løsningen er tilpasset de beregnede trafikkmengdene.

Tilretteleggingen for myke trafikanter er i dag begrenset på grunn av manglende gang- og sykkelanlegg og fravær av sikre krysningspunkt over fylkesveien. Det finnes ingen sammenhengende løsning mellom nærmeste bussholdeplass og planområdet. Planen legger til rette for gang- og sykkelløsninger ved nytt kryss, men en rest-strekning langs fylkesveien forblir uten tilrettelegging. For kollektivreisende fra Stokmarknes vil derfor deler av gangstrekningen fortsatt være utrygg. Selv med internt fortau i planområdet oppnås ikke et helhetlig og trygt gang- og sykkelveinett langs fylkesveien uten større, regionale tiltak.

Selv om tilgjengelige Strava-data viser at noe gang- og sykkeltrafikk forekommer langs fylkesveien, vurderes det at hovedtyngden av trafikken til Miljøhavna vil skje med bil, tungtransport eller komme via sjøveien. Det anbefales at trafikksikkerheten vurderes på nytt når aktørbildet, trafikkmønster og driftsforhold er bedre kjent.

INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG III

INNHOLDSFORTEGNELSE V

1. INNLEDNING 7
   - 1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL MED ANALYSEN 7
   - 1.2 PLANOMRÅDET 7
2. DAGENS SITUASJON 11
   - 2.1 ADKOMST OG TILSTØTENDE VEIER 11
   - 2.2 FARTSGRENSER 12
   - 2.3 ULYKKESSITUASJONEN 12
   - 2.4 BILTRAFIKK 14
   - 2.5 KOLLEKTIVTRAFIKK OG MYKE TRAFIKANTER 16
3. FREMTIDIG SITUASJON 19
   - 3.1 OM TILTAKET 19
   - 3.2 FORUTSETNINGER FOR ANALYSEN 23
4. KONSEKVENSVURDERING 28
   - 4.1 TURPRODUKSJON VED TILTAKET 28
   - 4.2 KONSEKVENSER FOR TRAFIKKSIKKERHETEN 31
   - 4.3 USIKKERHET 32
5. REFERANSER 34

TABELLER

TABELL 1: VERSJONSLOGG II
TABELL 2: FARTSGRENSER OG NØKKELTALL FOR TILSTØTENDE VEIER. 12
TABELL 3: REGISTRERTE TRAFIKKULYKKER I OMRÅDET FRA OG MED 2010 OG FREM TIL I DAG (REF. FIGUR 9). 13
TABELL 4: DAGENS ÅDT VED PLANOMRÅDET OG PROSENTVIS ANDEL AV LANGE KJØRETØY. 14
TABELL 5: PROSENTVIS ENDRING I TRAFIKKMENGDE PER ÅR FOR NORDLAND (PERSONTRANSPORT OG GODSTRANSPORT) 15
TABELL 6: ÅDT FREMSKREVET FOR HHV. 2026 OG 2046 (20 ÅR FREM I TID) BASER PÅ TRAFIKKTALL FRA 2024 15
TABELL 7: TURPRODUKSJON PER ENHET PER DØGN, FRA SVVS HÅNDBOK V713 TRAFIKKBEREGNINGER (S. 55) 26
TABELL 8: MULIG ENDRET TURPRODUKSJON PER DØGN SOM FØLGE AV TILTAKET, MED ULIKE SCENARIER, FORDELT PÅ MINIMUMSSCENARIO OG MAKSIMUMSSCENARIO. 28
TABELL 9 MULIG NYSKAPT TRAFIKK VED SCENARIO 1. 29
TABELL 10 MULIG NYSKAPT TRAFIKK VED SCENARIO 2. 29
TABELL 11 MULIG NYSKAPT TRAFIKK VED SCENARIO 3. 29

FIGURER

FIGUR 1: KARTUTSNITT OVER PLANOMRÅDET MARKERT MED GUL SIRKEL. (KILDE: HENTET FRA PLANBESKRIVELSE, HRP 2026). 7
FIGUR 2: OVERSIKT OVER PLANOMRÅDET, MED INDUSTRIOMRÅDET. (KILDE: HENTET FRA PLANBESKRIVELSE, HRP 2026). 8
FIGUR 3: PLANKART BØ24 OMRÅDEPLAN BØRØYA INDUSTRIOMRÅDE. (KILDE: HENTET FRA PLANBESKRIVELSE, HRP 2026). 9
FIGUR 4: FORSLAG TIL PLANKART BØ43 BØRØYA INDUSTRIOMRÅDE ØST. (KILDE: HENTET FRA PLANBESKRIVELSE, HRP 2026). 10
FIGUR 5: OVERSIKT OVER PLANOMRÅDET, ADKOMSTVEI OG TILSTØTENDE HOVEDVEIER 11
FIGUR 6: KRYSS FV82-INDUSTRIVEIEN, SETT FRA VEST. BILDE TATT JULI 2022 (GOOGLE MAPS). 11
FIGUR 7: KRYSS FV82-INDUSTRIVEIEN, SETT FRA NORD. BILDE TATT JULI 2022 (GOOGLE MAPS) 12
FIGUR 8: INDUSTRIVEIEN, SETT FRA SØR. BILDE TATT JULI 2022 (GOOGLE MAPS). 12
FIGUR 9: REGISTRERTE TRAFIKKULYKKER VED PLANOMRÅDET FRA 2010 TIL 5. OKTOBER 2025. (KILDE: VEIKART.NO). NUMMER I FIGUREN VISER TIL ID-NUMMER FOR HENDELSEN SOM SAMSVARER MED TABELL 3) 13
FIGUR 10: DAGENS ÅDT VED PLANOMRÅDET 14

Figur 11: Kollektivpunkter i tilknytning til planområdet.....16
Figur 12: Beveielsesmønster for gående ved planområdet. (Kilde: Strava.com).....17
Figur 13: Beveielsesmønster for syklende ved planområdet. (Kilde: Strava.com).....17
Figur 14: Kart med oversikt over gang- og sykkelveier, fortau og fotgjengerfelt.....18
Figur 15: Planlagt arealbruk. (Kilde: Hentet fra planbeskrivelse, HRP 2025).....19
Figur 16: Mulig utvikling og aktørbilde (Kilde: Arkitekturfabrikken AS).....20
Figur 17: Røde bokser viser veier som ikke er opparbeidet og foreslås tatt ut av plankartet. Grønn boks viser plassering for ny tverrforbindelse mellom planområdet og fylkesveien.....21
Figur 18: Viser ny tverrforbindelse mellom planområdet og fylkesveien. (Kilde: Norconsult 2025) ...21
Figur 19: Planlagt kryss Fv82-Miljøhavna, sett fra vest. Bilde tatt juli 2022 (Google Maps).....22
Figur 20: Planlagt kryss Fv82-Miljøhavna, sett fra øst. Bilde tatt juli 2022 (Google Maps).....22

1. INNLEDNING

I dette kapittelet beskrives bakgrunnen og formålet med analysen. Videre følger en beskrivelse av planområdet, herunder tidligere og tilstøtende planer.

1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL MED ANALYSEN

HRP AS er engasjert av Stokmarknes Miljøhavn til å endre og utvide områdeplan for Stokmarknes Miljøhavn. Hovedhensikten med endringene er å gjøre planen mer fleksibel og lite begrensende, slik at det er enklere for oppdragsgiver å styre utviklingen slik de ønsker. Det er derfor ønskelig å gjennomføre følgende enderinger:

- Kommunalteknisk område omreguleres til «Lager, industri og annen næring».
- Alt areal omreguleres til «Lager, industri og annen næring».
- Veiareal som ikke allerede er opparbeidet, tas ut av plankart.
- Havneområdet (SHA) justeres til å omfatte det brosteinlagte arealet til Hadsel havn.

I tillegg er det ønskelig å legge til rette for en utvidelse av næringsområdet, for å få mer areal til ønsket næringsetablering. Det foreslås derfor å legge til rette for en ytterligere utfylling i sjø på ca. 88 000 m^2.

Som en del av dette arbeidet gjennomfører HRP en trafikkanalyse i forbindelse med områdereguleringsplan for Stokmarknes Miljøhavn. Hensikten med analysen er å vurdere hvordan utvidelsen av næringsområdet påvirker trafikkmengder, konsekvenser for tilstøtende veinett og trafikksikkerhet.

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.

1.2 PLANOMRÅDET[1]

Planområdet ligger på Børøya i Hadsel kommune. Området ligger i den nordre randsonen av sentrumsbebyggelsen i Stokmarknes og sør for flyplassen på Stokmarknes. Hele planområdet er på totalt ca. 322 daa, hvor av om lag 88 daa av dette er nye arealer for utfylling i sjø.

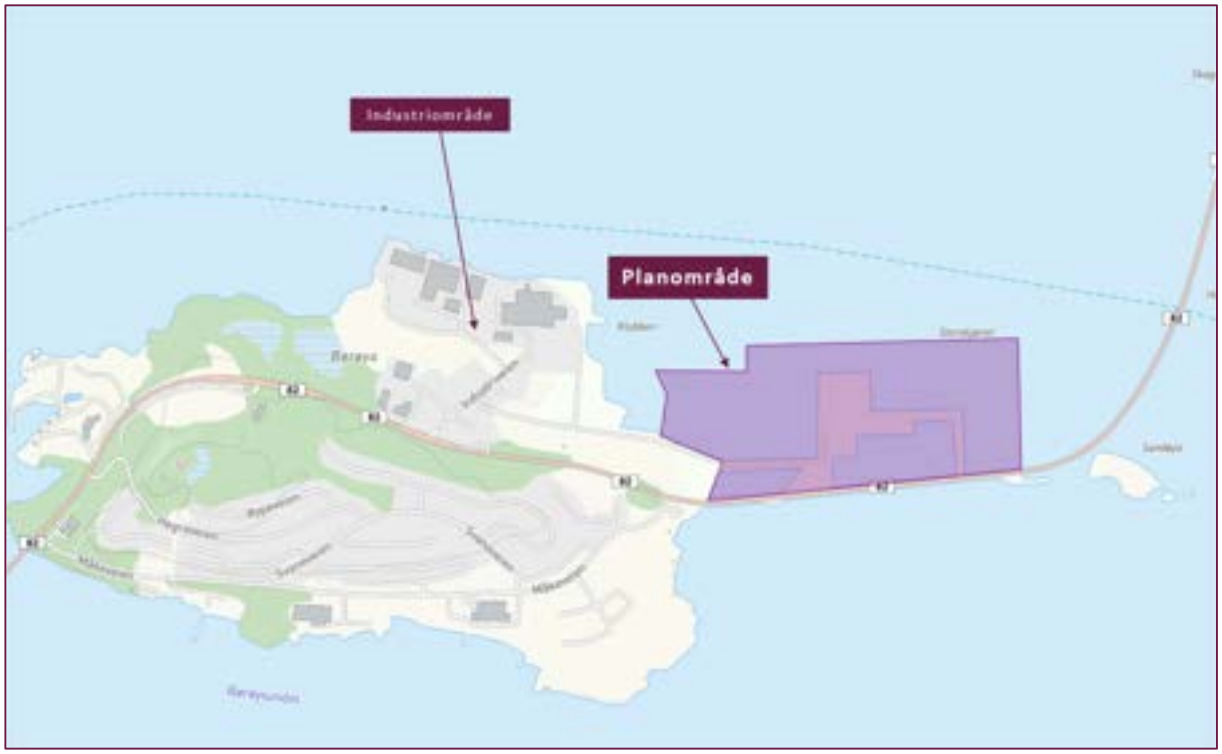
Figur 1 under viser planområdets plassering markert med gul sirkel.



Figur 1: Kartutsnitt over planområdet markert med gul sirkel. (Kilde: Hentet fra planbeskrivelse, HRP 2026).

[1] Hentet fra planbeskrivelsen (HRP, 2026)

Planområdet inngår i et større industriområde under utvikling, med virksomhet hovedsakelig knyttet til maritim industri og transport. Den eksisterende næring-/industribebyggelsen ligger vest for planområdet ved krysset industriveien X fv.82, hvor blant annet Skretting, Nordlaks og Reno-Vest holder til. Innenfor planområdet pågår utfylling i sjø i tråd med gjeldende reguleringsplan, og deler av havne- og veiareal er opparbeidet. Adkomst til planområdet skjer via fv. 82 x Industriveien, som betjener hele industriområdet på Børøya.



Figur 2: Oversikt over planområdet, med industriområdet. (Kilde: Hentet fra planbeskrivelse, HRP 2026).

TIDLIGERE OG TILSTØTENDE PLANER

Den fremtidige situasjonen i området er avhengig av hvilke planlagte prosjekt i regionen som iverksettes, og når disse iverksettes, da det er mange parallelle prosesser pågående for industriutvikling på Børøya. Det antas at planene under har innflytelse på trafikkbildet, samt er kilde for trafikktall i denne analysen. Dette øker usikkerheten i analysen.

BØ24 – OMRÅDEPLAN FOR BØRØYA INDUSTRIOMRÅDE

Mindre deler av området er regulert gjennom BØ24 områdeplan for Børøya industriområde. Intensjonen med planen er å sikre en helhetlig og omforent utvikling av industriområdet på Børøya.

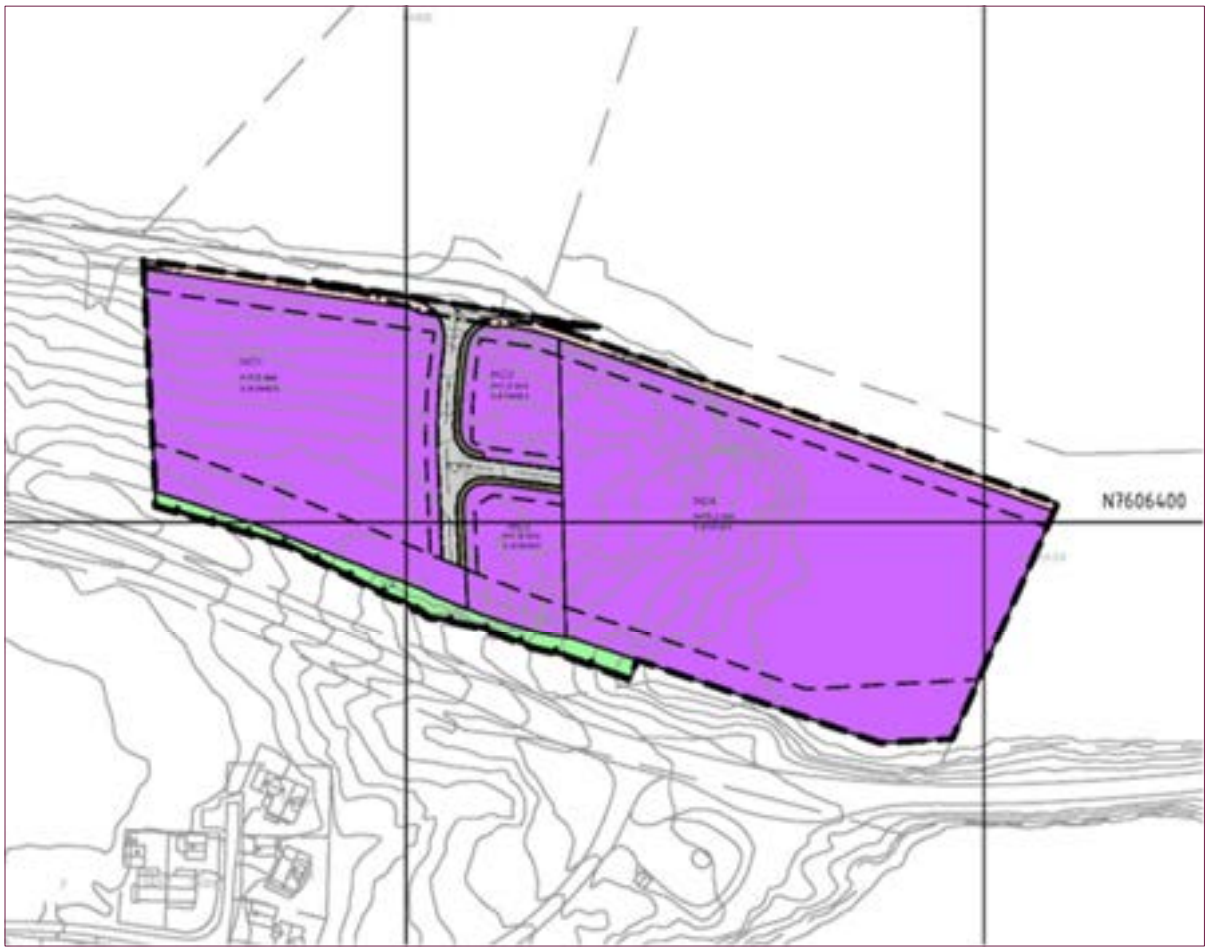


Figur 3: Plankart BØ24 områdeplan Børøya industriområde. (Kilde: Hentet fra planbeskrivelse, HRP 2026).

BØ43 – BØRØYA INDUSTRIOMRÅDE, DETALJREGULERING ØST (PLANID 1866_202210)

Det er utarbeidet et forslag til reguleringsplan for området avsatt som B16 i områdeplanen for Børøya. Planen er førstegangsbehandlet av kommunen og er sendt på høring.

Planen legger til rette for lett industri, lager, distribusjon og håndverksbedrifter med tilhørende adkomst. Området skal fungere som et «småbedriftskvartal» med mindre bedrifter som skal komplementere de større virksomhetene på Børøya.



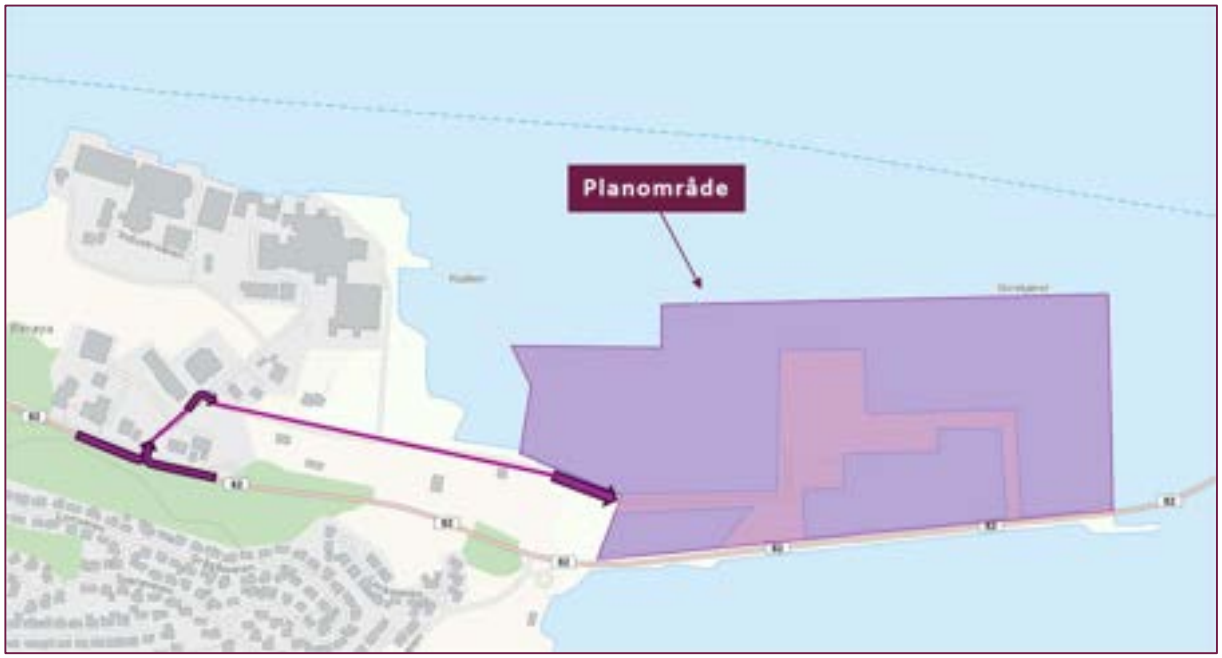
Figur 4: Forslag til plankart BØ43 Børøya industriområde øst. (Kilde: Hentet fra planbeskrivelse, HRP 2026).

2. DAGENS SITUASJON

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

2.1 ADKOMST OG TILSTØTENDE VEIER

I dag skjer adkomst til området via fylkesveien (fv.82) X Industriveien. Stokmarknes miljøhavn deler adkomst med øvrige industriområde på Børøya. Det er også trafikk fra etablerte aktører mellom tilstøtende industriområde og planområdet i dagens situasjon, ytterligere beskrevet under biltrafikk.



Figur 5: Oversikt over planområdet, adkomstvei og tilstøtende hovedveier.

Figur 6 og Figur 7 viser adkomst til Industriveien fra fylkesveien fra henholdsvis vest og øst, og Figur 8 viser videre vei rett etter avkjørsel på Industriveien og inn på vei som fører til planområdet.



Figur 6: Kryss Fv82-Industriveien, sett fra vest. Bilde tatt juli 2022 (Google Maps).



Figur 7: Kryss Fv82-Industriveien, sett fra nord. Bilde tatt juli 2022 (Google Maps).



Figur 8: Industriveien, sett fra sør. Bilde tatt juli 2022 (Google Maps).

2.2 FARTSGRENSER

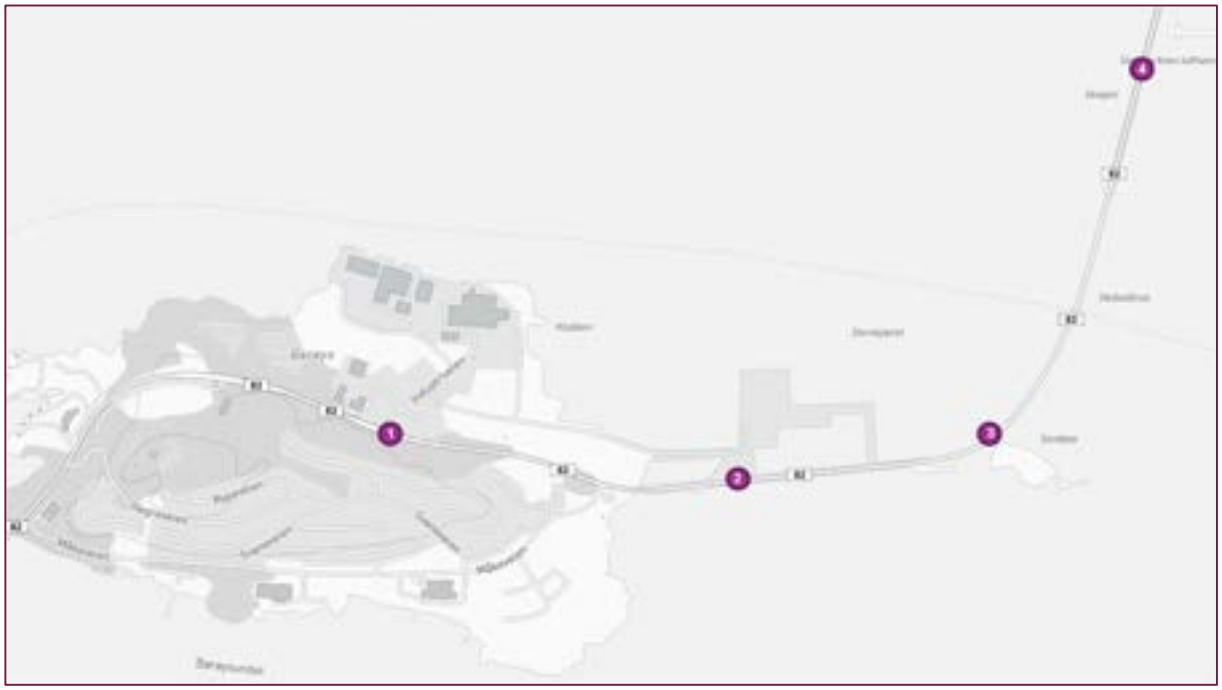
Fartsgrenser for tilstøtende veier ved planområder fremkommer i tabellen under:

Tabell 2: Fartsgrenser og nøkkeltall for tilstøtende veier.

Tilstøtende vei	Fartsgrense
Fylkesvei 82 (Fv82)	80 km/t
Industriveien (Kv2413)	50 km/t

2.3 ULYKKESSITUASJONEN

For å få et overblikk over ulykkesbildet i området, er registrerte ulykker rundt planområdet, for de 15 siste årene, vist i figuren under. Figur 9 viser at alle registrerte ulykker har inntruffet langs Fylkesvei 82 (Fv82). Det er ingen registrerte ulykker langs Industriveien i samme tidsperiode. Data for trafikkulykker er hentet fra Statens Vegvesens veikart.



Figur 9: Registrerte trafikkulykker ved planområdet fra 2010 til 5. oktober 2025. (Kilde: Veikart.no[2]). Nummer i figuren viser til ID-nummer for hendelsen som samsvarer med Tabell 3).

Siden 2010 er det registrert fire trafikkulykker i nærheten av planområdet. Én av disse ulykkene, ulykke med ID 1, har skjedd i krysset for adkomst til Industriveien og planområdet, og ulykkestypen her var «Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvingning». Den andre ulykken, med ID 2, er registrert like ved planområdet og av typen «ulykke ved møting». Øst for planområdet er det registrert en ulykke (ID 3) med typen «ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning». Den fjerde ulykken, med ID 4, skjedde på Hadselbrua nord for planområdet og er registrert som «enslig kjøretøy utfor veien». Ingen av ulykkene involverer myke trafikanter.

Det er viktig å poengtere at det foreligger mørketall knyttet til ulykker, ettersom kun hendelser der politiet er involvert er blitt registrert[3]. Nesten-ulykker blir heller ikke registrert, noe som kan innebære at det reelle omfanget av hendelser er høyere enn tallene viser. I tillegg ser det også ut som det kun er ulykker på offentlig vei som registreres.

I tabellen under følger en beskrivelse av ulykkene markert i kartet.

Tabell 3: Registrerte trafikkulykker i området fra og med 2010 og frem til i dag (ref. Figur 9).

ID	Vei	Måned/år	Ulykkestype	Enhet(er)	Fartsgrense
1	Fylkesvei 82 (Fv82)	Desember 2018	Kryssende kjøreretning – *Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvingning*	2 stk.	80 km/t
2	Fylkesvei 82 (Fv82)	August 2024	Motsatt kjøreretning – *Ulykke ved møting*	2 stk.	80 km/t
3	Fylkesvei 82 (Fv82)	April 2014	Samme kjøreretning – *Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning*	2 stk.	80 km/t
4	Fylkesvei 82 (Fv82)	November 2021	Utforkjøring – *Enslig kjøretøy kjørte utfor veien*	2 stk.	80 km/t

[2] (Statens vegvesen, 2026)
[3] (Statens vegvesen, 2026)

2.4 BILTRAFIKK

TRAFIKKMENGDE

«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».

Veikart og trafikkdata fra SVV[4] er benyttet for å kartlegge trafikkmengden i området. Det er oppgitt ÅDT tall fra 2024 langs tre delstrekninger av fylkesveien[5]. Trafikkmengdene fra målingene er gjengitt i tabell nedenfor.

Tabell 4: Dagens ÅDT ved planområdet og prosentvis andel av lange kjøretøy.

Nr	ÅDT	År	Grunnlag for ÅDT	Andel lange kjøretøy
1	4580	2024	Kontinuerlig trafikkregistrering	8%
2	4500	2024	Erfaringsbasert estimat	8%
3	5600	2024	Erfaringsbasert estimat	9%
4	2653	2024	Kontinuerlig trafikkregistering	
5	2648	2025	Kontinuerlig trafikkregistrering	

Langs fylkesveien vest for planområdet og vest ved avkjørselen til Industriveien er det også plassert et kontinuerlig tellepunkt. Kontinuerlig trafikkregistrering beregner her en ÅDT på 2654 i 2024 og en ÅDT på 2648 i 2025[6]. Plasseringen av det kontinuerlige tellepunktet er vist i figuren nedenfor, sammen med øvrige punkter.



Figur 10: Dagens ÅDT ved planområdet

Det er verdt å presisere at trafikkdata 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 altså trafikkbelastningen være større i enkelte perioder/dager/tider på døgnet, enn for andre perioder. Dagens trafikkmengder er illustrert i figuren under.

[4] (Statens vegvesen, 2026)
[5] (Statens vegvesen, 2026)
[6] (Statens vegvesen, 2026)

I dag genererer planområdet videre anleggstrafikk fra pågående utfyllingsarbeid i Miljøhavna, hovedsakelig tunge kjøretøy som transporterer masser til og fra området. Den øvrige trafikken i området og langs Industriveien består primært av vare- og personbiltrafikk til og fra virksomhetene på Børøya og i det nærliggende industriområdet. Samtidig er det en utvikling der en stadig større andel av transporten av råvarer og innsatsfaktorer går via sjøveien, med videre utskiping av ferdigvarer sjøveien. Dette medfører at internveien mellom industriområdet og Stokmarknes Miljøhavn i økende grad benyttes til lokal transport mellom havna og virksomhetene, fremfor lengre transporter via fylkesveien. I tillegg forekommer gjennomgangstrafikk fra kjøretøy som benytter fylkesveien som hovedferdselsåre forbi området.

GENERELL TRAFIKKVEKST, VED NULLALTERNATIVET I 2045

For å si noe om fremtidig trafikksituasjon, foruten tiltaket, er det sett på generell trafikkvekst. Tabell 5 viser utvikling i samlet trafikkmengde (millioner kilometer), som årlige vekstrater i prosent for lette og tunge biler (personbiler og godsbiler) for Nordland.

Tabell 5: Prosentvis endring i trafikkmengde per år for Nordland (persontransport og godstransport)[7]

Periode	2020-2030	2030-2060	2020-2060
Årlig økning i generell trafikk	1 %	0,13 %	0,34 %

Dette tilsvarer en generell trafikkvekst på ca. 6 prosent de neste 20 årene (frem mot 2046)[8], i nullalternativet. Alt annet likt, og uten næringsutvikling på planområdet, vil den generelle trafikkveksten i 2045 tilsvare følgende ÅDT langs veiene ved planområdet:

Tabell 6: ÅDT fremskrevet for hhv. 2026 og 2046 (20 år frem i tid) baser på trafikktall fra 2024

Vei	ÅDT (2024)	Dagens ÅDT (2026) *	ÅDT 2046 som følge av generell trafikkvekst
Fylkesveien ÅDT 1	4 580	4 672	4 956
Fylkesveien ÅDT 2	4 500	4 590	4 869
Fylkesveien ÅDT 3	5 600	5 712	6 059
Fylkesveien kontinuerlig trafikkregistrering 2024	2 654	2 707	2 872
Fylkesveien kontinuerlig trafikkregistrering 2025	2 648	2 674	2 837

**Fremskrevet fra 2024 (ÅDT oppgitt i Veikart og trafikkdata[9]) med 1 prosent årlig trafikkvekst.*
***Framskrevet fra 2025 (ÅDT oppgitt i trafikkdata i tellepunkt)*

Det er knyttet usikkerhet til den faktiske trafikkmengden i dagens situasjon. Trafikktall hentet fra Veikart samsvarer ikke fullt ut med data fra de kontinuerlige tellepunktene i 2024 og 2025. De kontinuerlige tellingene viser omtrent halvparten av ÅDT-verdiene som er oppgitt i Veikart for tilsvarende år. Ettersom det er usikkerhet rundt hva avviket mellom Veikart og de kontinuerlige trafikkregistreringene faktisk skyldes, bør tallene tolkes med forsiktighet.

Kystverket anslår en 45 % økning i skipstrafikken i Nordland innen 2040 og etableringen av et nytt industriområde vil bidra til denne veksten.

FORDELING PÅ VEINETTET

For å fastsette antakelser om retningsfordeling på veinettet benyttes kontinuerlige trafikkregistreringer på Børøya fra Statens vegvesen. I 2024 ble det registrert en ÅDT på 2 654 kjøretøy, hvorav 1 326 kjørte i retning Sortland og 1 328 i retning Stokmarknes. I 2025 ble det registrert en ÅDT på 2 648 kjøretøy, med 1 319 i retning Sortland og 1 328 i retning Stokmarknes. Dette tilsvarer i begge år en tilnærmet lik

[7] (Transportøkonomisk institutt, 2022)
[8] Med utgangspunkt i 4 år med årlig vekstrate på 1% (2026-2029), og 16 år med vekstrate 0,13% (2030-2046)
[9] (Statens vegvesen, 2026)

retningsfordeling, med om lag 50 prosent av trafikken i hver retning. Det legges derfor til grunn en antakelse om en jevn (50/50) fordeling mellom øst- og vestgående trafikk.

2.5 KOLLEKTIVTRAFIKK OG MYKE TRAFIKANTER

KOLLEKTIVTRAFIKK

Det er i dag to holdeplasser i nærheten av planområdet, ett ved avkjøringen fra fylkesveien og en lenger øst ved Måkeveien (se kart under). Bussavganger er spredt innenfor arbeidsdagen, med topp i morgen- og ettermiddagstimen.



Figur 11: Kollektivpunkter i tilknytning til planområdet.

Holdeplassene betjener i dag følgende ruter mandag til fredag[10]:

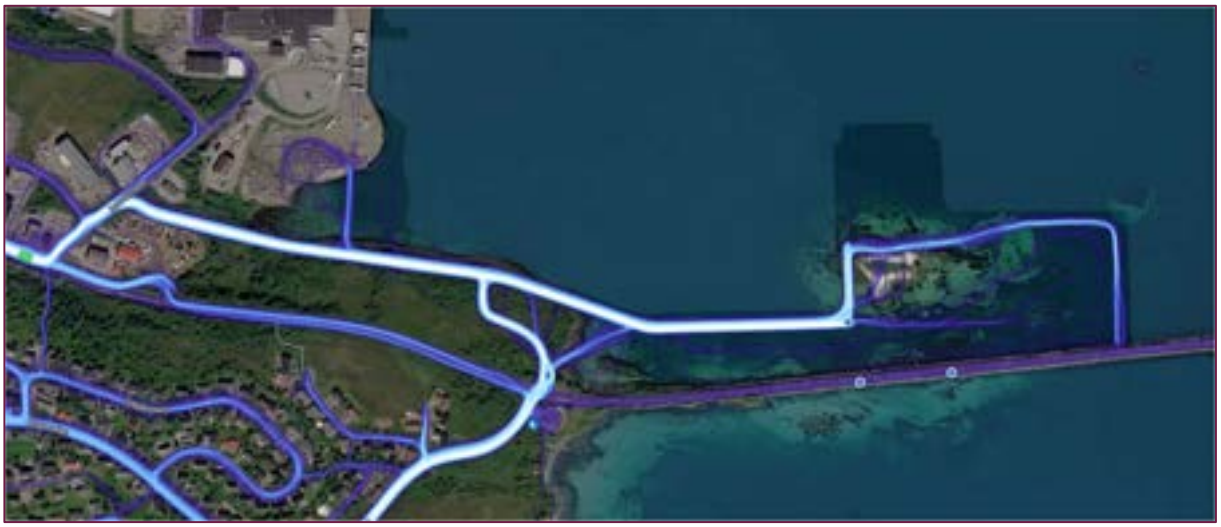
- 754 (Sortland-Stokmarknes-Melbu)
  Region- og interkommunal rute med avgang ca. hver time mellom kl. 06:00 og 21:00 fra begge holdeplassene, med flest avganger i morgen- og ettermiddagsrush (rundt kl. 07:00–09:30 og 14:00–17:00) i begge retninger.
- 832 (Stokmarknes-Skagen-Slottnes)
  Lokalrute med avganger hovedsakelig mellom kl. 06:00 og 17:30 fra begge holdeplassene, med flest avganger mellom kl. 13:00 og 16:00 i begge retninger. Det er ingen avganger midt på dagen (08:00–13:00) eller på kveldstid.
- 852 (Skolerute Stokmarknes)
  Skolerute med avgang én gang daglig rundt kl. 15:20 fra begge holdeplassene, i retning Stokmarknes.

MYKE TRAFIKANTER

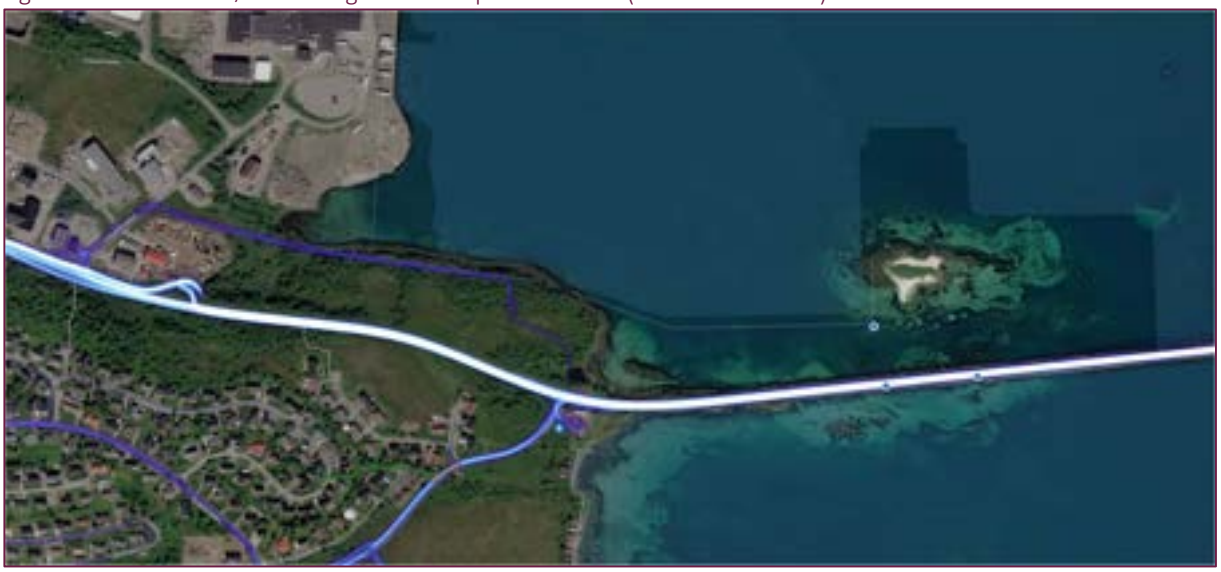
Strava.com sitt heatmap[11] benyttes for å gi et inntrykk av hvordan myke trafikanter ferdes i området, da det ikke foreligger annet datagrunnlag. Det presiseres at kartet kun gir en indikasjon på ferdselsårer

[10] (Reis Nordland, 2026)
[11] (Strava, 2026)

i området og ikke bør tolkes som tellinger. Kartet viser en tydelig registrert ferdsel av gående, løpende og syklende i området. Figur 12 viser beveielsesmønsteret til gående og løpende i området, mens Figur 13 viser beveielsesmønsteret til syklende.



Figur 12: Beveielsesmønster for gående ved planområdet. (Kilde: Strava.com).



Figur 13: Beveielsesmønster for syklende ved planområdet. (Kilde: Strava.com).

Beveielsesmønsteret viser følgende:

- Gående krysser FV82 fra Måkeveien og inn på vei ved planområdet.
- Gående ferdes hovedsakelig langs veien ved planområde og Industriveien.
- Syklende benytter i stor grad FV82.

Området er delvis tilrettelagt for myke trafikanter, med gang- og sykkelvei fra Børøya nord-bussholdeplass videre langs fylkesveien vestover. Det er også fortau fra avkjørselen og innover Industriveien, samt et kort stykke inn mot Stokmarknes miljøhavn fra Industriveien. Det finnes et fotgjengerfelt i avkjørselen fra fylkesveien til Industriveien. Det er imidlertid ikke fotgjengerfelt der gående krysser FV82 fra Måkeveien, og det finnes ikke gang- og sykkelvei øst for Børøya nord-bussholdeplass[12].

[12] Hentet fra Google Street View bilder fra 2022

På figuren under vises et kart som illustrerer gang- og sykkelveier, samt fotgjengerfelt, markert med lilla linje. På kartet er de tre fotgjengerfeltene ved Industriveien fremhevet.



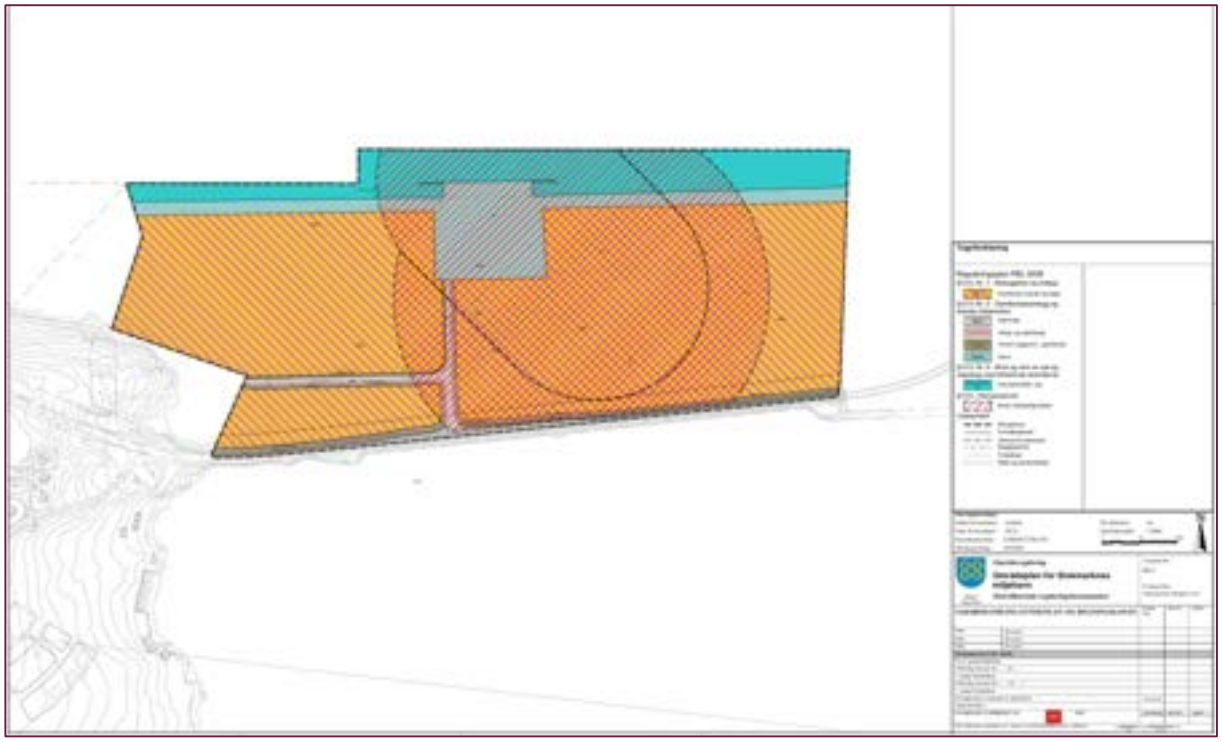
Figur 14: Kart med oversikt over gang- og sykkelveier, fortau og fotgjengerfelt.

3. FREMTIDIG SITUASJON

I dette kapittelet fremkommer informasjon om fremtidig situasjon på området, herunder analyseforutsetninger for konsekvensvurderingen i kapittel 4, samt planlagte tiltak som påvirker turproduksjon og trafikksikkerhet.

3.1 OM TILTAKET[13]

Planarbeidet skal legge opp til en vesentlig utvidelse av eksisterende industri- og næringsområde. Planlagt arealbruk omhandler også utvidelse av eksisterende næringsområde i sjø, for å legge til rette for ytterligere næringsvirksomhet. Det legges til rette for ca. 88 daa utfylling i sjø, både vest og nord for eksisterende utfylling. Det tilrettelegges for grønn industri som kan inkludere LNG-terminal, sagbruk, trevirke og tømmerkai, containerhavn, leverandørnæring av elektronikk, service og mekanikk, biogassanlegg, og proteinproduksjon for dyrefor og/eller hydrogenfabrikk. Hensikten med planen er å etablere Stokmarknes Miljøhavn som en regional sentralhavn i Lofoten og Vesterålen, samt forsterke og skape synergier mellom allerede etablert industri og næring i regionen. I figuren nedenfor vises planlagt arealbruk av planområdet.



Figur 15: Planlagt arealbruk. (Kilde: Hentet fra planbeskrivelse, HRP 2025).

Området foreslås regulert til industri, lager og annen næring (kombinert formål). Planens arealformål for dette utgjør totalt 206 357 m², markert som lilla/gul stripet areal i Figur 15. Med en forutsetning om 80 % BYA gir dette et potensielt byggeomfang på om lag 165 000 m² for ny industri- og næringsbebyggelse.

Innenfor utvidelsesområdet skal det legges til rette for industri- og næringsvirksomheter av forskjellige former, som har behov for adkomst til sjø eller som har synergier med å plasseres tett på havnevirksomhet. Planen skal legge til rette for en fleksibel bruk av havna, og det er få virksomheter som er endelig fastsatt. Arkitekturfabrikken AS har laget en illustrasjon som viser en rekke virksomheter som kan være aktuelle, disse presenteres i illustrasjonen under.

[13] Hentet fra planbeskrivelsen (HRP, 2026).

Det er også sett på muligheter for å etablere båtheis/-slip, sagbruk med palleproduksjon og noe videresalg av tømmer. Det foreligger nå nye planer om etablering av en «sjømat-hub» ved havna for å utnytte synergier med sjøtransport til etablerte virksomheter på tilstøtende industriområde.

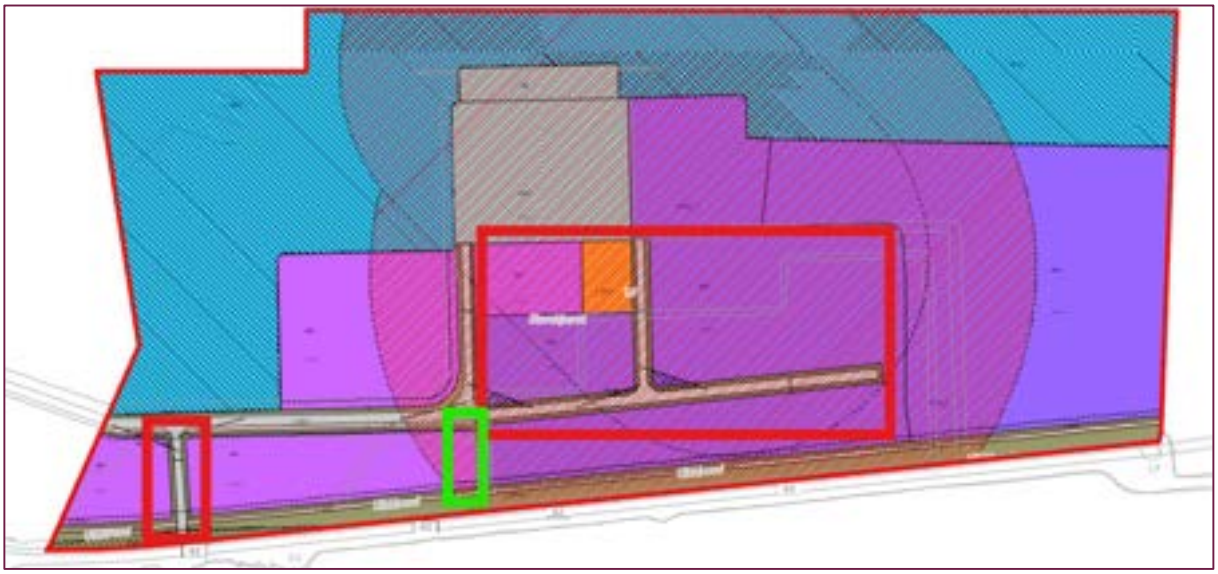


Figur 16: Mulig utvikling og aktørbilde (Kilde: Arkitekturfabrikken AS).

ADKOMST OG UTBEDRING AV KRYSS

Det skal være to separate tilkomster til området: en ny tilkomst som nå prosjekteres, og den eksisterende avkjørselen til Industriveien cirka én kilometer lenger vest. Internveien mellom disse to tilkomstene skal være åpen for gjennomkjøring. Det forventes at store mengder varevolumer vil transporteres fra Stokmarknes Miljøhavn via denne internveien og videre til industriområdet på Børøya, til virksomheter som Skretting og Nordlaks. En stor andel av trafikken knyttet til tiltaket vil derfor benytte internveien.

I dagens plan er det regulert inn et nytt kryss fra fylkesveien som videreføres i planarbeidet. Krysset vil oppdateres i tråd med kravene i N100, og det settes av nødvendig areal for en tilfredsstillende løsning i samarbeid med fylkeskommunen som veieier. Figurene på neste side viser utklipp av prosjektert veiløsning, samt endret løsning for adkomst fra fylkesveien og internt veinett.



Figur 17: Røde bokser viser veier som ikke er opparbeidet og foreslås tatt ut av plankartet. Grønn boks viser plassering for ny tverrforbindelse mellom planområdet og fylkesveien.

Innenfor planområdet løses trafikk med internt veinett som prosjekteres i neste fase da det skal tilpasses aktørbildet. Regulert internt veinett som ikke allerede er opparbeidet foreslås tatt ut av plankartet for å sikre økt fleksibilitet knyttet til utviklingen av arealene. I praksis innebærer dette at veier i røde bokser i Figur 17 tas ut. I tillegg flyttes tverrforbindelsen mellom fylkesveien og planområdet østover. Grønn boks i Figur 17 viser plassering av ny tverrforbindelse.

Utklipp fra tegning til ny veiløsning i Figur 18 nedenfor viser ny tilknytning mellom planområdet og fylkesveien.



Figur 18: Viser ny tverrforbindelse mellom planområdet og fylkesveien. (Kilde: Norconsult 2025)

Figur 19 og Figur 20 på neste side viser utklipp fra Google Maps som illustrerer den planlagte plasseringen av ny adkomst og kryss fra fylkesveien, sett fra henholdsvis vest og øst.



Figur 19: Planlagt kryss Fv82-Miljøhavna, sett fra vest. Bilde tatt juli 2022 (Google Maps).



Figur 20: Planlagt kryss Fv82-Miljøhavna, sett fra øst. Bilde tatt juli 2022 (Google Maps).

Bildene viser at siktforholdene langs fylkesveien fremstår som gode, og terrenget er flatt uten betydelige visuelle hindre.

ØKT SJØTRAFIKK

Hadsel havn har i dag 52 årlige anløp av containerskip, men forventer en dobling til 104 anløp de neste 20 årene. I tillegg beregnes det rundt 30 ekstra anløp knyttet til utskiping av tømmer.

Ettersom det forventes en økning i sjøtrafikken, har det nå blitt aktuelt for Stokmarknes Miljøhavn å utvikle området til en «sjømat-hub», med etablering av aktører som understøtter og videreutvikler eksisterende sjønæring i området. Mindre lastebåter vil frakte sjømat inn til havna, hvor råvarer og innsatsfaktorer deretter transporteres via internveinettet til industriområdet på Børøya, der aktører som Skretting og Nordlaks holder til. Herfra vil varene fraktes videre med større skip fra Stokmarknes Miljøhavn, både innenlands og utenlands. Tanken om å etablere en «sjømat-hub» bygger på

eksisterende sjøtrafikk, industrivirksomhet i nærområdet, samt aktører som har uttrykt interesse for å etablere seg i området.

TILRETTELEGGING FOR MYKE TRAFIKANTER

Det er i dag ikke etablert fortau eller sammenhengende gang- og sykkelvei innenfor planområdet eller langs den aktuelle delen av fv. 82. Dagens situasjon gir derfor begrenset trafikksikker tilrettelegging for myke trafikanter, spesielt ved kryssing av fylkesveien.

Planforslaget legger til rette for etablering av et fortau på nordsiden av fv. 82 ved den nye avkjørselen, adskilt fra kjørebanen med en grøft, som markert i rosa farge i Figur 18. Dette vil gi myke trafikanter et sikrere område å ferdes på innenfor planområdet, og skape en mer trafikksikker adkomst til virksomheter i området. Det er også regulert inn fortau helt opp til havneområdet internt på planområdet, som vist i figur 15.

Det er videre satt av arealer for en eventuell fremtidig gang- og sykkelvei østover mot Hadselbrua og vestover mot Stokmarknes, som fortauet i planområdet på sikt kan kobles til. Disse arealene er kun en tilrettelegging for mulige fremtidige tiltak. Det finnes per i dag ikke et sammenhengende gang- og sykkelveitilbud langs fv. 82 eller tilrettelegging over Hadselbrua.

3.2 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. Analysen beregner kun endringer i turproduksjon – altså *nyskapt* trafikk som følge av tiltaket.

I kapittel 4 vil turproduksjon som følge av utvikling av området beregnes. Dette kapittelet beskriver derfor forutsetningene som ligger til grunn for analysen, basert på plantiltaket. Dernest vil turproduksjon som følge av tiltaket beregnes og beskrives.

> *«Turproduksjonen er turer inn og ut av et område, her Stokmarknes miljøhavn, i løpet av et døgn. Turproduksjon vil dermed være synonymt med ÅDT. Turproduksjon brukes for å beskrive antall bilturer som tilkommer som følge av tiltaket».*

I analysen beregnes et minimums- og et maksimumsscenario for å kunne oppgi et intervall på hvordan turproduksjonen i det berørte området som følge av planen 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 økt 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 med tanke på at man ser hvordan variasjonen i ulike forutsetninger kan påvirke ÅDT-tallene, som gir en mer transparent og etterprøvbar analyse. I denne analysen er det også usikkerhet knyttet til aktørbildet og transportbehovet til disse.

AREALER

Det totale arealet innenfor planområdet er 322 000 m², hvorav planens arealformål for kombinerte formål (industri, lager og annen næring) utgjør 206 357 m². Med en forutsetning om 80 % BYA gir dette et anslått byggeomfang på ca. 165 000 m² for ny industri- og næringsbebyggelse. Ettersom det ikke foreligger informasjon om hvor stort areal hver enkelt aktør vil disponere, legges det til grunn at arealet fordeles likt mellom aktørene. Dette tilsvarer 16 500 m² per aktør, basert på en antakelse om totalt 10 aktører vil etablere seg innenfor planområdet. Videre er maksimal byggehøyde satt til 48 meter.

AKTØRER

I planforslaget ønskes området regulert til industri, lager og annen næring (kombinert formål). Miljøhavna skal utvikles som et industrielt økosystem med et mangfold av leverandørindustri[14]. Det er foreløpig få konkrete virksomheter som er endelig avklart, med unntak av to kjente aktører: Statkraft Varme[15] og NTE Energi[16] som det er inngått intensjonsavtale med.

Som tidligere presentert, har Arkitekturfabrikken AS laget en illustrasjon av mulige virksomheter som kan være aktuelle i området. Dette inkluderer blant annet:

- Lager og logistikk
- Varmesentral, trafo og ladeinfrastruktur
- Annen næring
- Hydrogenfabrikk
- Næringsmiddel-, mat- og forproduksjon
- Asfalt- og betongproduksjon
- Havn, gods- og lagerhåndtering
- LNG-terminal
- Fryseterminal
- Annen næring

Basert på denne oversikten anslås det etablering av omtrent 10 aktører. Siden Statkraft Varme planlegger å etablere et varmeanlegg/varmesentral og NTE Energi en hydrogenfabrikk, innebærer det 8 ukjente aktører. Forutsetninger for de kjente aktørene er nærmere beskrevet i eget avsnitt (se kjente aktører). Siden oversikten ble utarbeidet, har også planen om å vinkle utviklingen av området mot sjømataktører blitt lansert. Det er antatt at ukjente aktører vil ha 10-20 ansatte i gjennomsnitt per virksomhet, basert på informasjon fra oppdragsgiver og tilsvarende anlegg. Dette er ytterligere beskrevet under turproduksjon.

På grunn av usikkerhet om hvilke typer virksomheter disse øvrige aktørene vil representere, vil valgte forutsetninger ha stor betydning for beregnet nyskapt trafikk. Det er derfor etablert to alternativer for fremtidig sammensetning av aktører, der variasjoner mellom næring og lager/industri inngår. Videre er reguleringsfasen fortsatt i en tidlig fase, og prosentvis arealfordeling mellom aktørene eller antall ansatte er ennå ikke kjent, noe som kunne gitt indikasjoner på generert omfang og turproduksjon fordelt på de aktuelle aktørene. Derfor er følgende to scenarier definert:

- Scenario 1 med 75 prosent næring og 25 prosent lager/industri
- Scenario 2 med 25 prosent næring og 75 prosent lager/industri

Det forutsettes at de ukjente aktørene kan fordeles på kategoriene industri/lager og næring, og at arealet per aktør er likt, ettersom det per nå ikke foreligger informasjon om arealbehov for den enkelte virksomhet. Dette gir et bredere spenn i intervallet for nyskapt trafikk som følge av planen.

KJENTE AKTØRER

På analysetidspunktet foreligger det intensjonsavtaler med Statkraft Varme og NTE Energi. Det er samlet inn informasjon for å anslå forventet bemanning hos disse aktørene, som danner grunnlaget for beregning av turproduksjon. Siden antall ansatte ennå er usikkert, er det anslått et intervall for minimums- og maksimumsbemanning. For Statkraft Varme er det estimert et intervall på 8–15 ansatte, basert på tilgjengelig trafikktelling ved tilsvarende anlegg, en grovfordeling av totalt antall ansatte i

[14] (Stokmarknes Miljøhavn , 2025)
[15] (Stokmarknes Miljøhavn AS, 2025)
[16] (Stokmarknes Miljøhavn AS, 2025)

Statkraft Varme på deres eksisterende anlegg[17], samt tidligere trafikkanalyser for lignende virksomheter[18]. For NTE Energi er det estimert et intervall på 8-12 ansatte. Her er det tatt utgangspunkt i tall fra lignende anlegg, hvor et hydrogenproduksjonsanlegg med ca. 20 MW elektrolysekapasitet typisk har en direkte sysselsetting på rundt 8–12 personer i den daglige driften[19].

I forbindelse med avslutningen med arbeidet av trafikkanalysen har det også fremkommet informasjon om ytterligere kjente, mulige aktører. Informasjon om disse aktørene er ikke eksplisitt hensyntatt i beregningen av nyskapt trafikk, men vil være antatt omfattet av tallene for ukjente aktører i de beregnede scenariene. Mulige konsekvenser av de nye aktørene er drøftet i kapittel 4.1 under «Forhold som trekker mot min- og max-scenario», samt i usikkerhetsvurdering i kapittel 4.3.

Informasjon om de nye aktørene er presentert under:

- **Nordtrafikk:** Nordtrafikk AS består av datterselskapene Velo Varetaxi AS, Transportsørvis AS, Nordtrafikk Cargo AS, Nor-Express AS, Thors Varetransport AS og NT Cargo Lofoten AS. Det er et logistikkselskap for vei, luft og sjø som skal inngå i utviklingen av Stokmarknes Miljøhavn med lang historie i Vesterålen.
- **Vesterålen Havneservice:** Transport av gods på vei som vil inngå i den industrielle symbiosen og industri- og næringsparken som vil utvikles ved Stokmarknes Miljøhavn.
- **NCL & Samskip:** North Sea container line er et logistikkselskap som transporterer gods mellom Norge og internasjonale havner. Samskip er en internasjonal aktør innen multimodale transportløsninger som har hovedsete i Nederland.

ETASJER

For de ukjente aktørene legges det videre til grunn et scenario 3, som fungerer som en sensitivitetsanalyse og vurderer konsekvensene av ulik etasjeutforming for lager/industri og næring. Lager- og industribygg forutsettes å være én etasje, ettersom denne typen bygg vanligvis består av store, åpne arealer med høy takhøyde. For næringsbygg antas det to etasjer, ettersom slike bygg ofte rommer ulike funksjoner og flere rominndelinger, noe som gjør det mer naturlig å fordele arealene over to etasjer. Dette innebærer at arealet for næring er justert ved å multiplisere areal med en faktor på 2 i scenario 3 (dobling av areal). Dette scenariet er kun inkludert som en sensitivitetsanalyse.

SJØTRAFIKK

Informasjon fra oppdragsgiver, nasjonale mål og målsetting for utvikling av området er at mest mulig av økning i transporten ved Stokmarknes miljøhavn skal foregå via sjøtransport, og at innsatsfaktorer og ferdigprodukter vil gå sjøveien. Det forventes at containerbåter og mindre lastebåter vil komme fra nord og øst, blant annet fra Lofoten og Troms. Tanken er at større containerbåter videre frakter produkter innenlands og utenlands, for eksempel til Rotterdam. Jo større volum som går sjøveien, desto mer attraktiv blir denne transportformen. En av aktørene som har vist interesse for etablering på området, har allerede sjøtransport til virksomheter på naboområdet tilknyttet sjønæringen. En stadig økende andel av eksisterende transport går sjøveien i dag, og aktøren ser et vekstpotensial for å utnytte synergier ved dagens virksomhet ved å transportere ferdigvarer på returveien fra havnen.

Sjøtransport er generelt viktig i Norge. Rundt 90 prosent av alt gods til og fra utlandet transporteres med skip, og omtrent halvparten av innenriks godstransport går sjøveien[20]. I 2023 var markedsandelen for innenlands godstransport 42,2 prosent for sjø og 53,2 prosent for vei[21]. Samtidig har sjøtransport av containergods fra Europa til Norge over tid økt raskere enn transport med lastebil. Myndighetene

[17] (Statkraft, 2024)
[18] (Rambøll, 2024)
[19] (SINTEF, 2022)
[20] (Kystverket, u.d.)
[21] (Kystverket, u.d.)

ønsker også å overføre mer gods fra vei til sjø, blant annet fordi det er mer miljøvennlig og reduserer ulykker og slitasje på veinettet[22]. Ambisjonen deres er å overføre 30 prosent av gods over 300 km, fra vei til sjø innen 2030[23].

Effekten av sjøtransport på bilturproduksjon kan gå i begge retninger. Dersom gods eller varer som ellers ville blitt fraktet på vei overføres til sjø, kan dette redusere omfanget av bilturer til og fra området. Samtidig kan etablering av sjøbasert logistikk generere økt biltransport, eksempelvis gjennom behov veitransport siste delen av strekningen, vareleveranser eller persontransport knyttet til havneaktivitet. Statens vegvesen[24] beskriver at de forventer en økning i godstrafikk på vei frem mot 2060, samtidig som etterspørsel etter sjøtransport kan gå ned, i utredningsoppdrag i forbindelse med NTP 2029-2040. Fokus på sjømat på Miljøhavna kan likevel indikere en at en økning kan være en mulig utvikling da:

> *«Sjøtransporten utgjør ryggraden for lange transporter av store volumer, særlig knyttet til eksportrettet næringsliv, bulk og sjømat. Norge er en kyst- og sjøfartsnasjon, og havnene fungerer som sentrale knutepunkter i samspillet mellom sjø, vei og jernbane. Samtidig viser analysene at koblingene mellom transportformene i og rundt havnene noen ganger er svakt utviklet, noe som begrenser effektiviteten og robustheten i transportkjedene.»*

Fordi omfanget av skipstrafikken ved Stokmarknes miljøhavn (frekvens, tonnasje og antall skip) ikke er avklart, er det usikkert hvor stor andel av trafikken som vil gå sjøveien sammenlignet med landeveien.

Basert på informasjonen over legges det derfor til grunn to scenarier:

- I et minimumsscenario antas det at en høy andel av trafikken på 70 prosent går via sjø. Dette vil bidra til å redusere trafikk på vei. Dette er basert på nasjonal målsetting og informasjon oppgitt fra oppdragsgiver.
- I et maksimumsscenario antas det at en andel på 40 prosent av transporten går via sjø, basert på nasjonalt gjennomsnitt.

I analysen beregnes antall bilturer til området totalt sett basert på forutsetningene i dette kapittelet. Ansattreiser inngår ikke i sjøtrafikken og er derfor trukket fra for å beregne trafikken som går via sjøveien. Andelen beskrevet over beregnes basert på gjenstående trafikk, etter fratrekk av slike reiser som ikke kan flyttes fra vei til sjø. Denne metodikken er valgt da det foreligger ikke informasjon om tonnasje, laster eller tilsvarende for å beregne transport som vil flyttes fra vei til sjø mer eksakt.

TURPRODUKSJON

Under følger forutsetninger lagt til grunn for turproduksjon basert på antakelser om antall ansatte og areal.

TURPRODUKSJON: ANTALL ANSATTE OG AREAL

For å beregne trafikkveksten fra ny industri og næring som følge av tiltaket, er det benyttet erfaringstall/satser fra Statens vegvesens Håndbok V713 Trafikkberegninger[25]. Relevante satser for turproduksjon er gjengitt i rød skrift i tabellen under.

Tabell 7: Turproduksjon per enhet per døgn, fra SVVs Håndbok V713 Trafikkberegninger (s. 55) [26]

Arealbruk	Enhet	Turproduksjon		
		Personturer	Bilturer	Variasjonsområde
Industri	pr. ansatt		2,5	1,5 - 5
- Fabrikk	pr. 100 m^2		3,5	2,0 - 6

[22] (Regjeringen, 2021)
[23] (Regjeringen, 2021)
[24] (Statens vegvesen, 2026)
[25] (Statens vegvesen, 2014)
[26] (Statens vegvesen, 2014)

Arealbruk	Enhet	Turproduksjon		
		Personturer	Bilturer	Variasjonsområde
-Lager *-Verksted* *-Engros*	pr. ansatt	4,0		3 - 8
	pr. 100 m^2	6,0		4 - 10

Turproduksjon for de kjente aktørene, Statkraft Varme og NTE Energi, er beregnet per ansatt, i tråd med anbefalingene for industriformål:

- **Bilturer minimum per ansatt:** 1,5
- **Bilturer maksimum per ansatt**: 5

For de åtte ukjente aktørene er turproduksjon beregnet arealbasert, per 100 kvadratmeter, med følgende satser fra Håndbok V713:

- **Lager/industri:** minimum 2,0 og maksimum 3,0 turer per 100 m2
- **Næring:** minimum 2,5 og maksimum 3,5 turer per 100 m2

Videre er det lagt til grunn at de ukjente aktørene eksempelvis kan være kjølelagre eller industri-/logistikkvirksomheter med relativt få ansatte. Kilder indikerer at antall ansatte ved fryselagre kan variere fra 10[27] til 60[28] ansatte. Med dagens aktørforståelse er det antatt at det hver virksomhet vil ha relativt få ansatte med relativt automatiserte anlegg på Stokmarknes Miljøhavn. Det forutsettes derfor at de ukjente aktørene vil ha mellom 10 og 20 ansatte per aktør i gjennomsnitt. Det legges til grunn at hver ansatte hos de ukjente aktørene har en tur-/returfaktor på 2,5 bilturer. Dette er lagt til grunn for å kunne trekke ut trafikk som vil være veibasert uavhengig av mengden sjøtransport, herunder ansattes transport til og fra område, samt eventuell varetransport, renovasjon etc. Disse verdiene danner grunnlaget for minimums- og maksimumsscenarioene i kapittel 4.

Det er lagt til grunn ulike turproduksjonsfaktorer avhengig av virksomhetstype, fordi trafikkmengden varierer med virksomhetens formål og bemanning. Lager- og industriformål har normalt lavere turproduksjon per arealenhet, mens næringsvirksomheter genererer flere turer som følge av flere ansatte og leveranser.

OMREGNING AV VIRKEDØGNSTRAFIKK TIL ÅDT

Det forutsettes at aktørene kun har virksomhet fem dager i uken, fra mandag til fredag. Beregnet trafikkmengde multipliseres derfor med en omregningsfaktor på 0,714 (5/7) for å omgjøre beregnet nyskapt trafikk fra virkedøgnstrafikk (VDT) til årsdøgntrafikk (ÅDT).

[27] (Byggeindustrien, 2018)
[28] (Proff, 2026)

4. KONSEKVENSVURDERING

Dette kapittelet beskriver konsekvensvurderingen for tiltaket, herunder resultater med estimert nyskapt trafikk som følge av tiltaket og konsekvenser for trafikksikkerheten.

4.1 TURPRODUKSJON VED TILTAKET

Grunnet usikkerhet ved antall og type aktører som vil etablere seg, herunder trafikkgenererende egenskaper ved aktørene, er det beregnet flere scenarier med ulik sammensetning av virksomhetstyper for å belyse utfallsrommet for eventuell nyskapt trafikk som følge av planinitiativet. En oppsummering av turproduksjonen ved tiltaket per døgn, følger i tabellen under. Her er det oppgitt turproduksjon som følger både av minimums- og maksimumscenariet. Intervallene er utledet med utgangspunkt i forutsetningene beskrevet i delkapittel 3.1. Intervallet representerer spennet mellom et mulig minimums- og maksimumsscenario for endring i turproduksjon som følge av tiltaket. Intervallet er bredt for å illustrere usikkerhet i mengden nyskapt trafikk, grunnet lite informasjon om aktørene som vil etablere seg på området.

Tabell 8: Mulig endret turproduksjon per døgn som følge av tiltaket, med ulike scenarier, fordelt på minimumsscenario og maksimumsscenario.

Beregningsmetodikk	Turproduksjon	
	Min-scenario	Max-scenario
Scenario 1 (*75% næring, 25% lager/industri*)	**817**	**2 127**
Scenario 2 *(25% næring, 75% lager/industri)*	**746**	**1 986**
Scenario 3 *(Sensitivitetsanalyse med etasjer)*	*923*	*3 612*

Som illustrert i tabellen over er turproduksjonen som følge av tiltaket i hovedanalysen beregnet til et sted mellom 746 og 2 127 bilturer per døgn. I minimumsscenarioet har hver ukjent aktør 10 ansatte, det er en større andel lager/industriaktører og 70 prosent av transporten til og fra området går sjøveien. I maksimumsscenarioet er det 20 ansatte per aktør, det er flere næringsaktører og sjøtransport står for 40 prosent.

Scenario 1 og 2 representerer mulige spenn for realisert turproduksjon som følge av tiltaket. I sensitivitetsanalysen er turproduksjonen beregnet til 923 bilturer per døgn i et minimumsscenario og 3 612 bilturer per døgn i et maksimumsscenario. Sensitivitetsanalysen tar utgangspunkt i de samme forutsetningene som disse hovedscenariene, men viser hvordan trafikkmengdene kan bli høyere dersom en det bygges flere etasjer av næringsaktører. Denne forutsetningen vurderes imidlertid som mindre sannsynlig innenfor planens rammer, og scenariet er derfor ikke lagt til grunn som et hovedscenario, men er inkludert for å synliggjøre hvordan ulike forutsetninger av aktører kan påvirke trafikkmengdene.

Under følger en mer utførlig beskrivelse av de ulike beregningsmetodikkene. Turproduksjonen for de kjente aktørene holdes uendret på tvers av scenariene (9 turer per døgn for hver aktør i minimumsscenarioet og 54 turer per døgn for Statkraft og 43 turer per døgn for NTE i maksimumsscenarioet), mens beregningene for turproduksjon for de ukjente aktørene varierer som følge av ulik fordeling mellom næring og industri/lager i de ulike scenariene.

SCENARIO 1

I dette scenarioet forutsettes det at seks av de åtte ukjente aktørene etablerer seg som næringsvirksomhet og to som industri/lager, tilsvarende en fordeling på 75 prosent næring og 25 prosent industri/lager. Denne fordelingen gir et høyere turproduksjon enn scenario 2, ettersom en større andel av arealet tilhører næring, som har høyere turproduksjonsintensitet.

Tabell 9 Mulig nyskapt trafikk ved scenario 1.

Aktører	Turproduksjon	
	Min-scenario	Maks-scenario
Statskraft Varme	9	54
NTE Energi	9	43
2 ukjente aktører lager/industri	471	707
6 ukjente aktører næring	1 768	2 475
Trafikk på sjø	-1 440	-1 151
SUM biltrafikk alle aktører	**817**	**2 127**

SCENARIO 2

I dette scenarioet forutsettes det at seks aktører etablerer seg som industri/lager og to som næring, tilsvarende en fordeling på 75 prosent industri/lager og 25 prosent næring. Denne metodikken gir lavere turproduksjon enn scenario 1, ettersom industri/lager har antatt lavere turproduksjonsintensitet enn næringsarealer.

Tabell 10 Mulig nyskapt trafikk ved scenario 2.

Aktører	Turproduksjon	
	Min-scenario	Maks-scenario
Statskraft Varme	9	54
NTE Energi	9	43
6 ukjente aktører lager/industri	1 414	2 121
2 ukjente aktører næring	589	825
Trafikk på sjø	-1 275	-1 057
SUM biltrafikk alle aktører	**746**	**1 986**

Størst beregnet turproduksjon er beregnet i scenario 1, hvor det antas en 75/25 prosentfordeling mellom ukjente aktører på næring og lager/industri. Lavest turproduksjon er det i alternativ 2, hvor 75 prosent industri/lager og 25 prosent næring.

SENSITIVITETSANALYSE (SCENARIO 3)

I tillegg til de to tidligere presenterte hovedscenariene gjennomføres det også en sensitivitetsanalyse (scenario 3). Denne viderefører alle forutsetningene fra de foregående scenariene, men inkluderer i tillegg en antakelse om at industri og næring har ulik etasjeutforming. Tabellen nedenfor viser turproduksjon for scenario 3.

Tabell 11 Mulig nyskapt trafikk ved scenario 3.

Aktører	Turproduksjon	
	Min-scenario	Maks-scenario
SUM alle aktører	**923**	**3 612**

I minimumsscenariet består området av seks aktører innen lager/industri og to innen næring. I maksimumsscenariet består området av to aktører innen lager/industri og seks næringsaktører.

BEREGNET PROSENTVIS TRAFIKKØKNING

Ved å benytte trafikktellinger og kontinuerlig tellepunkt er det mulighet til å si noe om den prosentvise endringen fra dagens situasjon som følge av tiltaket på fylkesveien. Minimumsscenarioet innebærer en økning i trafikkmengden på mellom 13 og 28 prosent, avhengig av målepunkt. For maksimumsscenarioet varierer økningen mellom 37 og 80 prosent. Tabellen under beregnet prosentvis økning i trafikkmengde for hvert målepunkt på fylkesveien, basert på et minimumsscenario med 746 ekstra bilturer per døgn og et maksimumsscenario med 2 127 ekstra bilturer per døgn.

Tabell 13: Beregnet prosentvis økning i trafikkmengde ved de ulike målepunktene på fylkesveien for minimums- og maksimumsscenarioet.

	Dagens ÅDT (2026)	Minimum %	Maksimum %
Fylkesveien ÅDT 1	4 672	16 %	46 %
Fylkesveien ÅDT 2	4 590	16 %	46 %
Fylkesveien ÅDT 3	5 713	13 %	37 %
Fylkesveien kontinuerlig trafikkregistrering 2024	2 707	28 %	79 %
Fylkesveien kontinuerlig trafikkregistrering 2025	2 674	28 %	80 %

FORHOLD SOM TREKKER MOT MIN- OG MAX-SCENARIO

I analysen beregnes et minimums- og et maksimumsscenario for å kunne oppgi et intervall på hvordan turproduksjonen i det berørte området som følge av planen 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 økt 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 med tanke på at man ser hvordan variasjonen i ulike forutsetninger kan påvirke ÅDT-tallene, som gir en mer transparent og etterprøvbar analyse. Faktisk turproduksjon fra industri og næring vil i tillegg variere basert på forhold som for eksempel; type bransje/næringsgruppe, bedriftsstørrelse og beliggenhet.[29] Det er også lite kunnskapsgrunnlag om disse faktorene for ukjente aktører, som gir et større spenn eller utfallsrom for nyskapt trafikk som følge av planen. Erfaringstallene som benyttes for å estimere nyskapt trafikk er også gamle som øker usikkerheten i beregningene. Generelt er turproduksjon for næring-, industri- og lagervirksomheter meget aktørspesifikk.

Forhold som taler for henholdsvis høyere og lavere bilturproduksjon er listet opp i punktlistene under.

Forhold som bidrar til lavere bilturproduksjon:

- Ansatte og besøkende benytter kollektivtransport i en høyere grad enn karakteristika ved planområdet tilsier.
- Aktørene som etablerer seg er tilsvarende som de kjente aktørene. Beregnet turproduksjon fra de kjente aktørene er vesentlig lavere enn for de ukjente grunnet økt kunnskapsgrunnlag.
- Aktører som etablerer seg har lite transportbehov.
- Bedret kollektivforbindelse i tilknytning til planområdet.
- Færre aktører etablerer seg.
- Lav arealutnyttelsesgrad, dvs. lite bebyggelse per tomt.
- Større andel av industri/næring med mindre transportkrevende industri, eksempelvis; lager/logistikk/trevareindustri eller verkstedindustri (varer som genererer lav turproduksjon).
- Høy andel sjøbasert transport av varer og materialer, som reduserer behovet for landbasert vare- og lastebiltransport til og fra området.
- Sjøtransporten generer lavt behov for ytterligere veitransport videre mot sluttdestinasjon.
- Store bedrifter (for eksempel > 200 ansatte eller > 10 000 m²).
- Beliggenhet i større byer (> 30 000 innbyggere).
- Beliggenhet i sentrum.
- Planområdet ligger på en øy ytterst i Vesterålen, hvor trafikkmengden er begrenset av geografiske forhold og begrenset tilgjengelighet.

En utvikling dominert av industri- og lagerformål, eller virksomheter som trevare og annen mindre trafikkintensiv produksjon, vil trolig gi trafikk i retning av minimumsverdien. I tillegg vil høy andel

[29] (Statens vegvesen, 2014)

sjøbasert transport av varer og materialer redusere behovet for landbasert biltransport til og fra området.

Dersom de ukjente aktørene som etablerer seg ender opp med å ligne de kjente aktørene i planen, er det sannsynlig at det faktiske minimumsnivået for turproduksjon blir lavere enn det som er beregnet. De kjente aktørene genererer få bilturer hver (9–54 turer per dag), mens beregningene for de ukjente aktørene gir høyere tall per virksomhet når turproduksjonen fordeles på antall aktører i hver gruppe. Hvis dette viser seg å være tilfelle, innebærer det at erfaringstallene som er brukt for de ukjente aktørene ligger relativt høyt.

Videre kan en av de nye kjente aktørene, NCL & Samskip, bidra til å redusere trafikken, ettersom de transporterer gods mellom Norge og internasjonale havner. Dette kan innebære en høy andel sjøbasert transport av varer og materialer, noe som igjen reduserer behovet for landbasert vare- og lastebiltransport til og fra området.

Forhold som bidrar til en høyere bilturproduksjon:

- Dersom virksomhetene som etableres er industri med stor vare- og produkttransport (transportkrevende industri).
- Dersom industri som etableres ved området er arbeidskraftintensiv industri/produksjon (mange ansatte) eller har mange besøkende i form av varetransport eller kunder.
- God parkeringsdekning.
- Flere aktører etablerer seg.
- Høy arealutnyttelsesgrad per tomt.
- Sjøbasert aktivitet som genererer behov for videre landtransport, f.eks. omlasting fra skip til bil eller hyppige leveranser av råvarer og produkter. Dette kan gi økt tungtransport dersom logistikkstrømmer må videreføres på vei.
- Lavere andel av transporten går sjøveien enn nasjonal målsetting.
- Engrosvirksomhet
- Små bedrifter (< 50 ansatte).
- Beliggenhet i små byer (< 20 000 innbyggere).
- Beliggenhet utenfor sentrum.
- Stor kundekontakt og stor vare-/produkttransport.

Dersom det etableres en større andel næringsaktører, samtidig som en mindre andel av transporten går sjøveien, er det sannsynlig at den faktiske turproduksjonen vil ligge nærmere maksimumsscenariet. Videre kan to av de nye, kjente aktørene, Nordtrafikk og Vesterålen Havneservice, bidra til økt trafikk, ettersom virksomhetene er transport- og logistikkselskaper som forventes å gi mer tungtransport til og fra området.

4.2 KONSEKVENSER FOR TRAFIKKSIKKERHETEN

Analysen har vist at trafikkmengden rundt planområdet vil øke vesentlig som følge av full utbygging av Miljøhavna. Økningen på fylkesveien tilsvarer en økning på mellom ca. 13 og 80 prosent, i et minimums- og maksimumsscenario. Dette påvirker også trafikksikkerheten i området. Mulige konsekvenser er drøftet under.

Den økte mengden trafikk som følger av tiltaket, kan øke sannsynligheten for trafikkulykker. Statistikken viser at det de siste 15 årene har vært fire trafikkulykker ved, eller i nærheten av, planområdet. Én av disse ulykkene skjedde ved eksisterende adkomstvei i krysset for adkomst til Industriveien, mens én skjedde der ny avkjørsel til planområdet planlegges. De øvrige skjedde litt lengre øst for planområdet på Hadselbrua. Ingen av ulykkene har involvert myke trafikanter.

Med forventet trafikkøkning vurderes risikoen for ulykker særlig å kunne øke i krysset fylkesveien × Industriveien og i det nye krysset som skal gi adkomst til Miljøhavna. Ny tverrforbindelse mellom

planområdet og fylkesveien må derfor verifiseres for å sikre at krysset er riktig dimensjonert for den forventede trafikkmengden, slik at trafikksikkerheten ivaretas.

Siktforholdene i området anses som generelt gode. Terrenget er flatt og preget av få hindringer i siktlinjene. Det bør likevel gjennomføres en nærmere faglig vurdering av siktforholdene i det nye krysset for å sikre at kravene i gjeldende håndbøker oppfylles, og at den prosjekterte løsningen er tilpasset de beregnede trafikkmengdene.

Tilretteleggingen for myke trafikanter er i dag begrenset, særlig på grunn av manglende separate gang- og sykkelanlegg, samt fravær av sikre krysningspunkt over fylkesveien. Det er ingen sammenhengende løsning som sikrer trygg ferdsel mellom nærmeste bussholdeplass og planområdet. Planen inkluderer tiltak som etablering av gang- og sykkelløsninger ved ny avkjørsel og etablering av fortau på intern veiforbindelse som er positivt for trafikksikkerheten. Samtidig er det fortsatt en reststrekning som ikke er tilrettelagt. Dersom ansatte eller besøkende ankommer kollektivt fra Stokmarknes, vil ferdsel fra busstopp til planområdet innebære usikre deler av strekningen. Selv om området får et internt fortau, vil det derfor ikke være et helhetlig og trygt gang- og sykkelveinett langs fylkesveien. Tiltaket gir tryggere forhold for myke trafikanter innenfor planområdet, men det løser ikke mangelen på en sammenhengende gang- og sykkelvei langs fylkesveien uten at større, regionale tiltak også gjennomføres.

Selv om tilgjengelige Strava-data viser at noe gang- og sykkeltrafikk forekommer langs fylkesveien, vurderes det at hovedtyngden av trafikken til Miljøhavna vil skje med bil eller tungtransport. Det anbefales at trafikksikkerheten vurderes på nytt når aktørbildet, trafikkmønster og driftsforhold er bedre kjent.

TILTAK

Det anbefales videre at det gjennomføres følgende avbøtende tiltak for å bedre trafikksikkerheten, herunder:

- Sikre kobling mellom bussholdeplass og planområdet ved å etablere gangtilkomst fra nærmeste bussholdeplass til planområdet.
- Sørge for trafikksikre løsninger for myke trafikanter internt i planområdet, særlig dersom trafikken til naboindustriområdet øker ytterligere.
- Verifisere dimensjoneringen av det nye krysset, inkludert lengde og utforming av høyre- og venstresvingefelt, for å sikre tilstrekkelig kapasitet og trafikksikkerhet. Det kan eksempelvis gjennomføres en kapasitetsvurdering.
- Gjennomføre trafikktellinger når et visst antall virksomheter har etablert seg, for å få et mer presist kunnskapsgrunnlag for realisert ÅDT og vurdering av krysskapasiteten.
- Oppdatere trafikkanalysen når ny informasjon om aktørbildet foreligger, gitt usikkerheten i dagens beregninger.

4.3 USIKKERHET

Det hersker stor usikkerhet i analysen og beregnet turproduksjon. Det presiseres at mengden trafikk som genereres som følge av en eventuell realisering av planen vil være aktørspesifikk og variere på bakgrunn av næringen/industri eller virksomhet som etableres, utnyttelsesgrad og antall ansatte. Dette gjelder særlig for næring og industri, hvor det er stor variasjon i hvilken grad virksomheten genererer nyskapt trafikk.

Beregningene baserer seg på forutsetningen om at utnyttelsesgrad er lik per aktør, og det er ikke tatt hensyn til at enkelte aktører kan ha lavere faktisk utnyttelsesgrad enn forutsatt. Dersom én eller flere aktører i praksis kun utnytter en mindre andel av sitt areal, vil dette slå ut i færre turer basert på benyttet estimeringsmetodikk (dersom eksempelvis større deler av området benyttes til lagring eller annen

virksomhet som generer mindre trafikk). Videre er antall ansatte, arealer og besøkende særlig utslagsgivende for turproduksjonen. Det er antatt en positiv sammenheng mellom antall ansatte og nyskapt trafikk, mens en aktør med få ansatte/besøkende som oppholder seg på området vil generere færre turer (eksempelvis et delvis ubemannet anlegg, hvor en driftstekniker tidvis oppsøker området.

Under følger en oppsummering av de underliggende usikkerhetene i analysen:

- To aktører (Statkraft Varme og NTE Energi) har inngått intensjonsavtale om etablering i planområdet. Det er per nå kun tilgjengelig overordnet informasjon om disse aktørene. Det foreligger ikke opplysninger om framtidig bemanning, transportbehov eller forventet trafikkgenerering knyttet til deres virksomhet.
- Det er usikkerhet knyttet til totalt antall og type aktører som vil etablere seg på området, samt antall ansatte hos de ukjente aktørene.
- Det er usikkerhet knyttet til utnyttelsesgrad og bebyggelse på tomten.
- Turproduksjonsberegninger er generelt beheftet med usikkerhet. Det er i analysen gjort antagelser basert på erfaringstall fra sammenliknbare analyser, justert for lokale forhold, for å gjøre en vurdering av trafikkmengden som kan ventes.
- Det er også usikkerhet knyttet til realiserte planer ved tilstøtende planer, dvs. hva tilstøtende planer vil generere av nyskapt trafikk.
- Det er vanskelig å forutse hvordan sjøtransport vil utvikle seg når aktørbildet er så usikkert. Det foreligger ingen informasjon om tonnasje etc. Dersom bilturproduksjon erstattes én til én med sjøtransport, vil bilturproduksjonen som følge av planen reduseres. Det vil også være mulig at sjøtransport vil kunne supplere bilturproduksjonen, som beskrevet i rapporten.
- Informasjon om tre nye aktører (Nordtrafikk, Vesterålen Havneservice og NCL & Samskip) kom først etter at analysen var gjennomført. Disse er cargo-, logistikk- og transportselskaper, og vil trolig bidra til mer tungtransport, noe som trekker trafikkbildet mot øvre del av det beregnede intervallet. De to førstnevnte aktørene er ikke eksplisitt hensyntatt for de kjente aktørene, men usikkerheten er delvis håndtert ved at erfaringstallene for ukjente aktører ligger høyere enn for kjente aktører. NCL er delvis hensyntatt gjennom forutsetninger om utvikling av området mot sjømatrettet virksomhet, samt som begrunnelse for andelen sjøtransport. Det er likevel usikkert hvilke avtaler disse selskapene faktisk vil ha med Miljøhavna, siden dette foreløpig ikke er avklart, og dette gir samlet sett usikkerhet knyttet til framtidig trafikk.

5. REFERANSER

Byggeindustrien. (2018). Hentet fra https://byggeprosjekter.bygg.no/2018-sogn-og-fjordane/fryselager-pelagia-kalvag/2286796

Google. (2023, januar 10). *google.maps.no*. Hentet fra google.maps.no: google.maps.no

HRP. (2026). *Planbeskrivelse Områderegulering Stokmarknes Miljøhavn.*

Kystverket. (u.d.). *Sjøtransportbransjen*. Hentet fra https://www.kystverket.no/sjotransport-og-havn/sjotransport/sjotransportbransjen/

Kystverket. (u.d.). *Statistikk om skipsfartens rolle i godstransport*. Hentet fra https://www.kystverket.no/sjotransport-og-havn/statistikk-og-prognoser/statistikk-om-skipsfartens-rolle-i-godstransport/

Proff. (2026). Hentet fra https://www.proff.no/selskap/oslo-fryselager-as/oslo/lager/IF3SZOB08N8

Rambøll. (2024). *Trafikknotat karbonfangstanlegg Tiller.* Hentet fra https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/1b_off-ettersyn/2025/ostre-rosten-82-84-86-88-og-90/10.-trafikknotat.pdf

Regjeringen. (2021). *Kyststrategi*. Hentet fra https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/kyststrategi/id2862477/?ch=6

Reis Nordland. (2026). *Rutetabeller for buss i Vesterålen* . Hentet fra https://www.reisnordland.no/rutetabeller-buss-vesterlen

SINTEF. (2022). *Første hydrogendrevne havbruksbåt klar i 2023*. Hentet fra https://www.sintef.no/siste-nytt/2022/forste-hydrogendrevne-havbruksbat-klar-i-2023/?utm_source=chatgpt.com

Statens (Hentet 2025). Om ulykkesstatistikk. Hentet fra https://wwwno/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/ulykkesdata/om-ulykkesstatistikk/

Statkraft. (2024). *Newsroom*. Hentet fra https://www.statkraft.com/newsroom/news-and-stories/2024/statkraft-is-seeking-new-owners-for-district-heating-operations/?utm_source=chatgpt.com

Stokmarknes Miljøhavn . (2025). Hentet fra https://stokmarknesmiljohavn.no/

Stokmarknes Miljøhavn AS. (2025). *Stokmarknes Miljøhavn*. Hentet fra NTE satser mot etablering i Stokmarknes Miljøhavn: https://stokmarknesmiljohavn.no/nte-satser-mot-etablering-i-stokmarknes-miljohavn/

Stokmarknes Miljøhavn AS. (2025). *Stokmarknes Miljøhavn*. Hentet fra Statkraft Varme ønsker å etablere energianlegg i Stokmarknes Miljøhavn: https://stokmarknesmiljohavn.no/statkraft-varme-onsker-a-etablere-energianlegg-i-stokmarknes-miljohavn/

Stokmarknes Miljøhavn AS. (2026). *Stokmarknes Miljøhavn* . Hentet fra https://stokmarknesmiljohavn.no/

Strava. (2026). *Strava's Global Heatmap*. Hentet fra https://www.strava.com/maps/global-heatmap?sport=Run&style=dark&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&3d=false&gColor=blue&gOpacity=100#9/68.5642/14.9061

Transportøkonomisk institutt. (2022). *Framskrivinger for godstransport til NTP 2025-2036.* Hentet fra https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=74680