

Spydeberg Næringspark

Trafikk notat

Spydebergveien 143
G/bnr. 408/6 – Indre Østfold kommune

Dokument

Notat

 **Prosjekt AS**

Forfatter	Martin Ferdinand Andresen
Dato	18.10.2024

Innhold

Forord	2
Bakgrunn	3
Planene	4
Dagens situasjon.....	5
Planområdet.....	5
Adkomst.....	5
Planstatus	7
Trafikkmengder	8
Typiske trafikkmengder fra Google Maps	10
Trafikksikkerhet.....	10
Gang-/sykkeltrafikk	11
Kollektivmuligheter	12
Fremtidig situasjon	14
Nyskapt trafikk.....	14
Adkomst.....	16
Sikkerhet for gående og syklende.....	18
Konklusjon	19

Revideringer i perioden før første gangs behandling av plandokumentene.

Dato:	Revidering består av:	Utført av:
10.02.2025	Gjennomgang av dokument iht. universell utforming og korrektur.	MFA
12.05.2025	Gjennomgang av dokument, korrektur.	AMO

Forord

SH Prosjekt er engasjert av Spydebergveien 143 AS for å utarbeide en trafikkanalyse for utbyggingen av Spydeberg Næringspark i Indre Østfold kommune. Oppdragsgivers kontaktperson er Atle Andersen. Notatet er utarbeidet høsten 2024.

I SH Prosjekt er arbeidet utført av Martin F. Andresen. Teknisk veiprosjektering er utført av Ingeniørfirmaet Svendsen & Co AS ved Stig Svendsen.

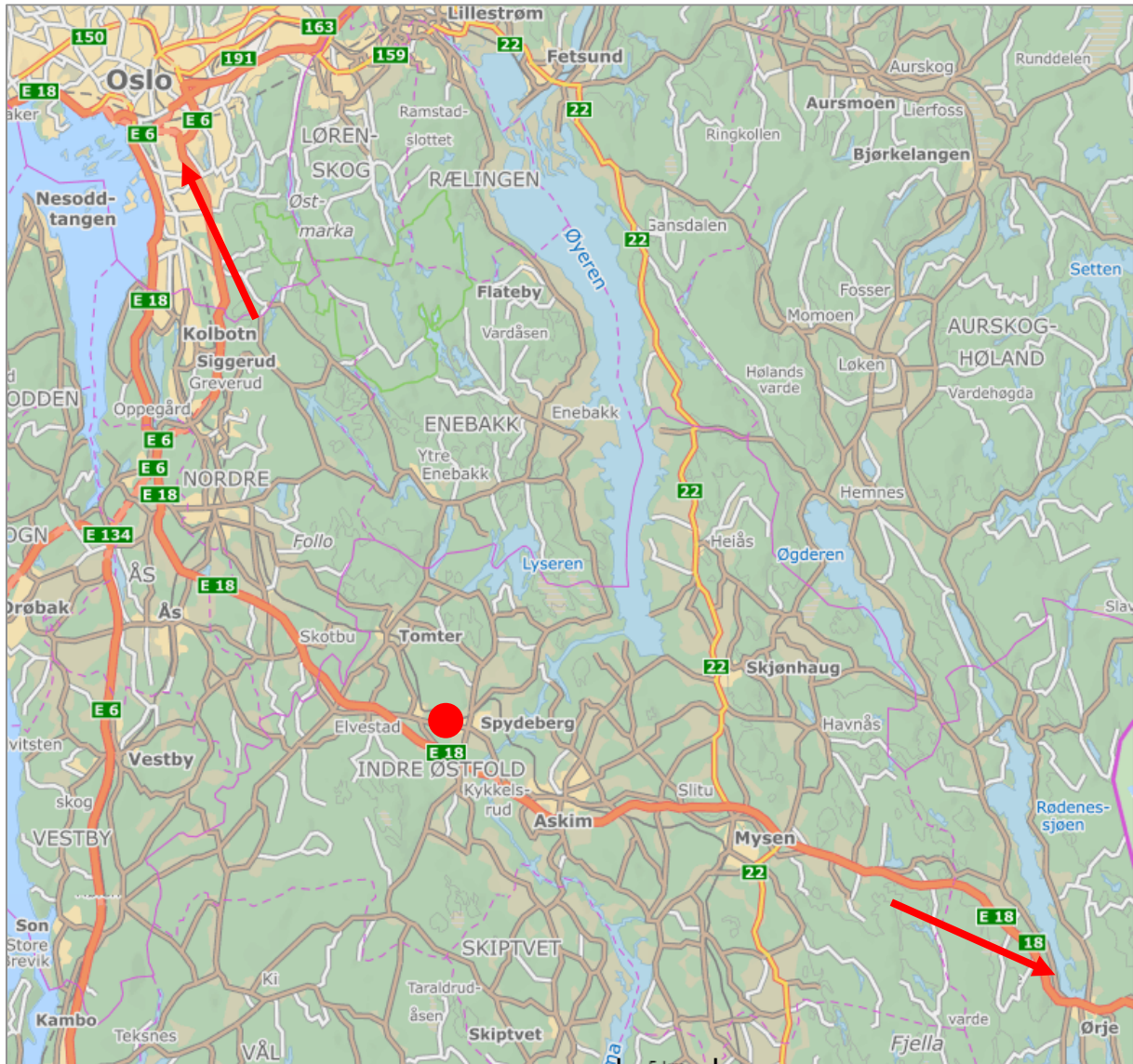
Martin F. Andresen

Arealplanlegger

SH Prosjekt AS

Bakgrunn

Planområdet ligger i Spydeberg, Indre Østfold kommune, ca. 45 min fra Oslo. Lokaliseringen gjør planområdet lett tilgjengelig fra interessepunkter som Askim, Ski/Langhus, Vestby og E6, via Elvestad (fv. 120).

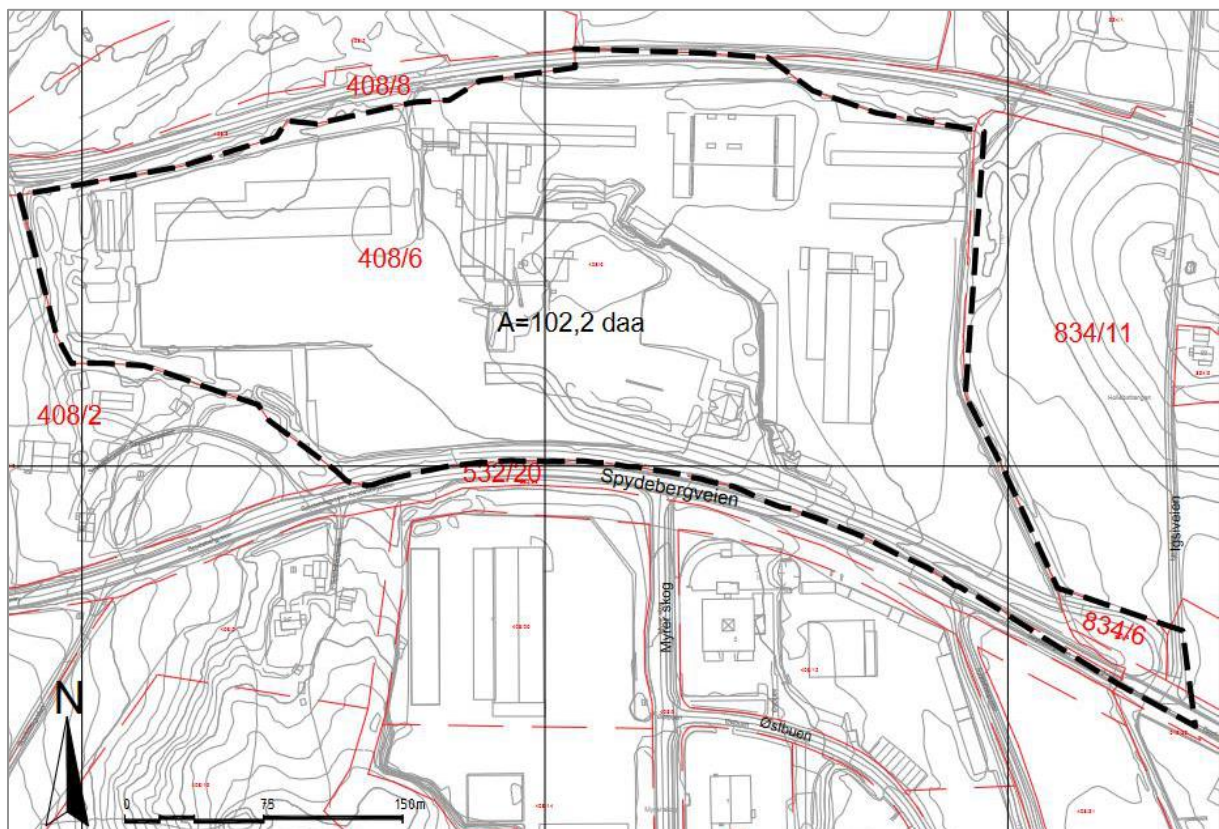


Figur 1 Oversiktskart, finn.no (2024)

Planområdet har direkte adkomst fra fv. 211 Spydebergveien. Ca. 1,5 km sør for planområdet går E18 nordvest mot Oslo og sørøst mot Ørje og den svenske riksgrensen.

Planene

Hensikten med planarbeidet er å detaljregulere tomten til lager, logistikk- og industriformål. Planarbeidet skal danne grunnlaget for en mer effektiv utnyttelse av næringstomten, i samsvar med dagens arealpolitikk. Tomten er allerede opparbeidet som et industri- og næringsområde med eldre bebyggelse, som tidligere ble benyttet av Borg Trelast og Moelven Are AS. Tomten ligger i umiddelbar nærhet til annen industribebyggelse langs Spydebergveien.



Figur 2 Detaljert planavgrensning.

Planområdet omfatter eiendommene gnr./bnr. 408/6 og gnr./bnr. 834/6, samt mindre deler av gnr./bnr. 532/20 og gnr./bnr. 918/32 (Spydebergveien) og gnr./bnr. 834/4 og 834/11 (tilgrensende eiendommer). Planområdet er på litt over 100 daa.

Dagens situasjon

Planområdet

Planområdet er en del av "industribeltet" som strekker seg fra Knapstad til Spydeberg. Det grenser til Østfoldbanens østre linje i nord og Spydebergveien i sør. Sør for planområdet ligger Myrer skog næringsområde. I øst og vest grenser planområdet til landbrukseieendommer.

Det finnes i dag flere nærings- og lagerbygg (totalt cirka 6.000 m²) i planområdet. Disse er fordelt på haller, overbygde arealer og administrasjonsbygg, hovedsakelig fra den tidligere tømmer- og trevareindustrien. Tomten er allerede opparbeidet og består av harde flater. I dag brukes tomten til utendørs- og innendørs lagring. Eksisterende bygninger er hovedsakelig utleid til ulike aktører.



Figur 3 Flyfoto av planområdet, tilstøtende arealer og eiendomsgrenser

Det interne kjøremønsteret stammer fra tidligere bruk. Kombinasjonen av at flere bygg er blitt fjernet og mangel på oppmerking har ført til at dagens kjøremønster fremstår ustrukturert.

Adkomst

Adkomsten til planområdet er felles med innkjøringen til Igsiveien, og dette er den eneste innkjøringen til planområdet. Igsiveien er en landbruksvei som gir adkomst til tre

landbrukseiendommer med anslagsvis 4 boliger. Nabotomten i øst er detaljregulert for kombinert bebyggelse og anleggsformål, men fremstår i dag som en landbrukseiendom.

Fv. 211 Spydebergveien

Den aktuelle strekningen av Spydebergveien strekker seg fra krysset mot Osloveien i øst til krysset mellom Tomterveien og Osloveien i vest. Strekningen er på cirka 2 km. Spydebergveien var tidligere hovedferdselsåren mellom Spydeberg og Oslo, men fungerer i dag som sidevei til fv. 128 Osloveien og sikrer adkomst til feltene Løvestad, Hobøltangen, Myrer Skog og Spydebergveien 143 (Moelven i figur 4).

Fra krysset med Osloveien i vest er det cirka 1 km til avkjøringen til planområdet. Videre forbi planområdet kommer man til krysset med fv. 1016 Knapstadveien. Fra Knapstadveien og videre mot Osloveien passerer man et boligområde og et lokalsenter med blant annet dagligvarebutikk. Fartsgrensen er 60 km/t. Strekningen er ikke belyst, og har i dag kun parallelt fortau og gang-/sykkelvei fra krysset mellom Knapstadveien og Spydebergveien og videre vestover. Det foreligger en reguleringsplan fra 2021 hvor gang- og sykkelvei fra Knapstad til Løvestad er detaljregulert.

Fra planområdet er det raskt å kjøre ut på Osloveien og videre ut mot Jaren for påkjøring til E18.



Figur 4 Adkomstvei og tilkobling fra Spydebergveien til Osloveien.

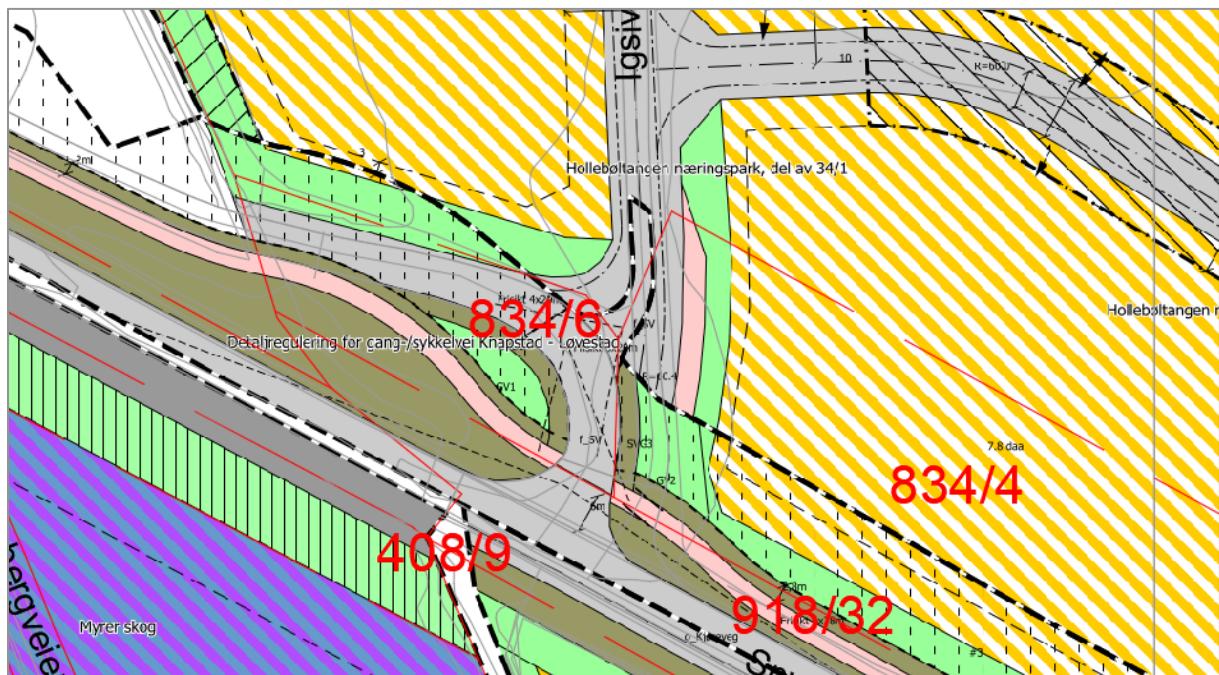
Fv. 128 Osloveien

Fv. 128 Osloveien var tidligere en del av europavei 18, inntil åpning av ny motorveiparsell (E18 Krosby–Knapstad) i 2010. Veien binder Spydeberg og Knapstad sammen med kommunesenteret i Askim og sikrer videre forbindelse til E18. På strekningen som går parallelt med Spydebergveien er fartsgrensen 80 km/t. Kryssene fra fv. 128 Osloveien og over på fv. 211 Spydebergveien er opparbeidet som kanaliserte kryss.

Kanaliserte kryss forbedrer trafikksikkerheten ved å skille trafikkkstrømmer, redusere konfliktområder og skape mer oversiktlige og definerte kjøremønstre. Dette fører til færre ulykker, bedre trafikkflyt og mindre kø. Kanaliseringen gjør det også lettere for trafikanter å navigere og gir tydelig prioritet til hovedtraseene, noe som øker effektiviteten i trafikken.

Planstatus

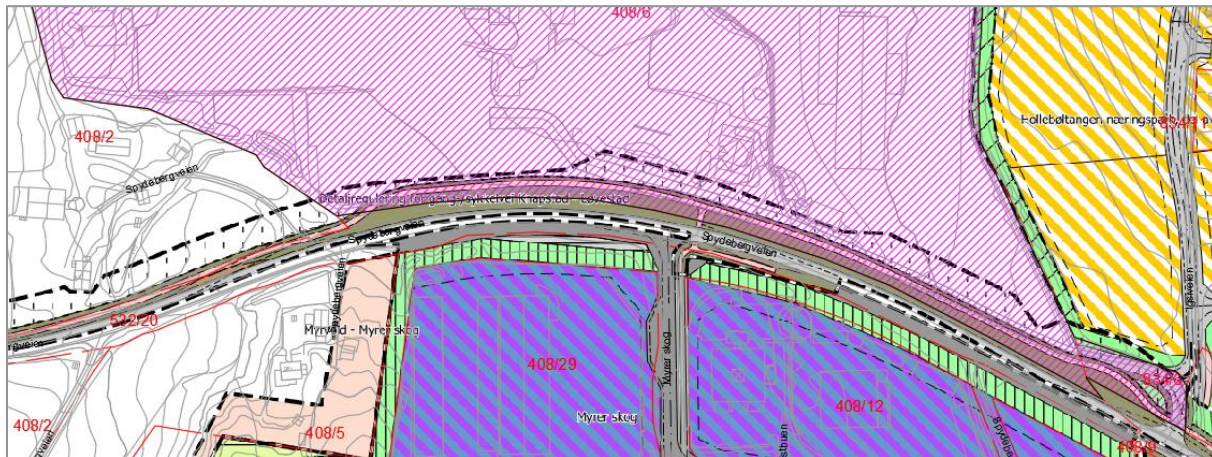
Det er i dag to reguleringsplaner som overlapper med planområdet, Hollebøltangen næringspark, del av 34/1 og detaljregulering for gang-/sykkelvei Knapstad – Løvestad. Som vist i figur 5, overlapper reguleringsplanene både hverandre og selve planområdet. Planene tar ikke tilstrekkelig hensyn til hverandre, og deler av gang-/sykkelveien er lagt over den regulerte adkomsten til planområdet.



Figur 5 Regulerte avkjøringsløsninger i gjeldende reguleringsplaner.

I 2021 ble det gjennomført detaljregulering for gang- og sykkelveien mellom Knapstad og Løvestad. Gang- og sykkelveien går rett nord for Spydebergveien, med en bredde på tre meter. Størsteparten av traséen ligger to meter fra veikanten på Spydebergveien. I de områdene hvor gang- og sykkelveien overlapper planområdet, er traséen trukket lenger

unna Spydebergveien, med en regulert avstand på 12,3 meter.

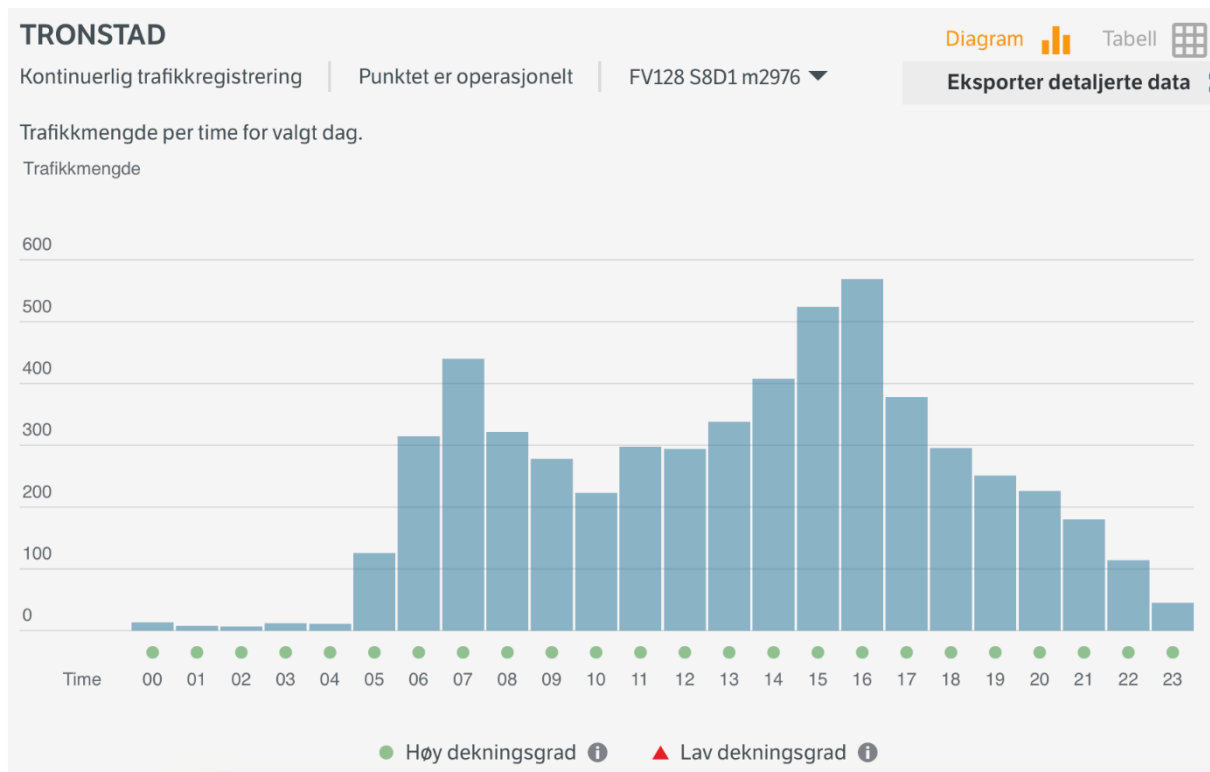


Figur 6 Deler av detaljregulering for gang-/sykkelvei Knapstad – Løvestad overlapper med planområde.

Trafikkmengder

Fv. 128 Osloveien

Ifølge Vegkart (Nasjonal Vegdatabank) er årsdøgntrafikken (ÅDT) 4.827, hvor 9 prosent av trafikken er tunge kjøretøy. ÅDT-tallene er hentet fra trafikkregistreringsstasjonen Tronstad. Målestasjonen ligger cirka 250 meter vest for krysset i øst. Stasjonen har registrert kontinuerlig trafikkdata fra 2018. ÅDT målt fra 2019 til 2023 indikerer en årlig vekst i trafikkmengden på om lag 3 til 4 prosent. Trafikken er jevnt fordelt utover året, uten nevneverdige sesongvariasjoner. Trafikkdataene viser at timetrafikken er klart størst på morgenen og ettermiddagen, innenfor tidsrommet kl. 14:00-17:00.

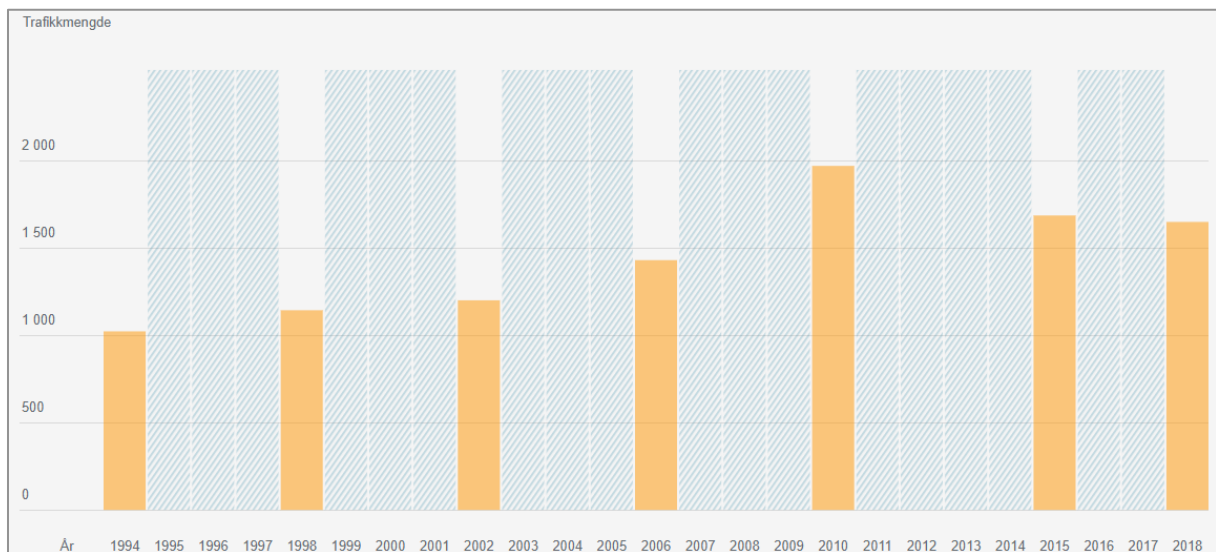


Figur 7 Tabellen viser timetrafikken begge retninger mandag 19. aug 2024 (uke 34). Grafen er representativ for veiens trafikkbilde i ukedagene.

Fv. 211 Spydebergveien

Ifølge Vegkart (Nasjonal Vegdatabank) er ÅDT 1.650, hvor 10 % av trafikken er tunge kjøretøy. Disse ÅDT-tallene er ifølge Vegkart basert på skjønn. Langs Spydebergveien er det registrert en trafikkregistreringsstasjon (punktmåler), men denne har vært ute av drift siden årsskifte 2018/19.

Siden åpningen av den nye E18 har trafikkmengden på Spydebergveien i hovedsak bestått av trafikk til tilgrensende næringsområder samt noe lokaltrafikk mellom Knapstad og Spydeberg. Med bakgrunn i historiske trafikktegninger langs Spydebergveien ser man at trafikkbelastningen nådde en topp i forkant av åpningen av E18-parsell Krosby–Knapstad. Siden åpningen i 2010 har antall turer på Spydebergveien gått ned.



Figur 8 Gjennomsnittlig døgntrafikk per år.

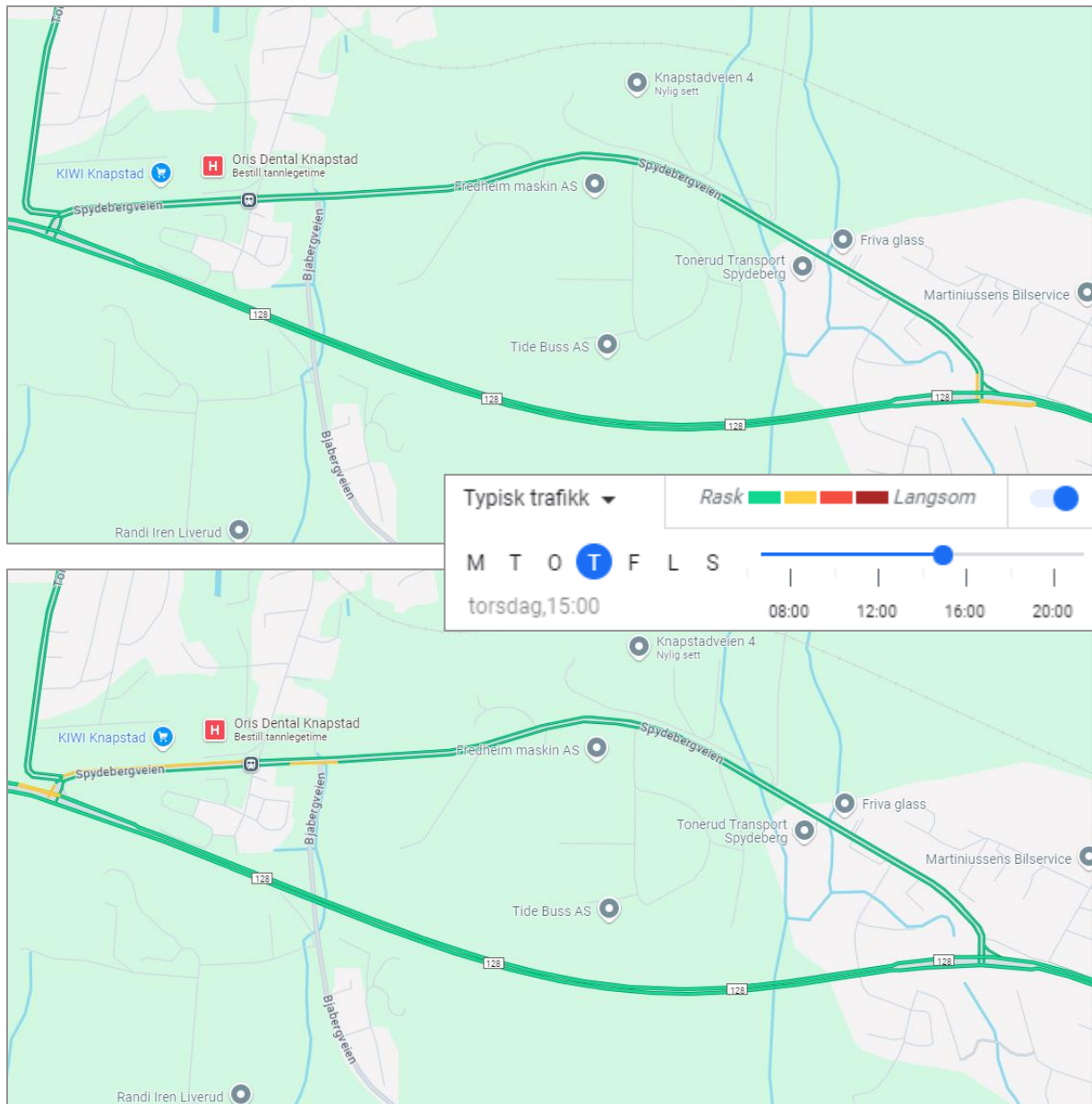
Gitt at majoriteten av trafikken på Spydebergveien består av trafikk til og fra tilstøtende næringsområder, vil mengden trafikk være avhengig av type virksomheter som er etablert langs industriområdet. Befaring i området viser at de ulike feltene Løvestad og Myrer Skog mer eller mindre er fullt utnyttet. Den økte fremtidige trafikkbelastningen vil hovedsakelig skyldes realiseringen av feltene Spydebergveien næringspark og Hobøltangen.

Spydebergveien 143

I dag er trafikken til og fra industriområdet minimal, med svært få bilturer. Aktiviteten er i stor grad begrenset til langtidslagring av gjenstander, både innendørs og utendørs. Administrasjonskontoret brukes delvis av Moelven Are, mens andre bygg er leid ut til selskaper som Scanfreight, Brødrene Åsvestad, Hagen Transport, Elvia og Tribunemannen. Denne bruken resulterer i den laveste trafikkmengden som noen gang har vært registrert for denne tomten. Det er derfor rimelig å anta at biltrafikken er neglisjerbar og praktisk talt uten vesentlig påvirkning for omkringliggende veinett.

Typiske trafikkmengder fra Google Maps

Det er ikke registrert saktegående trafikk i nåværende situasjon.

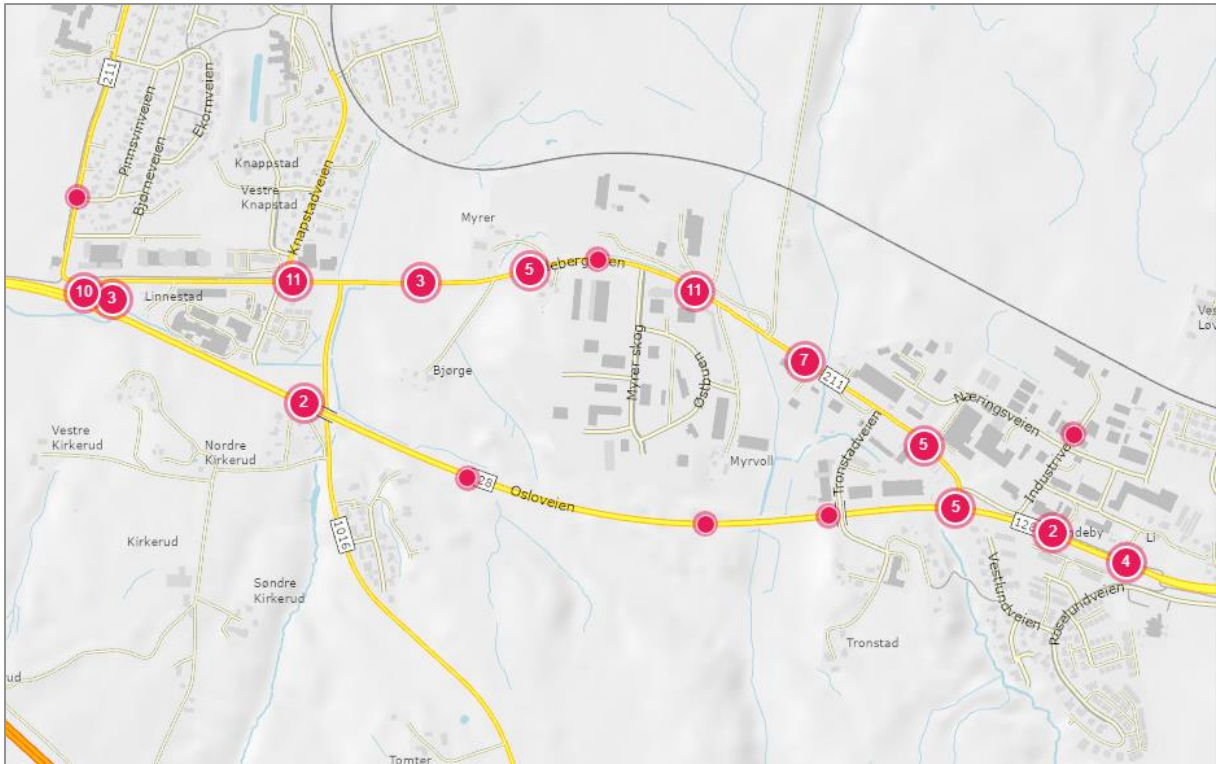


Figur 9 Trafikk mandag kl. 08:00 & 15:00 (Kilde maps.google.no)

Googles trafikkmålinger viser hovedsakelig grønne linjer med enkelte gule markeringer i perioder med høy trafikkmengde gjennom uken. Dette tyder på at det fortsatt er god kapasitet i veinettet.

Trafikksikkerhet

Siktforholdene langs Spydebergveien er generelt gode, da den eksisterende bebyggelsen ligger på god avstand fra veibanen. Eksisterende avkjørsel til Spydebergveien 143 har gode siktforhold i begge retninger, og kryssing av Spydebergveien for fotgjengere anses som lite risikabel, ettersom veien er oversiktlig og har lav trafikkbetlastning.



Figur 10 Trafikkulykker

Det er registrert flere trafikkulykker på Spydebergveien, men hovedvekten av ulykkene fant sted før 2000-tallet. Etter åpningen av nye parallelle veier, først Osloveien, og deretter E18 i 2010, har man sett at trafikkbelastningen og antallet trafikkulykker er blitt redusert. Totalt er det registrert 72 ulykker langs Spydebergveien, men kun tre har funnet sted etter 2010. I krysset mellom Spydebergveien og Osloveien (øst og vest) er det registrert seks ulykker etter 2010.

Gang-/sykkeltrafikk

I dag finnes det kun fortau og gang- og sykkelvei parallelt med veien fra krysset mellom Knapstadveien og Spydebergveien og videre i vestgående retning.



Figur 11 Eksisterende gangfelt langs Spydebergveien. Bilde er tatt i krysset mellom Spydebergveien og Knapstadveien

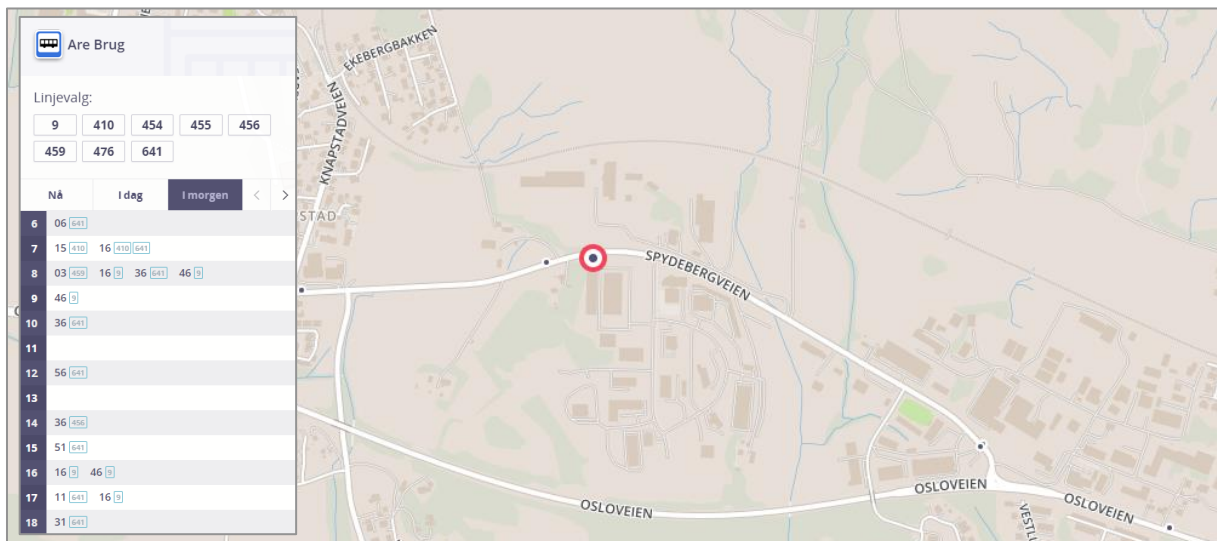
Forbi planområdet foreligger det planer om en gang- og sykkelvei på cirka 2 km. Planen, som er fra 2021, sikrer fremkommelighet for myke trafikanter mellom Spydeberg og Knapstad. Den har til hensikt å bedre trafiksikkerheten for myke trafikanter, og planen legger opp til at hele strekningen blir belyst. Gang- og sykkelveien er planlagt langs Spydebergveiens vestgående løp. Dette innebærer at deler av tiltaket overlapper med planområdet for Spydebergveien Næringspark.



Figur 12 Plankart for detaljregulering gang-/sykkelvei fra Knapstad-Løvestad.

Kollektivmuligheter

Ved planområdet er det i dag to busstopp, Are Brug, for østgående og vestgående retning. Fra holdeplassene går det busser i tidsrommet kl. 06:00-18:30 på hverdager. De fleste avgangene er tilpasset arbeidshagens start og slutt. Fra holdeplassen er det cirka 50 meter i luftlinje til planområdet. Fra planområdet tar det cirka 30 minutter å gå til Knapstad jernbanestasjon, alternativt 8 minutter med sykkel.



Figur 13 Kart over nærmeste holdeplass og rutetider hverdag.

I tillegg til den ordinære kollektivtransporten har Bane Nor tradisjonelt benyttet Spydebergveien ved buss for tog i sommermånedene.



Figur 14 Ved buss for tog, blir Knapstad holdeplass flyttet ut til krysset mellom Knapstadveien og Spydebergveien.

Fremtidig situasjon

I henhold til planprogrammet for detaljregulering av Spydeberg Næringspark skal følgende trafikkfaglige tema konsekvensutredes.

7. TRAFIKKFORHOLD		
Undertema	Hva skal konsekvensutredes	Presentasjonsform
Trafikale konsekvenser	Endringer i trafikkmønster og trafikkmengde som følge av tiltaket. Trafikale konsekvenser av tiltaket, mulige tiltak, dimensjonering av fremtidig avkjøring og forholdet til G/S.	Konsekvensutredes. Egen trafikkrapport som dokumenterer fremtidig trafikk basert på alt. 1 og 2.

Beslektede tema som omfatter myke trafikanter, kollektivtransport, trygg skolevei og anleggstrafikk skal beskrives og redegjøres for i planbeskrivelsen eller i eget notat.

Nyskapt trafikk

0-alternativet

Dette medfører en videreføring av dagens forhold uten vesentlige endringer i trafikkmønster eller trafikkmengde. Avkjøring fra Spydebergveien videreføres som den er i dag.

1- og 2-alternativet

1-alternativet, innebærer at tomten reguleres til industri og lager, BYA-60% & byggehøyde 15 meter. 2-alternativet innebærer at tomten reguleres til industri og lager, BYA-70% & byggehøyde 18 meter. Begge alternativene legger opp til at adkomst forblir der den er i dag, med direkte tilknytning til Spydebergveien. Adkomst samlokaliseres med adkomst til tilstøtende industritomt i øst, Hollebøltangen (Igsiveien).

Trafikkbelastning

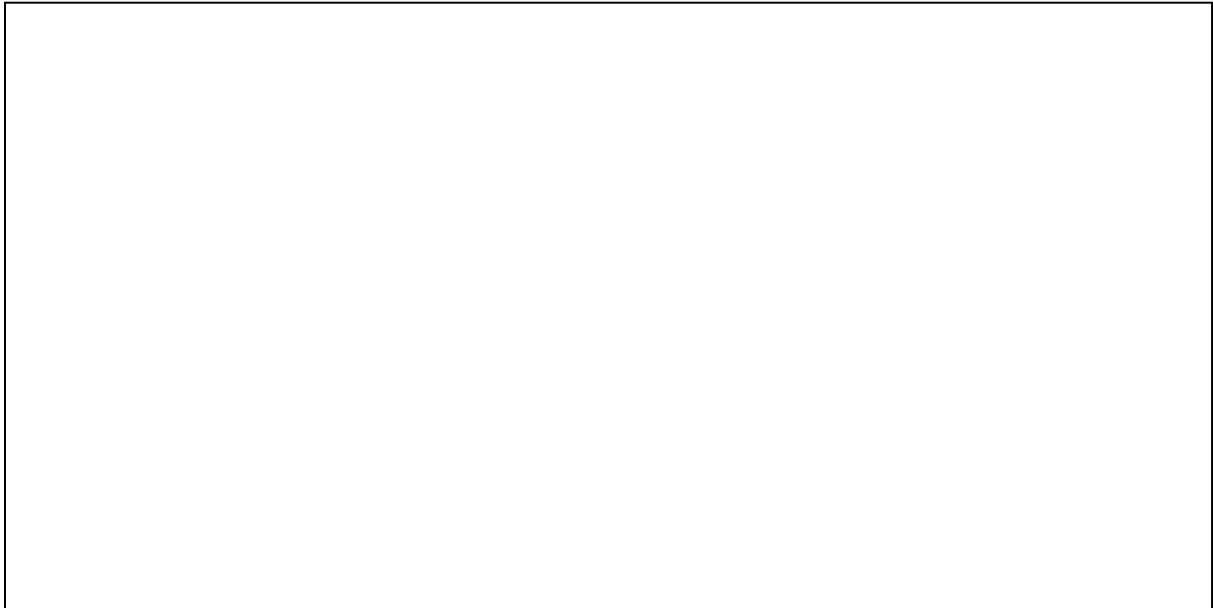
Da Spydeberg Næringspark åpner for etablering av lager-, logistikk-, industri og håndverksbedrifter, er det vanskelig og estimerte antall turer fremtidige virksomheter vil generere. Analysen tar utgangspunkt i tallgrunnlaget for Holtskogen Utvikling AS, men er justert for områdets beskaffenhet og erfaringstall fra potensielle fremtidige leietakere. Tallgrunnlaget til Holtskogen Utvikling AS er beregnet ut fra turproduksjon for næringstransport og ansatte, og bygger på erfaringstall for turproduksjon (ÅDT) fra ulike næringsvirksomheter, deriblant ASKO ØST i Vestby.

Næringstrafikk: 0,2 semi/bil m/henger – vanlig lastebil – inn/ut av området pr. 100 m² BYA

Ansatte: 0,65 ansatt pr 100 m² BYA

Ansatt trafikk: 0,64 bilturer pr ansatt pr 100 m² BYA

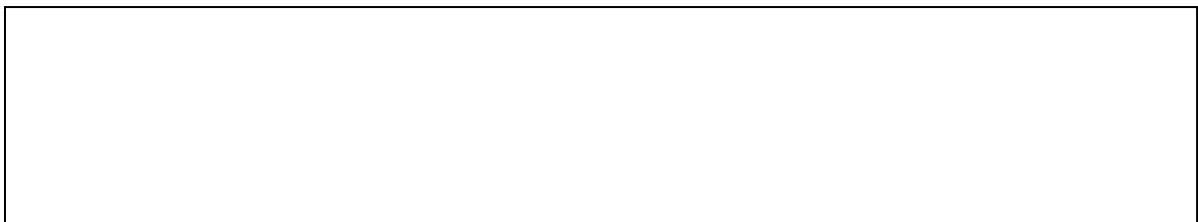
Med utgangspunkt i 1- og 2-alternativet, vil estimert trafikkmengde gi følgende turproduksjon:



Med stor usikkerhet anslås det at ved full utbygging etter 1-alternativet vil estimert trafikk til og fra Spydeberg Næringspark være cirka 400 ÅDT, hvorav andel tungtrafikk utgjør 95 ÅDT. For 2-alternativet er antall turer beregnet til cirka 460 ÅDT, hvorav tungtrafikk utgjør 110 ÅDT. Andel tungtrafikk er beregnet til å utgjøre cirka 23 prosent.

Siden utbyggingen av området vil foregå over en lengre periode, og det er usikkert hvilke typer virksomheter som vil etablere seg i området, må trafikktallene betraktes som et grovt estimat. Beregningen er basert på maksimal utnyttelse av tillatt bebygd areal (BYA) for alle områdene. Erfaringer fra lignende områder tyder på at full utnyttelse er krevende å oppnå og derfor lite sannsynlig. Det kan derfor antas at den estimerte trafikkmengden inneholder en buffer, og at det faktiske antallet turer vil være lavere.

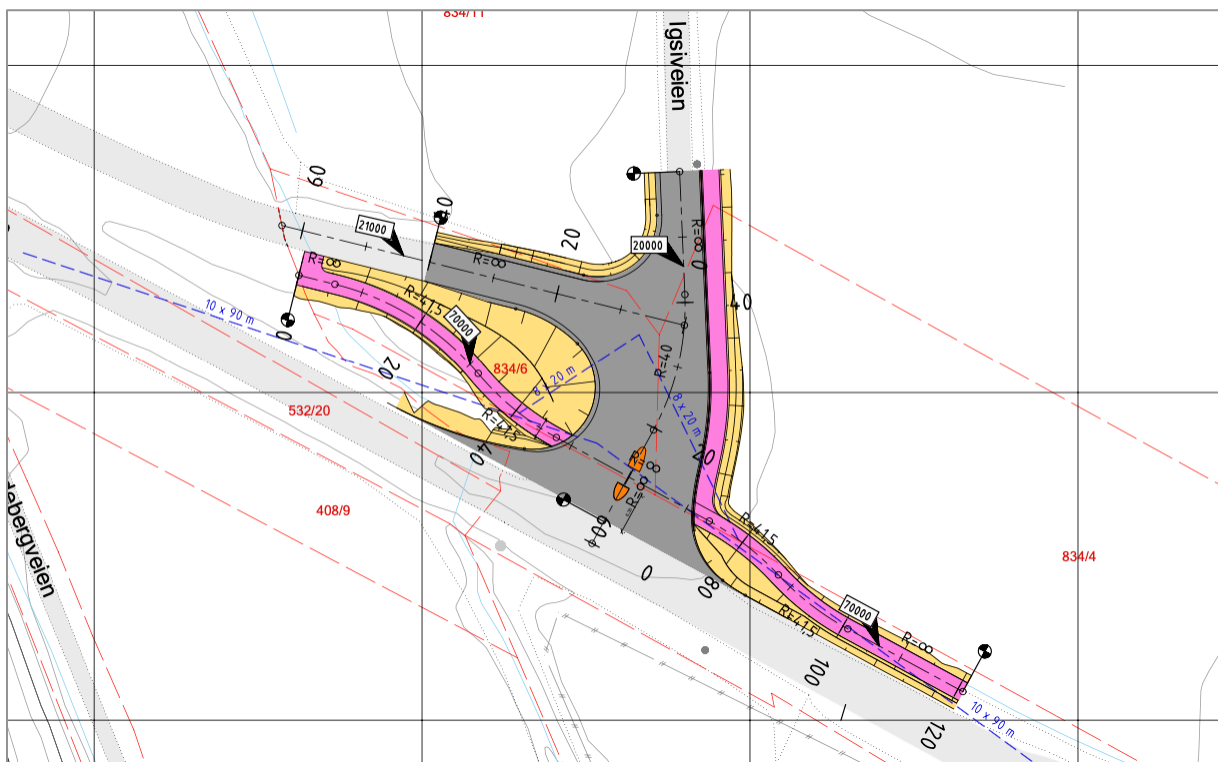
Statens vegvesens Håndbok V713: Trafikkberegninger (1989) angir omtrent 3 bilturer per døgn per 100 m² for industriområder, med variasjoner mellom 2 og 6 bilturer per 100 m² per døgn. Dette tilsvarer rundt 1 400 bilturer per døgn til og fra det aktuelle planområdet for 1-alternativet og 1 650 for 2-alternativet. Dette er vesentlig høyere enn det tidligere eksemplet antyder. Det er viktig å merke seg at erfaringstallet er eldre, og at det er betydelig variasjon i turproduksjonen for industrivirksomheter. Andel tungtransport er satt til 10 prosent av samlet ÅDT.



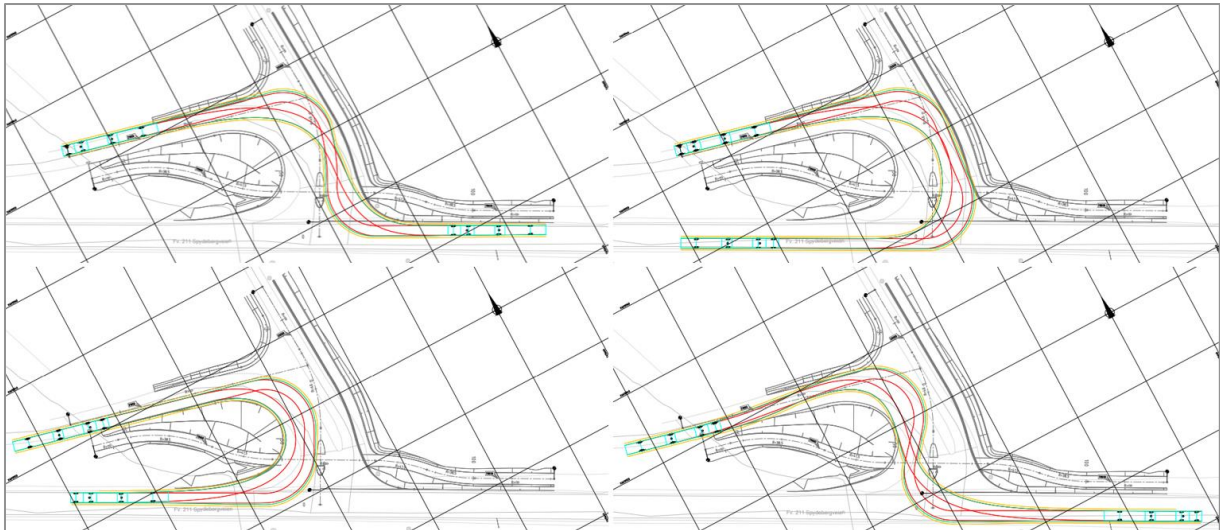
Med utgangspunkt i at ÅDT på fv. 211 Spydebergveien er 1650 og gitt at man oppnår en full utnyttelse av planområdet, vil dette medføre en økning i ÅDT på ca. 25% for 1-alternativer. For 2-alternativet vil økningen være på ca. 28%.

Adkomst

Veigeometrien til ny avkjøring er utarbeidet på bakgrunn av Statens vegvesens håndbøker. Kryssutformingen for Igsiveien/Spydebergveien er dimensjonert for å håndtere forventet trafikkøkning, inkludert tungtransport. Teknisk løsning omfatter avkjøring til Spydeberg Næringspark, Hollebøltangen og gang- og sykkelvei gjennom krysset. Krysset er dimensjonert for modulvogntog med lengde 25,25 meter og vekt opp til 60 tonn. Ved utkjørselen fra Igsiveien og ut på Spydebergveien er friskten 10 x 90 meter.



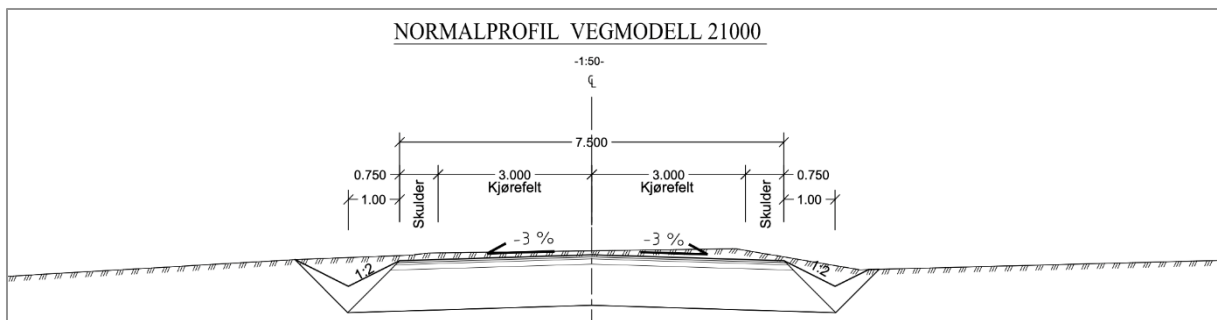
Figur 15 Avkjøring til Spydeberg næringspark, Hollebøltangen, med gang- og sykkelvei gjennom krysset



Figur 16 Springkurver for modulvogntog med 0,5m sikkerhetsmargin.

Avkjøringstillatelse og nytt kryss ble godkjent av ØFK 01.11.2024.

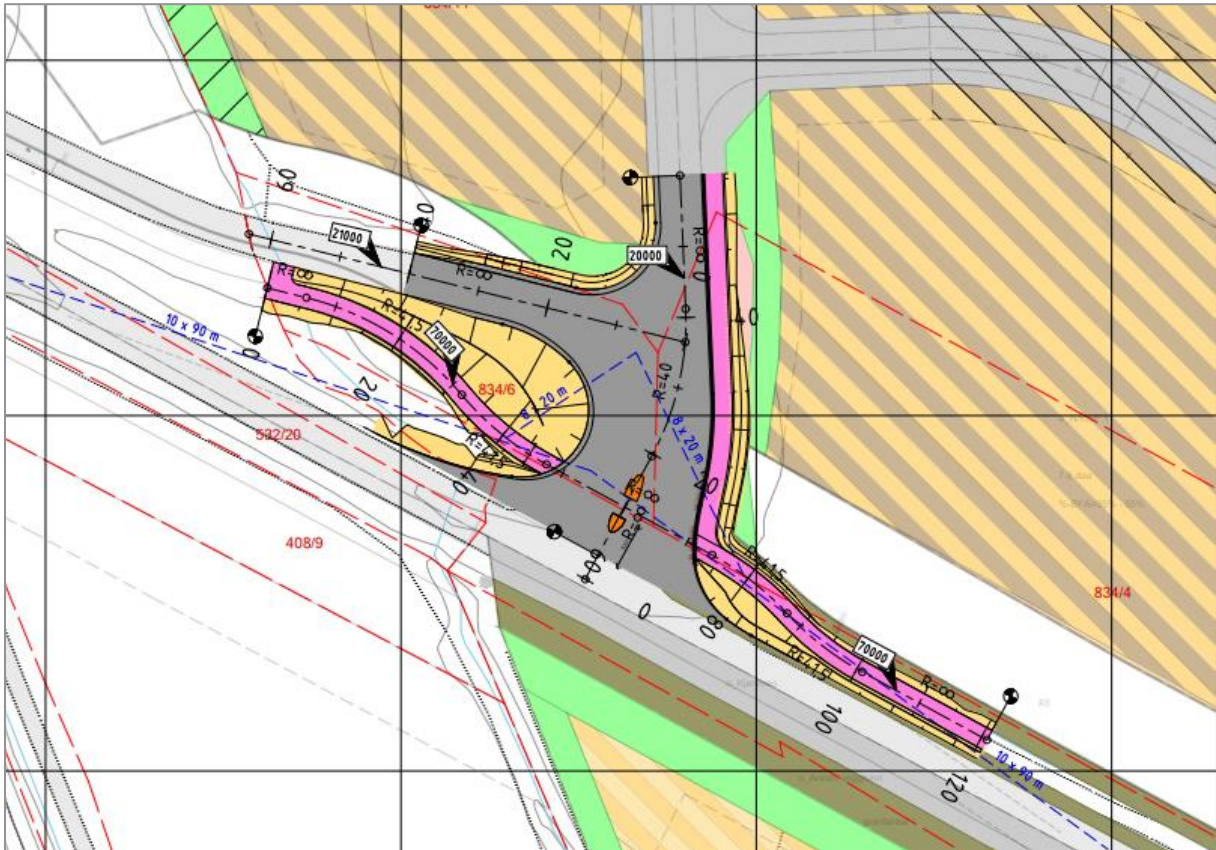
Hovedatkomstvei fra krysset og inn på planområdet er foreslått opparbeidet med asfaltert kjørebredde på 6 meter (7,5m) etter veimodell 21000.



Figur 17 Normalprofil veimodell 21000 (SVV)

Den nye adkomsten er ikke i samsvar med gjeldende reguleringsplaner for adkomst til Hollebøltangen og planområdet. Det er derfor foreslått en ny teknisk løsning for krysset som tar hensyn til de ulike interessene i krysset. Løsningen tar utgangspunkt i veitraséen regulert i detaljreguleringsplanen for Hollebøltangen, samtidig som den er modifisert og utvidet mot vest for å møte de fremtidige behovene til Spydeberg Næringspark. Denne løsningen vil gjøre krysset mer oversiktlig og bidra til å rydde opp i de eksisterende forholdene på stedet. Det anbefales at den nye kryssløsningen detaljreguleres i den

fremtidige planen for å sikre forutsigbarhet i krysset.

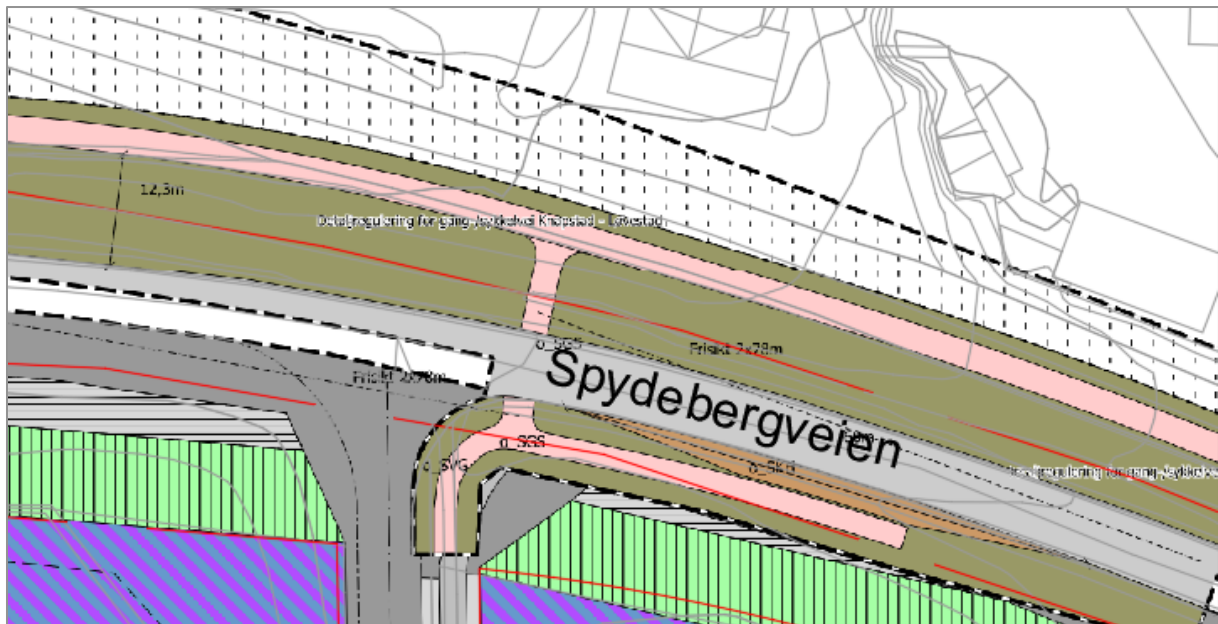


Figur 18 Forholdet mellom nytt kryss og detaljreguleringsplanen for Hollebøltangen.

Sikkerhet for gående og syklende

Hensynet til myke trafikanter er ivare tatt gjennom at det eksisterende krysset strammes opp og gir oversiktlige trasévalg for myke trafikanter, biler og vogntog. Videre sikrer planen fremkommelighet for myke trafikanter ved at den regulerte traséen til gang- og sykkelveien mellom Knapstad–Løvstad videreføres. Den separate gang- og sykkelveien gir en trafiksikker løsning ved å skille myke trafikanter fra motorisert trafikk, noe som reduserer ulykkesrisikoen. Planen sikrer at reisekjeden til og fra Spydeberg Næringspark kan gjennomføres som fotgjenger eller syklist, i tråd med intensjonen til detaljreguleringen fra 2021.

Detaljreguleringen for gang- og sykkelvei Knapstad–Løvsstad legger opp til at bussholdeplassen vest for Myrer skog saneres, og at det etableres ny holdeplass på østsiden av Myrer skog. Forbindelse fra regulert overgang og inn på planområdet bør sikres i planen.



Figur 19 Ny plassering av bussholdeplass

Konklusjon

Størstedelen av personbiltrafikken til planområdet vil være i forbindelse med arbeidsdagens start og slutt. For tungtransporten forventes det at den vil spre seg mer utover og være mer jevnt fordelt gjennom arbeidsdagen. Med utgangspunkt i dagens trafikkbelastning, områdets beskaffenhet og forventet trafikkøkning, kan vi ikke se at fremtidig trafikkavvikling vil føre til kødannelse.

Gjennomføringen av tiltakene forventes å gi økt ÅDT, men verken 1- eller 2-alternativet vil overstige kapasiteten i dagens veinett. Det anbefales at den nye kryssløsningen detaljreguleres i reguleringsplanen for Spydeberg Næringspark for å sikre forutsigbarhet i krysset.