

NOTAT

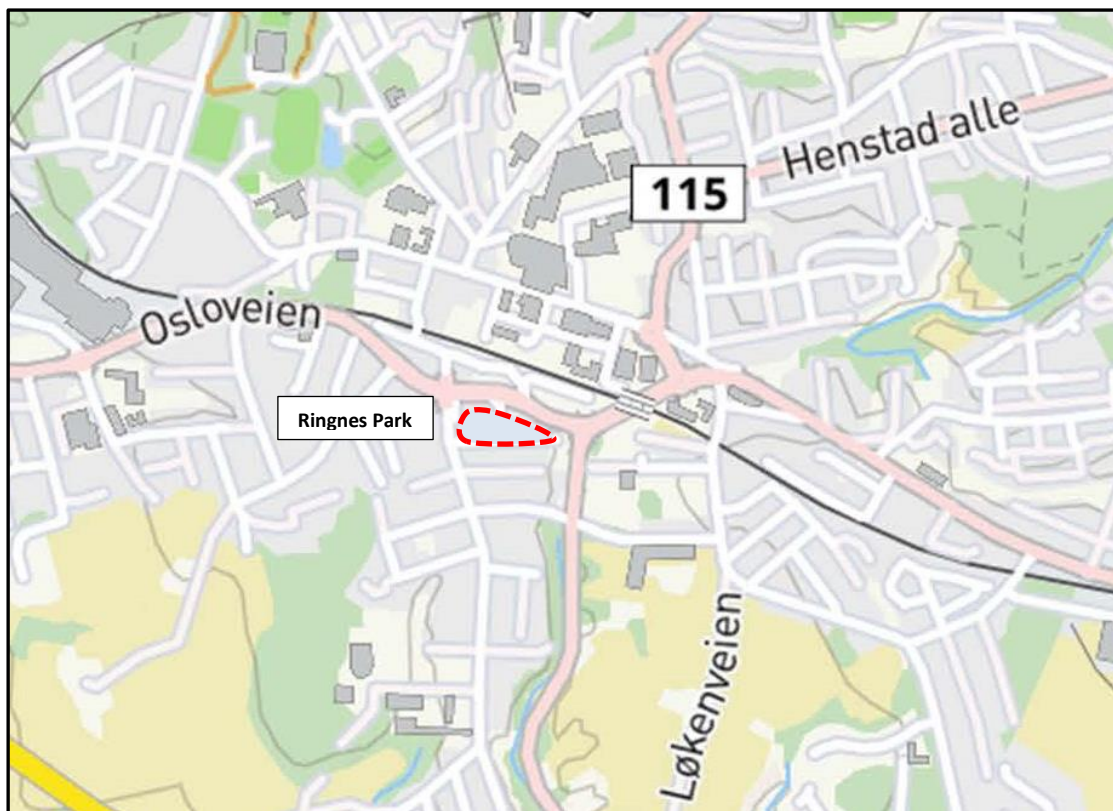
OPPDRAAG	Ringnes Park boligprosjekt	DOKUMENTKODE	10242048-01-RIT- NOT-001
EMNE	Trafikkanalyse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	HILLE MELBYE ARKITEKTER as	OPPDRAAGSLEDER	Fredrik Myhre Haugerud
KONTAKTPERSON		SAKSBEHANDLER	Ole Berrum
KOPI		ANSVARLIG ENHET	Multiconsult ASA

1 Bakgrunn

I forbindelse med planarbeidet for tilrettelegging av sentrumsbebyggelse i Askim er Multiconsult engasjert for å utføre en trafikkanalyse som tar for seg trafikale konsekvenser av utbyggingen. Trafikkutredningen er basert på foreløpig forslag til utbygging i planen samt registrering av biltrafikken i ettermiddagsrushet (trafikkteiling mars 2022) i krysset fv 128 x Vammaveien.

2 Beliggenhet/dagens situasjon

Planområdet ligger langs Osloveien (fv 128) sentralt i Askim nær togstasjon og bussterminal i Askim sentrum. Planområdet består i dag av flere funksjoner fordelt på 7 eiendommer som er regulert til bolig, forretning, hotell og industri mm.

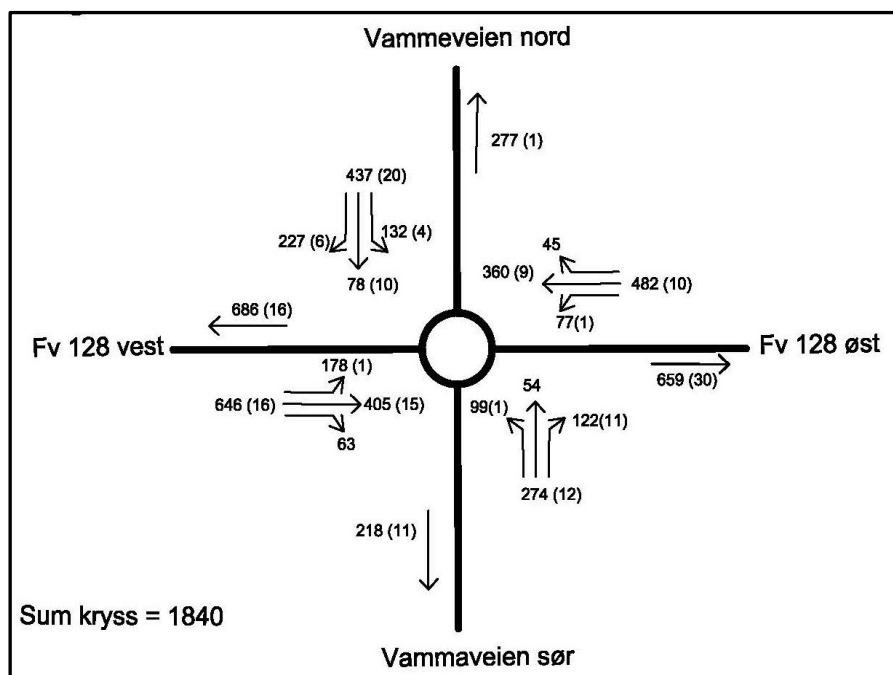


Figur 1 Beliggenhet i Askim Syd

04	29.04.2024	Revisjon etter tilbakemeldinger fra kommunen	Darssan Kupandran	Darssan Kupandran	Fredrik M. Haugerud
03	17.04.2024	Revisjon etter tilbakemeldinger fra kommunen	Darssan Kupandran	Darssan Kupandran	Fredrik M. Haugerud
02	30.11.2023	Revisjon utbygging	Ole Berrum	Darssan Kupandran	Fredrik M. Haugerud
01	17.06.2022	Trafikkanalyse	Ole Berrum	Milan Sekulic	Fredrik M. Haugerud
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

3 Trafikk 2022

3.1 Trafikktellinger



For å vurdere konsekvensene av utbyggingen for det nærmeste veinettet ble det fortatt en trafikktelling av krysset Vammaveien x fv. 128 (Osloveien) tirsdag 1.03.2022 mellom kl 1500 - 1700.

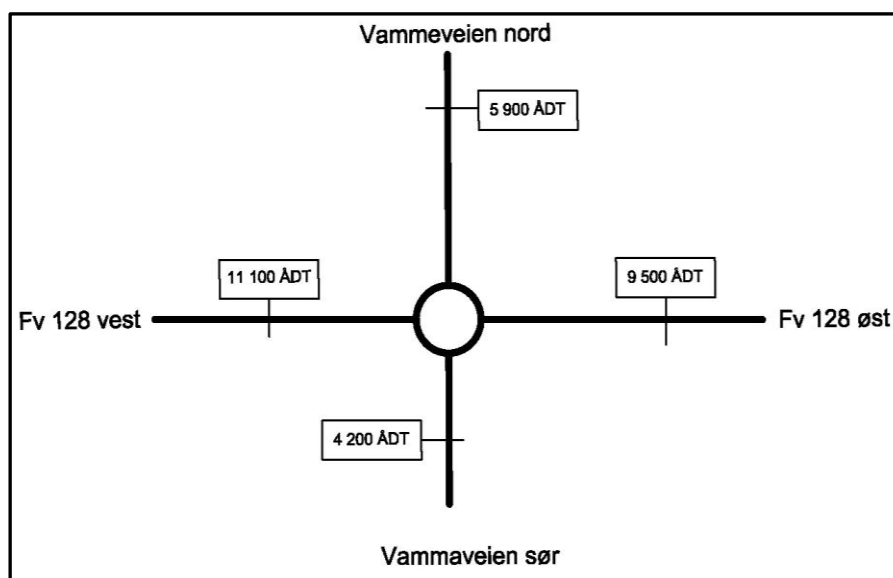
Resultatet av tellingene fremgår av fig 3 med antall tunge biler i parentes.

Figur 3 Fra tellinger dim time, kl. 1515 - 1615

Tellingene viser at det er en betydelig tungtrafikkandel på Vammaveien både sør og nord for fv. 128 - hvilket skyldes den betydelige busstrafikken til/fra bussterminalen. Det ble registrert 10 busser på Vammaveien i hver retning på sørsiden av fv. 128 og 16 busser på Vammaveien på nordsiden av fv. 128 – sistnevnte fordi bussene vestover på fv. 128 trafikkerer Vammaveien fra bussterminalen.

3.2 Vurdering av tellingen i forhold til NVDB

Registrert årsdøgntrafikk (ÅDT) fra NVDB 2020 (Nasjonal VegDataBank) er på 11 000 og 9 500 ÅDT på fv. 128 hhv. øst og vest for krysset med Vammaveien. Forutsatt at timetrafikken i ettermiddags-rushet utgjør 12 % av årsdøgntrafikken (ÅDT), har vi beregnet døgntrafikken (ÅDT) basert på tellingene.



Som det fremgår av figuren, viser beregnet ÅDT at registrert trafikk på fv. 128 sannsynligvis ligger nær årsgjennomsnittet for fv 128.

Figur 4 Beregnet ÅDT basert på trafikktellingene 1.3.2022

3.3 Trafikkavvikling 2022

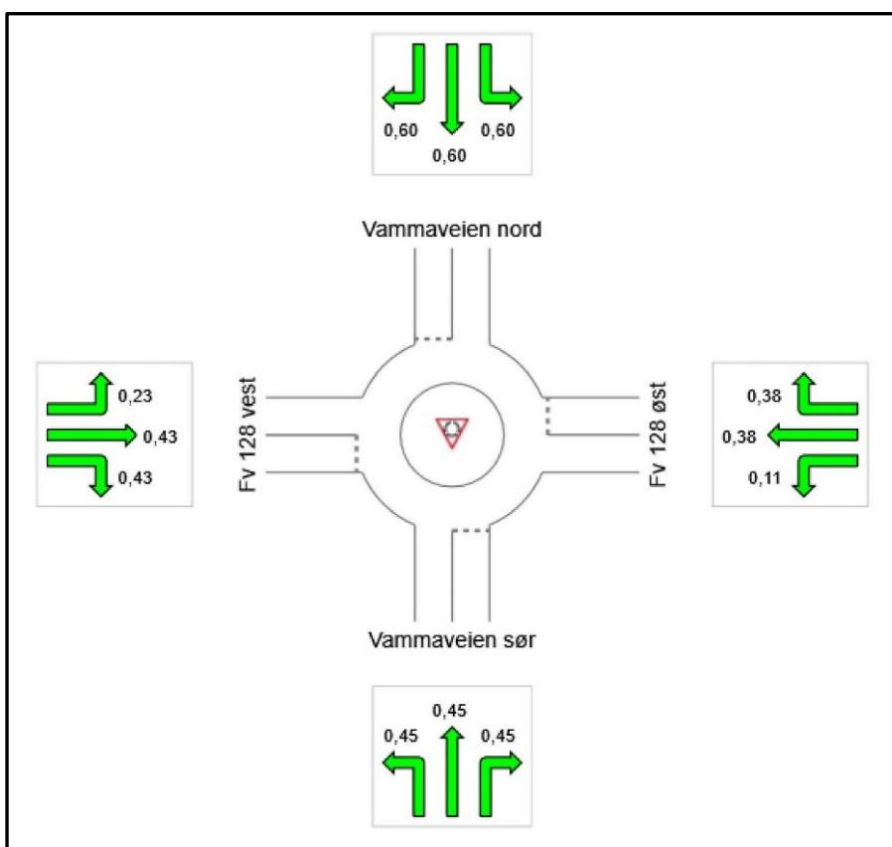
3.3.1 Innledning

Det er foretatt kapasitetsberegninger av krysset med dataprogrammet SIDRA. I det følgende beskrives trafikkvolumer og belastningsgrader på svingebevegelser samt maksimale kølengder.

Belastningsgrad er forholdstallet mellom trafikkmengde og teoretisk kapasitet (etterspørsel i forhold til tilbud). Jo lavere belastningsgrad, desto bedre trafikkavvikling i krysset. En belastningsgrad på under 0,8 gir en akseptabel avvikling med mindre køer og forsinkelser. Ved belastningsgrader mellom 0,8 og 1,0 er situasjonen mer labil med lengre køer som resultat. Ved belastningsgrader over 1,0 er den teoretiske kapasiteten utnyttet med svært lange køer som resultat.

3.3.2 Kapasitet i ettermiddagsrushet 2022 - uten utbygging

Figur 5 viser beregnet kapasitet om ettermiddagen basert på trafikktellingene 1.3.2022.



Figur 5 Belastningsgrad i ettermiddagsrushet 1.3. 2022

Beregningene viser at det er god avvikling i krysset med en maksimal belastningsgrad på 0,6 i Vammaveien på tilfarten fra nord. Beregnet kø på er på maksimalt 6 - 7 biler (45 m) i kortere perioder.

På fv 128 er beregnede belastningsgrader i de gjennomgående feltene på 0,43 og 0,38 hhv. vest og øst for Vammaveien. Maksimal kø er beregnet til 3 - 4 biler i korte perioder (20 - 25 m). I venstre-svingefeltene er det ikke beregnet køer.

På Vammaveien fra sør er beregnet belastningsgrad på 0,45 med kø på 4 biler (25 m).

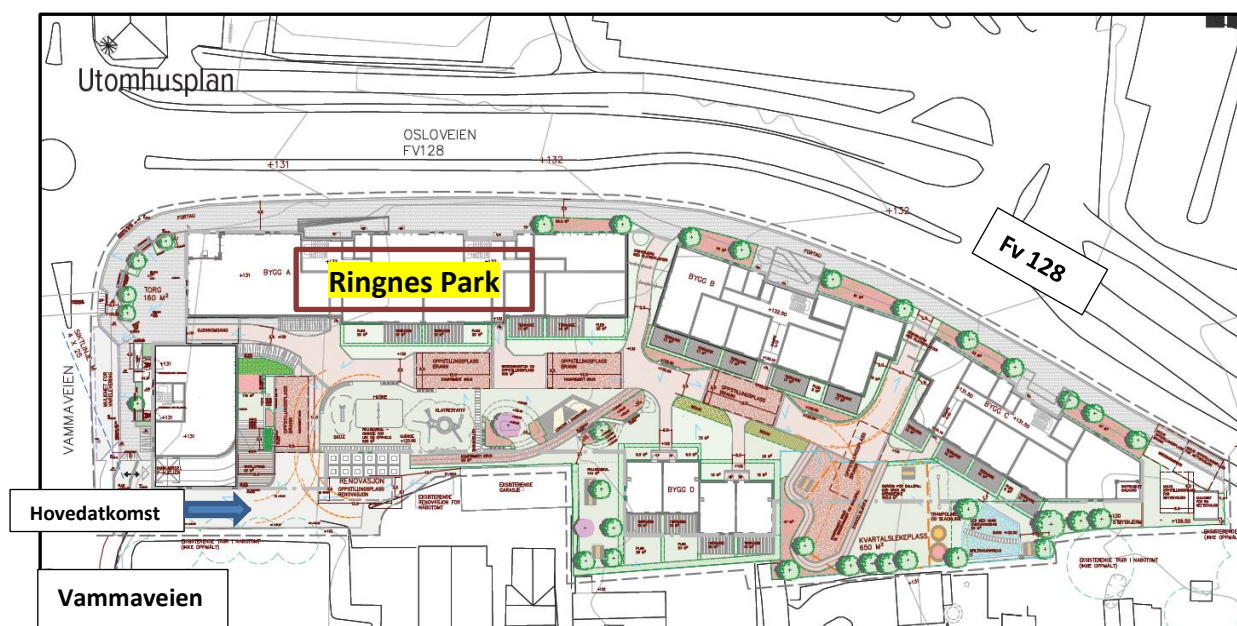
4 Planforslaget:

4.1 Utbyggingen

Planforslaget, som er under utarbeidelse, vil primært legge til rette for 10 563 m² boligformål med 100 leiligheter fordelt på 3 bygg samt forretningsformål på 546 m². Forretningen er tenkt plassert ved hjørnet mot rundkjøringen eventuelt i kombinasjon med uteservering på et planlagt torv her.

4.2 Parkering og atkomstforhold

Planforslaget forutsetter videre en parkeringsdekning i hht. Kommuneplan for Indre Østfold kommune, som gir 1 plass/leilighet eller 100 p-plasser for boligene. For forretning er oppgitt 1 - 3 plasser/100 m² som gir 5 til 16 p-plasser. Planlagt parkering er forutsatt i kjelleranlegg. I gårdsrommet er det dessuten en eksisterende garasje som beholdes.



Figur 2 Planforslaget - Ringnes Park

Prosjektet har planlagt atkomst fra Vammaveien som vist på fig. 2. Denne gir atkomst til kjellerparkeringen både for boligdelen og forretningen. Parallelt og inntil denne er foreslått en avkjørsel med en gangforbindelse/fortau til utomhusområdet/gårdsrommet på baksiden for renovasjonsanlegg og den eksisterende garasjen her.

Planforslaget omfatter videre et lite torv på hjørnet mot rundkjøringen og et fortau langs fv. 128 østover fra rundkjøringen. Det er dessuten sett på muligheten for et gangfelt over fv. 128 mot bussterminal på nordsiden av fylkesveien.

Varelevering er foreslått i Vammaveien ved næringsområdet ved torget, se nærmere omtale i kap. 5.6.

5 Trafikk 2034

5.1 Bilproduksjon

Bilturproduksjonen på døggnivå (trafikk mandag til fredag, YDT) i dimensjonerende time er beregnet med utgangspunkt i «V713 Trafikkberegninger» for boligdelen av prosjektet. Her er oppgitt et variasjonsområde på 2,5 - 5 bilturer/ bolig. Basert på kommunens p-norm på 1 p-plasser/100 m² kombinert med et akseptabelt kollektivtilbud i området, har vi antatt en lav verdi på 3 bilturer/bolig for bilturproduksjon pr døgn. I hht. V713 er 16 % av døgntrafikken forutsatt avviklet i dim. time, kl 1515 - 1615.

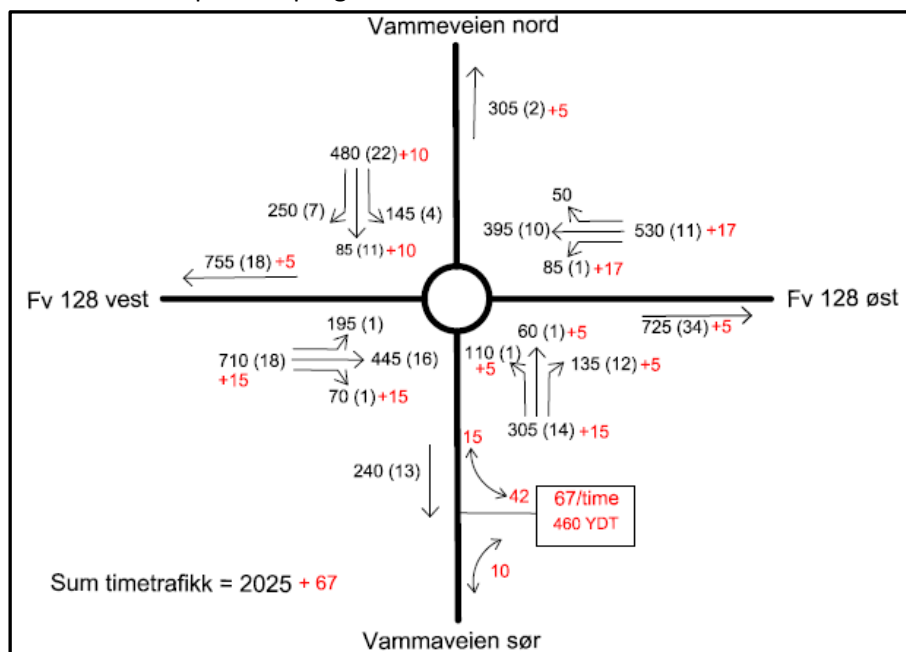
For beregning av trafikk fra forretningsformål med et planlagt areal på 563 m², er lagt til grunn det høyeste parkeringstilbudet på 16 p-plasser. Imidlertid antar vi en lav turproduksjon på 10 biler/p-plass som tilsvarer ca. 28 bilturer/100 m² og døgn. Det er videre forutsatt en rushtidsandel på 12 % fra butikk basert på erfaringstall fra tilsvarende handel.

	Antall boliger/ P-plass butikk	Bilturer pr bolig/ p-plass	Sum bilturer YDT	Bilturer pr time
Boliger	100	3	300	48
Butikk	16	10	160	19
Samlet trafikk pr døgn og dim time			460	67

Tab 1 Bilturproduksjon fra prosjektet på døgnbasis og i dim (kl 1530 - 1630)

5.2 Trafikk i krysset i 2034

Beregnet trafikk fra den planlagte utbyggingen er fordelt på svingebevegelser på det nærmeste veinettet basert på tellingene 1.03.2022 samt en framskrivning av trafikken frem til år 2034 med ca. 10 % basert på Tøi's prognose for Østfold 2010 - 2060.

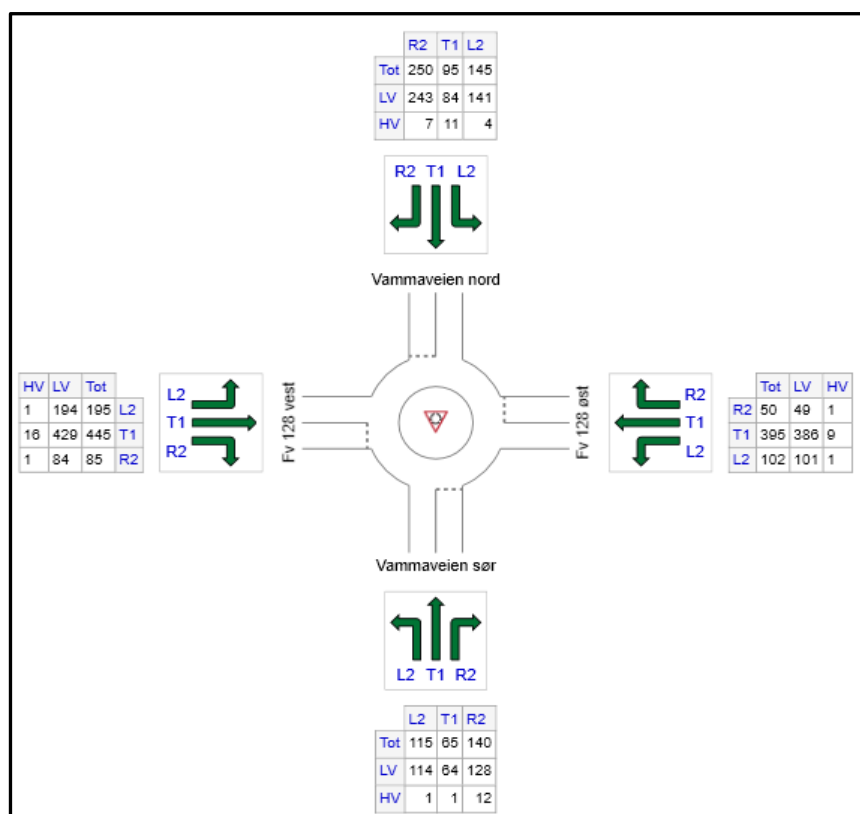


Beregnet trafikk fra prosjektet er vist med rødt i fig 6.

Av den beregnede timetrafikken på 67 biler/time er det forutsatt at en andel på 15 % har retning fra/til Vammaveien sør.

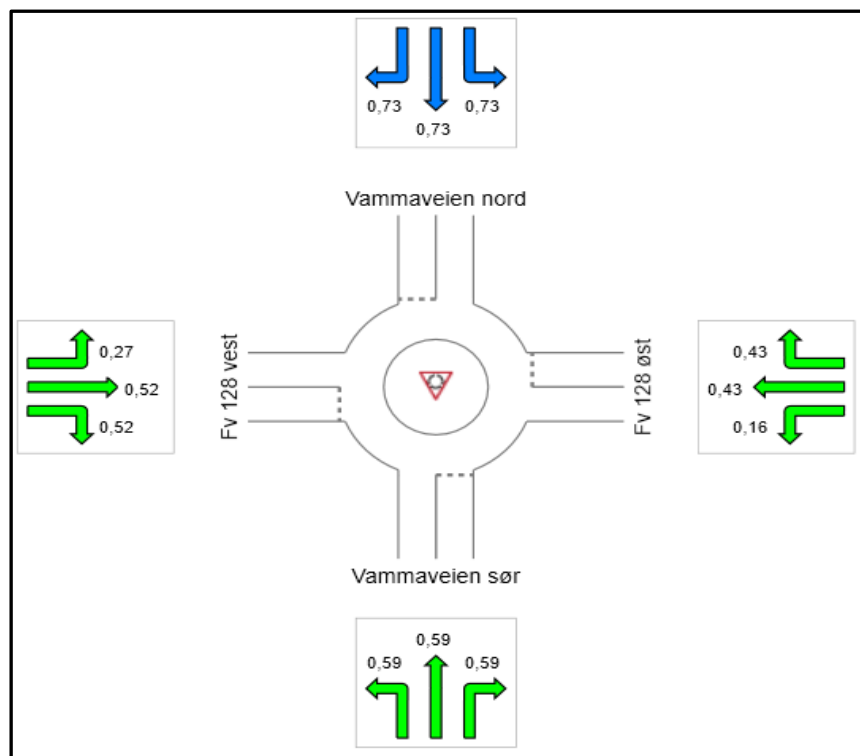
Figur 6 Bilturproduksjon og fordeling på veinettet i ettermiddagsrushet

Dette gir en samlet trafikk i ettermiddagsrushet i 2034 som vist på figuren:



Figur 7 Samlet trafikk i ettermiddagsrushet 2034 (oppsummert fra fig 6)

5.3 Trafikkavvikling i 2034



Figur 8 Belastningsgrad i ettermiddagsrushet i 2034

Beregningene av trafikkavviklingen i viser en akseptabel avvikling med en maksimal belastningsgrad på 0,73 på Vammaveien fra nord med en beregnet kø på 11 - 12 biler (70 m) i kortere perioder.

På fv. 128 er beregnet en belastningsgrad på 0,43 østfra og 0,52 vestfra på de gjennomgående feltene. Beregnet maksimal kø på fv. 128 er på 4 biler (25 m) østfra og 6 biler (35 m) vestfra i kortere perioder.

I venstresvingefeltene er beregnede belastningsgrader på 0,16 østfra og 0,27 vestfra for krysset. Det er ikke beregnet kø på de to feltene. På Vammaveien fra sør er beregnet belastningsgrad på 0,59 med en maksimal kø på 7 biler (vel 40 m) i kortere perioder.

5.4 Gående og syklende

Langs Vammaveien er det et smalt fortau på østsiden frem til gangfelt ved rundkjøringen samt et fortau med sykkelstripe på vestsiden. Langs fv. 128 er det kun tilbud for gående og syklende på nordsiden i form av en g/s-vei. Det er heller ingen kryssingsmulighet for myke trafikanter på øst-siden av krysset med Vammaveien, mens det er en undergang vel 50 m vest for rundkjøringen.

Vammaveien brukes i dag som skolevei til blant annet Askimbyen barneskole, Askim ungdomsskole og Askim Vgs. Veien er i tillegg skiltet med skilt 142 «Barn» som varsler om at barn ofte ferdes eller oppholder seg på området i forbindelse med skole, lekeplass eller liknende. Det er derfor vesentlig at det tilrettelegges for at myke trafikanter kan ferdes sikkert. Etablering av tilstrekkelige kryssingsmuligheter kan ha stor betydning for trafiksikkerheten både for skoleelever og fremtidige brukere av planområdet. I tillegg bør det sikres tilstrekkelig bredde på gang-/sykkelveiene.

Bla. med bakgrunn i ønske fra Askim kommune, legger planen til rette for at det anlegges et fortau med bredde på 3 m på sørsiden langs fv. 128. Dessuten mener vi det er behov for et gangfelt over fv. 128 som plasseres i flukt med den interne gangveien langs bussterminalen og mot jernbanestasjonen. Løsningen forutsetter at venstresvingefeltet reduseres fra ca. 70 m til 50 m slik at forslag til gangfelt kun krysser ett kjørefelt også på nordsiden av en forlenget midtrabatt (fig. 9 med rødt). Det kortere venstresvingefeltet er lagt inn i kapasitetsberegningene som fortsatt gir en svært lav belastningsgrad på 0,16, jfr. fig. 8.

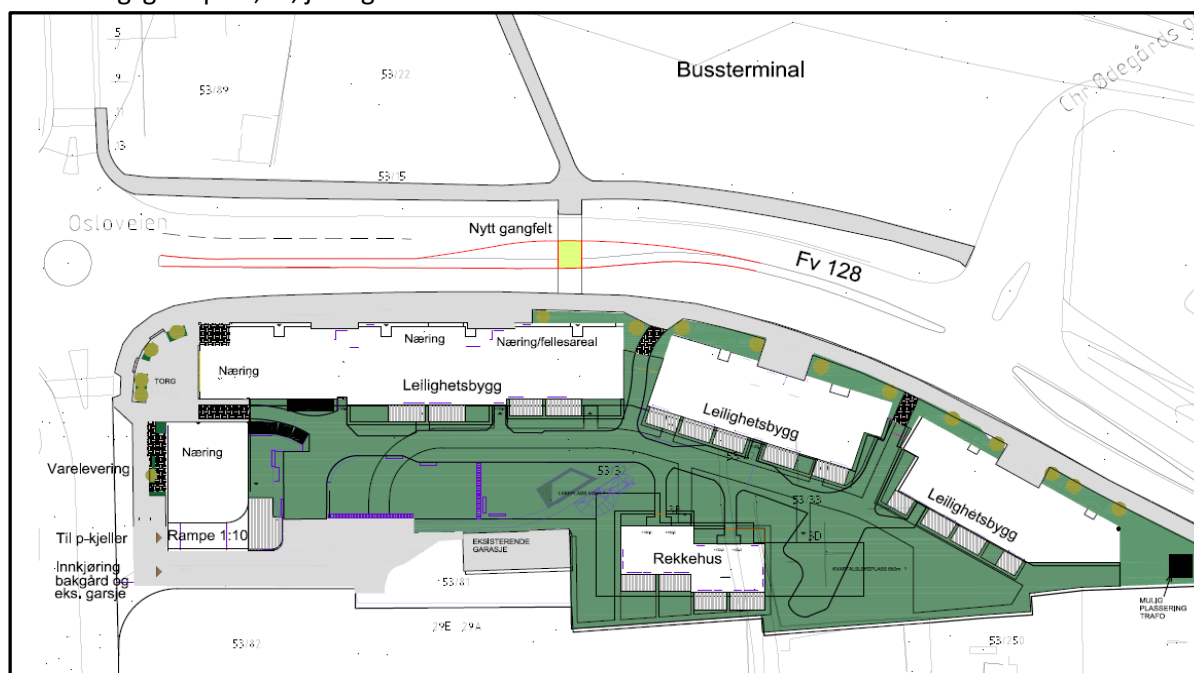


Fig 9 Fortau langs fv128 samt gangfelt over til bussterminalen

5.5 Atkomstforhold /parkering

Atkomst til parkering og renovasjon planlegges fra Vammaveien som vist på fig. 9. Parkering er planlagt i kjelleranlegg, mens renovasjon og eksisterende garasje får atkomst til gårdsrommet parallelt med innkjøring til kjelleranlegget. Denne avkjørselen bør suppleres med en gangforbindelse med bredde på 2 m langs avkjørselen frem til den interne gangveien i utomhusanlegget.

Siktkravet mot Vammaveien er vist med utgangspunkt dagens fartsgrense på 30 km/t.

Renovasjonsbil må kunne snu på plassen foran garasjen som vist på figuren slik at den kan kjøre rettvendt ut. For at bilen skal kunne komme inn til containerne og deretter snu på vei ut, bør disse legges til sørsiden av plassen foran garasjen som vist. Bredden på avkjørselen bør være 4 m.

Utformingen av atkomsten til p-anlegget og avkjørsel til baksiden må vurderes nærmere mht detaljer for å gi en best mulig trafiksikker løsning. Vi foreslår ulike belegg/dekker på atkomsten foran parkeringskjeller og på gangforbindelsen langs avkjørselen. Avkjørselen kan ha asfaltdekke og en avvisende kant mot gangforbindelsen.

5.6 Varelevering

Varelevering er foreslått i tilknytning til forretning/næring ved torvet i form av en parkeringslomme for lastebil mellom torvet og atkomst til p-anlegget som vist på fig 9. Da det her er god avstand til planlagt bygg, vil det være tilstrekkelig plass for myke trafikanter forbi parkeringslommen. Likevel bør varelevering fortrinnsvis skje utenom rushtidene om morgen og ettermiddagen.

Fra illustrasjonsplanen ser det ut som varelevering vil foregå på samme sted hvor det er etablert holdeplass/kantstopp for buss i dag. Dette er ikke en anbefalt løsning da varelevering kan komme i konflikt med busstrafikk. Ved samme løsning for busstrafikk i fremtidig situasjon, er det trangt med venteareal for passasjerene i tilfeller hvor varelevering foregår på samme tid som busser kjører inn til holdeplassen. En mulig løsning er derfor å flytte holdeplassen til sørsiden av avkjørselen til Ringnes Park (ca. 30 meter). Da hus nr. 33 på Vammaveien ser ut til å være en restaurant, bør det være greit å flytte holdeplassen nærmere huset med tanke på at dette er offentlig formål. I tillegg bør det vurderes å gjøre fortauet noe bredere for å sikre tilstrekkelig med areal for venting og av- og påstigning.

En annen løsning er at varelevering skjer på selve planområdet, slik at lastebilene kan kjøre inn på tomten. Varemottaket bør i så fall omplasseres i henhold til oppstilling for lastebilene.

Ved løsning som planlagt bør området/lommen skiltes med skilt 372 «Parkering forbudt», slik at varelevering kan foregå uten forstyrrelser.

5.7 Kollektivtrafikk

Ringnes Park er lokalisert svært nær et godt kollektivtilbud – bestående av både buss- og togtilbud. Mellom kl 1515 - 1615 ble det registrert 10 busser (avganger) i begge retninger i Vammaveien og 4 - 6 busser (avganger) i begge retninger, på fv. 128 vest for krysset med Vammaveien. Disse går til/fra bussterminalen, som ligger på nordsiden av fv. 128.

Planen for Ringnes Park foreslår direkte innganger til leilighetene fra det planlagte fortauet. Det anses også av denne grunn viktig å supplere fortauet med en mer direkte og trafiksikker gangforbindelse over fv. 128 til bussterminalen som foreslått, jfr. fig. 9. Denne gangforbindelsen vil dessuten kunne betjene øvrige områder langs sørsiden av fv. 128.

Det er dessuten holdeplasser (uten busslommer) for begge retninger i Vammaveien rett sør for krysset med fv 128. Plasseringen av holdeplassen for nordgående buss ligger svært nær krysset med fv. 128. Denne bør derfor vurderes flyttet til sørsiden av avkjørselen til Ringnes Park.

6 Usikkerhet i beregninger

Kapasitetsberegningene baserer seg på én krysstilling i krysset i 2022. Forutsatt at timetrafikken utgjør 12 % av døgntrafikken er det imidlertid godt samsvar mellom registrert trafikk på timebasis og de oppgitte døgntall i NVDB.

Beregningene av bilturproduksjon fra prosjektet er også usikker. Imidlertid antas beregningene både for boligdelen og butikk å være konservative, dvs. at beregnet biltrafikk er antatt høy, bla.

basert på den lave parkeringsdekningen for boligdelen i prosjektet og nærheten til et godt kollektivtilbud i Askim sentrum.

Beregnet framskrivning av trafikken frem til 2034 på ca. 10 % antas å være høy med utgangspunkt i gjeldende og fremtidig politikk mht. grønne skiftet og ev. restriksjoner for biltrafikken.

7 Oppsummering

I forbindelse med planarbeidet for Ringnes Park har vi vurdert de trafikale konsekvensene av utbyggingen. Basert på det planlagte prosjektet er det beregnet en bilturproduksjon på 460 biler/døgn (YDT) og 67 biler/time i ettermiddagsrushet.

Beregningene viser at trafikkavviklingen både på fv. 128 og Vammaveien blir akseptabel også i 2034 etter gjennomført utbygging. Maksimal belastingsgrad er beregnet til 0,73 på Vammaveien fra nord og til 0,52 på fv. 128 fra vest. Maksimal kølengde er beregnet til 11 biler (70 m) i kø på Vammaveien fra nord og 6 biler (35 m) i kø på fv. 128 fra vest i korte perioder.

Planforslaget omfatter et 3 m bredt fortau på sørsiden av fv. 128 østover fra krysset med Vemma-veien. Dette bør suppleres med en ny gangforbindelse over fv. 128 for å gi en bedre tilgjengelighet til kollektivterminalen på nordsiden av fv. 128. Løsningen forutsetter at venstresvingefeltet fra øst forkortes fra 70 m til 50 m.

Atkomst til parkering i kjelleranlegg og renovasjon til baksiden er forutsatt fra Vammaveien. Da sistnevnte foreslås parallelt nær atkomst til p-kjelleren, må det legges vekt på utformingen med belegget og kanter for en lesbar og trafiksikker løsning.