

Simen Hoels Gate AS

## ► **Trafikkanalyse**

Detaljregulering – Simens Hoels gate, søndre del

Oppdragsnr.: 52408451 Dokumentnr.: TRA01 Revisjon: J02 Dato: 2025-03-03



## Trafikkanalyse

Detaljregulering – Simens Hoels gate, søndre del  
Oppdragsnr.: 52408451 Dokumentnr.: TRA01 Revisjon: J02

**Oppdragsgiver:** Simen Hoels Gate AS  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Kenneth Pettersen  
**Rådgiver:** Norconsult Norge AS, Sandvika Claude Monets Allé  
**Oppdragsleder:** Marius L. Sandli-Ødegaard  
**Fagansvarlig:** Jenny Roen Bjordal  
**Andre nøkkelpersoner:** Edvart Solberg Svingen

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
B01	2025-02-10	Utkast, for kommentar	EDSVI	JENBJO	
J02	2025-03-03	Revidert etter innspill fra oppdragsgiver	EDVSVI	JENBJO	MLSØ

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## Sammendrag

Simen Hoels gate AS skal detaljregulere søndre del av Simen Hoels gate, gbnr 52/100 m.fl. til boligformål. Norconsult er engasjert for å utarbeide av trafikkanalysen som underlag til reguleringsplanen.

Planområdet ligger svært sentralt til i Askim sentrum og består i dag av eneboliger. Adkomst er fra Henstad alle. Store deler av trafikken til planområdet kommer via Gimmingkrysset. Krysset er i dag et vikepliktsregulert X-kryss. Planområdet ligger omtrent 10 minutters gange fra Askim stasjon og i umiddelbar nærhet av flere handelssenter.

Planforslaget omfatter en utbygging av 240 nye leiligheter. Disse skal etableres som et stort kvartal med en åpen gårds plass i midten. Kjøreadkomster til planområdet vil være fra Henstad alle, som i eksisterende situasjon.

Planforslaget er estimert til å generere en nyskapt biltrafikk på omtrent ÅDT 530. Trafikkøkningen vil hovedsakelig skje på fylkesvei 115, Klara Skoglunds gate. Trafikken til planområdet kommer fra Henstad alle via Gimmingkrysset. Omtrent 10 % av trafikken er forventet å kjøre vestover på Henstad alle. Utførte kapasitetsberegninger viser at det kan forekomme kapasitetsproblemer i Gimmingkrysset i år 2045, men at det forventes uavhengig av planforslaget. Innspill fra lokalkjente tyder på at krysset allerede i dag har noen avviklingsutfordringer i rushtiden. Planforslaget vil sannsynligvis ikke føre til store endringer i trafikkavvikling i Henstad alle annet enn i Gimmingkrysset.

Renovasjon og varelevering løses fra gårdsrommet, med et enveiskjørt system for å redusere behovet for rygging og snuplasser inne på området. Bilparkering løses i P-kjeller, med egen avkjørsel fra Henstad alle.

Tabellen under viser en oppsummering av beregningene for turproduksjon til planområdet fordelt på reisemiddel.

	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
Reisemiddelfordeling	10 %	3 %	11 %	63 %	12 %	2 %
Dagens situasjon	10	0	10	40	10	0
Planforslaget	90	30	100	550	110	20
Endring	80	30	90	510	100	20

Forslaget anses som positivt for gående og syklende da det vil etableres forbindelse gjennom gårdsplassen i tillegg til at området er koblet opp mot eksisterende gang- og sykkelvei samt fortau.

I kommunens mobilitetsstrategi er et av tiltakene å sikre at hovedvekt av utbygging skjer i sentrumsnære områder. I tillegg ønsker kommunen å sikre korte avstander til daglige gjøremål og trygge strekninger for gående og syklende. Det vurderes at planforslaget bidrar til dette. Det er kollektivtilbud i gå- og sykkelavstand fra planområdet, og det ligger derfor godt til rette for at beboerne kan sykle, gå og reise kollektivt på daglige reiser.

## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>4</b>
1.1	Bakgrunn for rapporten	4
1.2	Lokalisering av planområdet	4
1.3	Metodikk og usikkerhet	5
1.4	Relevante planer og føringer	5
<b>2</b>	<b>Kartlegging av dagens situasjon</b>	<b>7</b>
2.1	Eksisterende arealbruk	7
2.2	Vei- og gatenett	8
2.2.1	Trafikkmengder	9
2.3	Trafikksikkerhet	10
2.4	Forhold for gående og syklende	11
2.5	Kollektivtilbud	14
<b>3</b>	<b>Beskrivelse av planforslag</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Turproduksjonsberegninger</b>	<b>16</b>
4.1	Dimensjonerende år	16
4.2	Beregningsgrunnlag	16
4.3	Eksisterende bebyggelse	16
4.4	Planforslaget	17
4.5	Fremtidige trafikkmengder	17
<b>5</b>	<b>Kapasitetsberegninger</b>	<b>19</b>
5.1	Generelt om kapasitetsberegninger	19
5.2	Dimensjonerende timestrafikk	19
5.3	Resultater av kapasitetsberegninger	21
<b>6</b>	<b>Vurdering av planforslag</b>	<b>24</b>
6.1	Overordnede trafikale konsekvenser på veinettet	24
6.2	Løsning for varelevering og renovasjon	25
6.3	Forhold for gående og syklende	26
6.4	Parkering for bil og sykkel	27
6.5	Mobilitetsvurdering	27
<b>7</b>	<b>Konklusjon</b>	<b>28</b>
<b>8</b>	<b>Referanser</b>	<b>29</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn for rapporten

Simen Hoels gate AS skal detaljregulere søndre del av Simen Hoels gate, gbnr 52/100 m.fl. til boligformål. Norconsult er engasjert for å utarbeidelse av trafikkanalysen som underlag til reguleringsplanen. Rapporten er en kartlegging av eksisterende situasjon og vurdering av konsekvenser av planforslaget i fremtidig situasjon.

## 1.2 Lokalisering av planområdet

Planområdet ligger midt i Askim sentrum i Indre Østfold kommune. Området grenser til Klara Skoglunds gate i sør og øst, Henstad alle i nord og Østfoldbadet i vest. Vest for området ligger et omfattende handelsområde bestående av blant annet Askim storhandel og Askimtorget. Noe sørvest for planområdet finner vi fylkesvei 128 Osloveien og Askim stasjon.



Figur 1-1 - Lokalisering av planområdet. Planområdet merket i sort, stiplet linje. (Kilde: kart.finn.no)

## 1.3 Metodikk og usikkerhet

Arbeidet innebærer en kartlegging av dagens situasjon, beskrivelse av planforslag og vurdering av konsekvenser på trafikk og mobilitet. Det bygger på eksisterende grunnlag fra kommunens kartbank og Nasjonal vegdatabank (NVDB). Rapporten inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen. Vurderinger tar utgangspunkt i erfaringstall og faglitteratur.

Analysen legger til grunne opplysninger fått fra Østfold fylkeskommune i beregninger av dagens trafikkmengder. Disse ligger også til grunn for kapasitetsberegningene. Denne tellingen ble gjennomført i 2022 og det er ikke sikkert om det var pågående veiarbeid eller lignende som påvirket tellingen. Generell trafikkvekst er basert på Transportøkonomisk institutt sine grunnprognoser for persontransport (Transportøkonomisk Institutt, 2022) og for godstransport (Transportøkonomisk Institutt, 2022). Det foreligger noe usikkerhet da disse er nasjonale estimer.

## 1.4 Relevante planer og føringer

### 1.4.1 Planbestemmelser

Området er omfattet av Indre Østfold kommune sin kommuneplan for 2024 - 2035 (Indre Østfold kommune, 2024) samt en områderegulering fra Eidsbergveien til Kulturhuset og Gimmingkrysset (Askim Bystyre, 2015). I områdeplanen heter det at systemskifter for gående og syklende skal utformes og merkes godt. Det gjelder spesielt for Henstad alle som inngår i hovednett for sykkel. I kommunedelplanen er planområdet satt av til sentrumsformål. Gimmingkrysset er regulert inn som rundkjøring. Det er ingen øvrige planer i nærheten som påvirker planområdet.

### 1.4.2 Krav til parkering for bil og sykkel

Parkeringskrav for bil og sykkel er bestemt av områdereguleringen presentert i 1.4.1. Denne er presentert i Tabell 1-1.

Tabell 1-1 - Parkeringskrav for områderegulering som omfatter planområdet

Virksomhet	Bilparkering		Sykel-parkering
	Minimum	Maksimum	Minimum
Boliger	1 p-plass per 100m <sup>2</sup> BRA per byggeprosjekt	1 p-plass per leilighet	3 p-plasser per 100 m <sup>2</sup> BRA per byggeprosjekt
Næringsformål,	1 p-plass per 100m <sup>2</sup> BRA per byggeprosjekt	2 p-plass per 100m <sup>2</sup> BRA per byggeprosjekt	3 p-plass per 100m <sup>2</sup> BRA per byggeprosjekt

Indre Østfold kommune sin kommuneplan har egne parkeringskrav. Disse er vist i Tabell 1-2 og Tabell 1-3. I tillegg heter det at kommunen kan i plan kreve et lavere antall parkeringsplasser der trafikkforholdene tilsier dette.

Tabell 1-2 - Krav til antall P-plasser for bil. (Kilde: Indre Østfold kommune kommuneplan)

Tabell 1: Krav til antall P-plasser for bil	Grunnlag per parkeringsplass	Sentrumssoner samt blokkbebyggelse utenfor sentrum		Kjede/rekkehusbebyggelse og konsentrert småhusbebyggelse	Småhusbebyggelse Næring utenfor sentrumsformål
		SF2-1 SF3-1	øvrige		
Bolig under 60 m <sup>2</sup> BRA	Boenhet	Min. 0,2 Maks. 0,7	Min. 0,5 Maks. 1,0	Min. 1 Maks. 2	Min. 1
Bolig over 60 m <sup>2</sup> BRA	Boenhet	Min 0,5 Maks. 1	Min. 0,7 Maks. 1,5	Min. 1,5 Maks 2,5	Min. 2
Gjesteparkering bolig	Boenhet	Min. 0,2 Maks. 0,5	Min. 0,2 Maks. 0,5	Min. 0,5	
Parkering for bildeling	Per 30 boenheter	Min. 1	Min. 1		
Næringsbebyggelse	100 m <sup>2</sup> BRA	Min. 0,3 Maks. 0,5	Min. 0,3 Maks. 1		Maks. 2

Tabell 1-3 - Krav til antall P-plasser for sykkel. (Kilde: Indre Østfold kommune kommuneplan)

Tabell 2: Krav til antall P-plasser for sykkel	Grunnlag per parkeringsplass	Sentrumssoner samt blokkbebyggelse utenfor sentrum	Kjede/rekkehusbebyggelse og konsentrert småhusbebyggelse	Småhusbebyggelse Næring utenfor sentrumsformål
Bolig under 60 m <sup>2</sup> BRA	Boenhet	Min. 2	Min. 2	Min. 2
Bolig over 60 m <sup>2</sup> BRA	Boenhet	Min. 2,5	Min. 2,5	Min. 2,5
Gjesteparkering bolig	Boenhet	Min. 0,5	Min. 0,5	Min. 0,5
Næringsbebyggelse	100 m <sup>2</sup> BRA	Min. 3		Min. 2

Planforslaget fremmer forslag om parkeringsbestemmelser lik det vist i Tabell 1-4. Disse benyttes i trafikkanalysen.

Tabell 1-4 - Parkeringsbestemmelser for planforslaget

	BILPARKERING		SYKKEPARKERING
	Minimum	Maksimum	Minimum
Bolig under 60 m <sup>2</sup> BRA	0,2 plasser per boenhet	0,7 plasser per boenhet	2 plasser per boenhet
Bolig over 60 m <sup>2</sup> BRA	0,5 plasser per boenhet	1 plass per boenhet	2,5 plasser per boenhet
Gjesteparkering	5 plasser	10 plasser	

### 1.4.3 Mobilitetsstrategi Indre Østfold kommune

Indre Østfold kommune har utarbeidet en mobilitetsstrategi for å utdype kommuneplanens samfunnsdel (Indre Østfold kommune, 2022). Her legges det frem hovedmål med delmål. Her legges det blant annet frem et delmål om at det skal være enkelt å gå, sykle og reise kollektiv i Indre Østfold kommune. Disse delmålene er ikke juridisk bindende, men vil ligge til grunn i planarbeidet med Simen Hoels gate.

## 2 Kartlegging av dagens situasjon

### 2.1 Eksisterende arealbruk

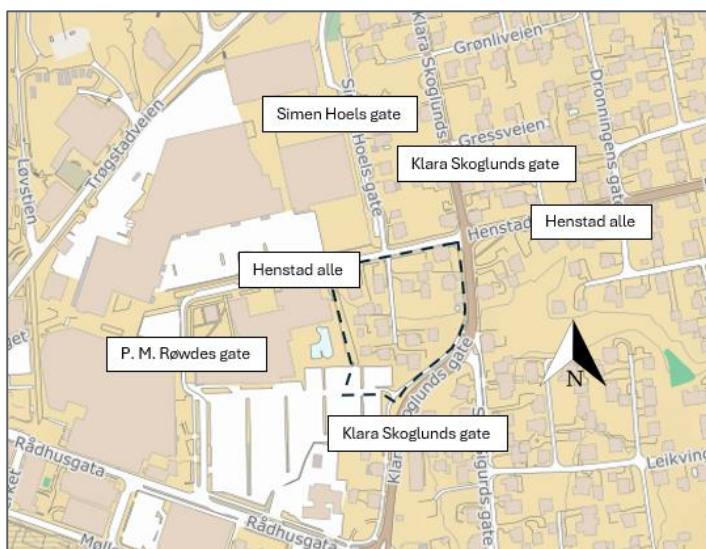
I dag består planområdet av hovedsakelig eneboliger. Basert på ortofoto ser det ut til at det er 9 eneboliger samt en firemannsbolig på området i dag. Simen Hoels gate strekker seg inn i planområdet fra nordsiden. Planområdet omfatter i sør også deler av parkeringsplassene tilknyttet Østfoldbadet, som ligger rett vest for planområdet.



Figur 2-1 - Ortofoto av dagens situasjon. Planområdet merket med rød og hvit stiplede linje (Bakgrunnskart hentet fra Norge i bilder).

## 2.2 Vei- og gatenett

Planområdet har i dag avkjøring fra Henstad alle. Henstad alle er en kommunal vei med fartsgrense 30 km/t. Henstad alle er koblet til fylkesvei 115 Klara Skoglunds gate i øst og P. M. Røwdes gate i vest. Henstad alle er også en av to innkjøringer til Askim Storhandel. Simen Hoels gate sør for Henstad alle er i dag en blindvei. Fv. 115 har fartsgrense 50 km/t. Henstad alle har fortau på begge sider, mens det langs fylkesveien er fortau på østsiden og gang- og sykkelvei på vestsiden deler av strekningen sørover i retning togstasjonen.



Figur 2-2 - Veinett med veinavn rundt planområdet. (Kilde: kart.finn.no)

Typisk trafikkavvikling i Google Maps gir indikasjon på at det i morgenrushet er god flyt på det nærliggende veinettet. I ettermiddagsrushet er det noe kødannelse på i vestgående retning i Henstad alle, øst for Gimmingkrysset. Samtidig gir lokale tilbakemeldinger på at det er avviklingsproblemer i krysset i dag, og det har vært prosess tilknyttet utbedring av trafikkavviklingen i krysset tidligere. Figur 2-3 viser et utsnitt av Henstad alle forbi planområdet.



Figur 2-3 - Utsnitt fra Henstad alle forbi planområdet. Planområdet til venstre i bildet. (Kilde: Google Maps. Hentet januar 2025.)

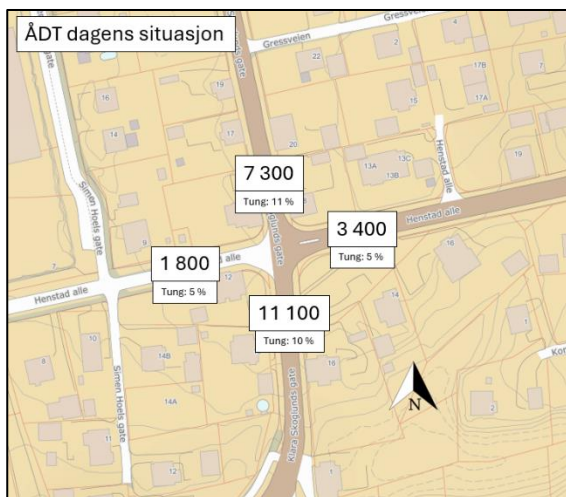
## 2.2.1 Trafikkmengder

ÅDT<sup>1</sup> i Gimmingkrysset er beregnet på bakgrunn av trafikkteLLinger gjennomført av Viken fylkeskommune i oktober 2022. Disse ble gjennomført over tre dager. Dato, ukedag og tidspunkt for tellingene er presenter i Tabell 2-1.

Tabell 2-1 - TrafikkteLLing gjennomført av Viken fylkeskommune oktober 2022

Telling	Ukedag	Start	Slutt
Morgen 10.10.22	Mandag	06:45	09:15
Ettermiddag 10.10.22	Mandag	14:30	17:30
Morgen 12.10.22	Onsdag	06:45	09:00
Ettermiddag 12.10.22	Onsdag	14:30	17:15
Dag 22.10.22	Lørdag	11:00	15:45

Ut ifra dataen fra disse tellingene er ÅDT beregnet i henhold til faktormetoden med standard variasjonskurver for M1, beskrevet i Statens vegvesens håndbok V714 (Statens Vegvesen, 2011). I tillegg er variasjonskurver for 2022 også hentet fra Statens vegvesens tellepunkt i fv. 128 sør for planområdet ved undergang under tog. De to metodene er sammenlignet og det er valgt å benytte sistnevnte da variasjonskurvene basert på tellepunktet er mer representative for trafikkfordelingen i Askim og Gimmingkrysset. Dette gir ÅDT lik det presentert i figur 2-4. Det ble ikke gjort tellinger av gående og syklende.



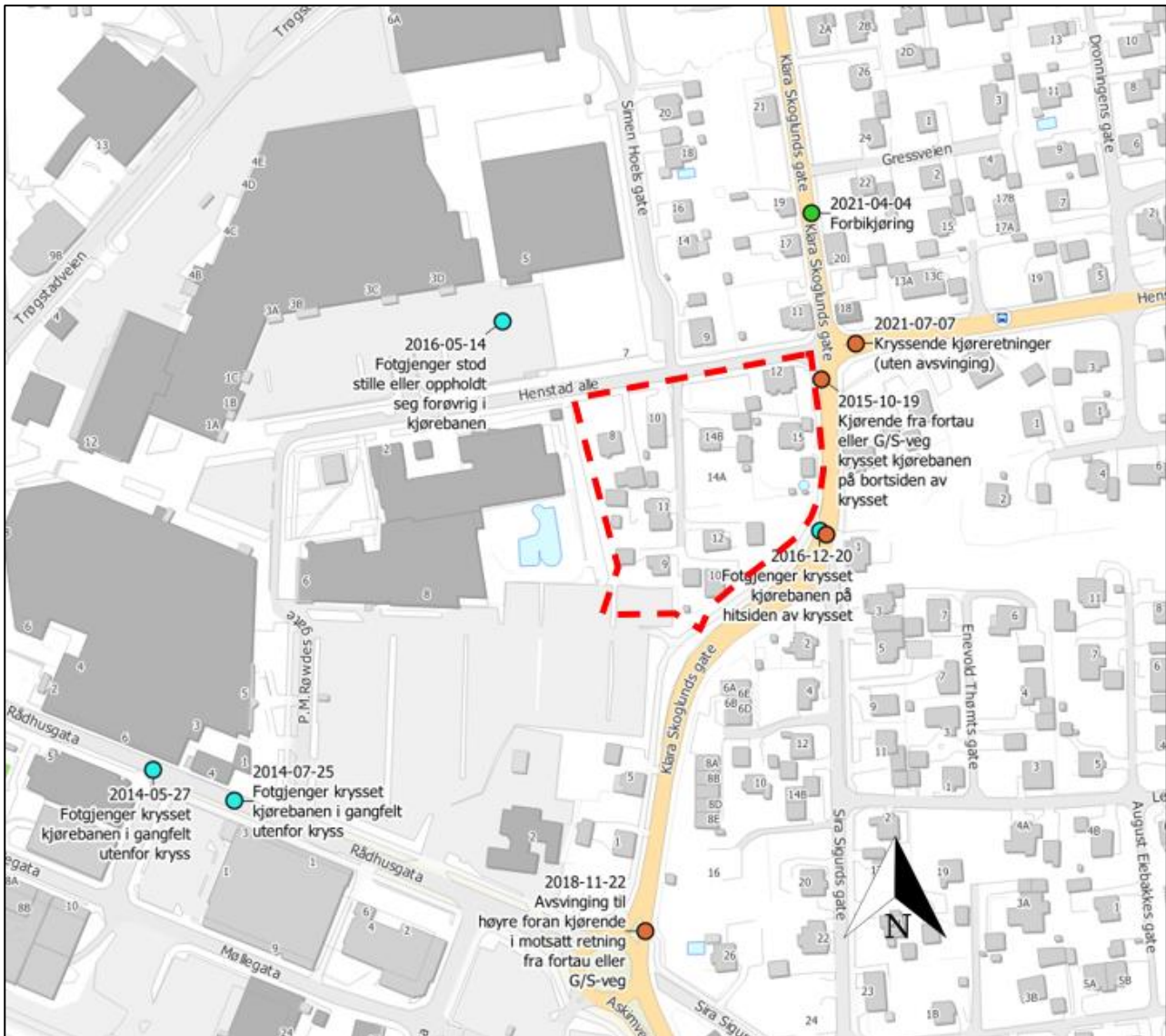
Figur 2-4 - ÅDT i Gimmingkrysset i dagens situasjon. Tungbilandel hentet fra vegkart.no, disse er basert på skjønn. (Kilde bakgrunnskart: kart.finn.no)

Det er gjort en sammenligning av estimert ÅDT med tidligere vurderinger av trafikkmengder i Askim for å vurdere om de er representative, blant annet trafikkanalysen for Forstudie vegforbindelse Askim Vest (Norconsult, 2016). De har tilsvarende størrelsesorden og er derfor vurdert som representative for utnyttelse i videre vurderinger av vei- og gatenettet.

<sup>1</sup> Årsdøgntrafikk er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde og beregnes som summen av antallet kjøretøy som passerer et punkt på en vei i begge retninger over et helt år, delt på antall dager i året

## 2.3 Trafikksikkerhet

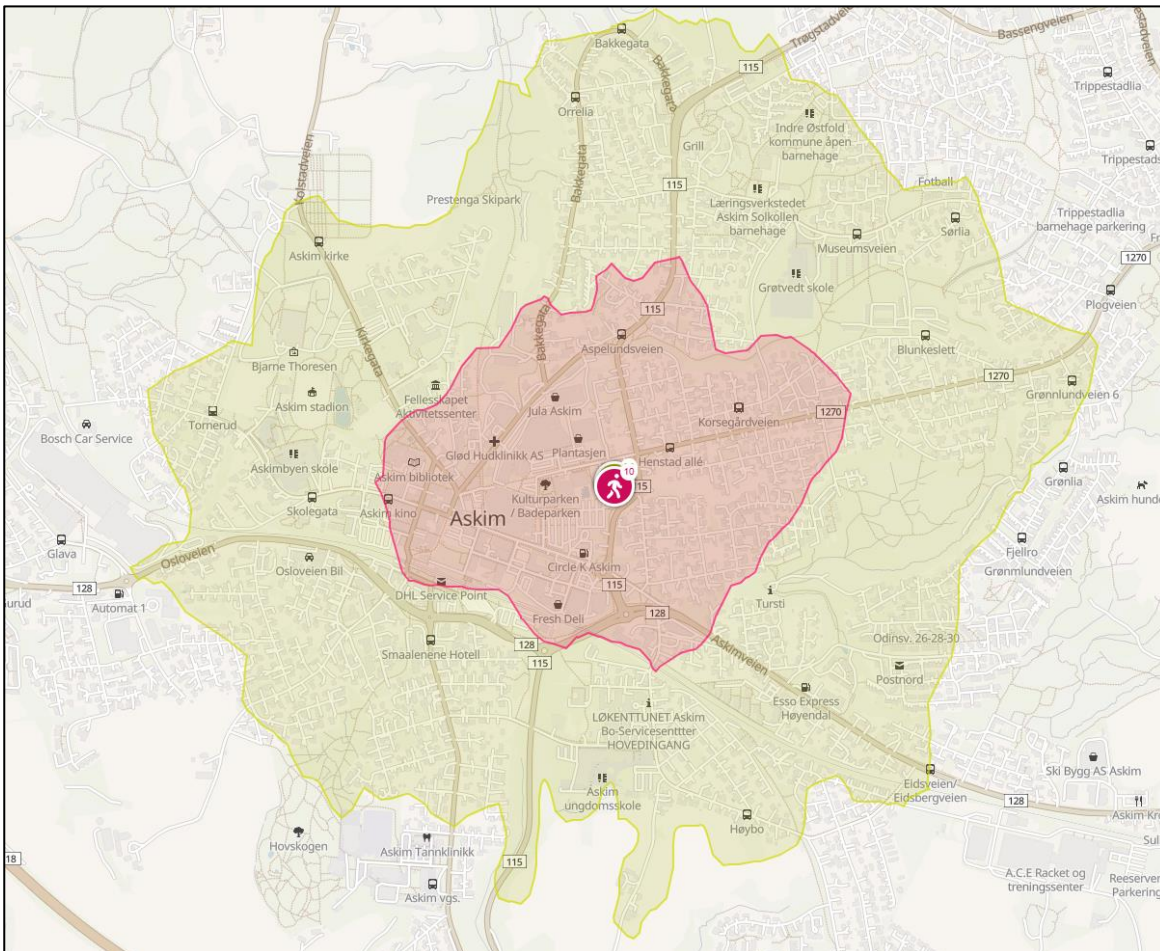
Ifølge NVDB er det politiregistrert ni trafikkkulykker med personskade i perioden 01.01.2014 til 01.01.2024 på nærliggende veier til planområdet. Tre av disse er langs planområdet i Klara Skoglunds gate, mens en fjerde skjedde i krysset Klara Skoglunds gate x Henstad alle.



Figur 2-5 - Oversikt over trafikkkulykker rundt planområdet. 2014-2024. (vegkart.no)

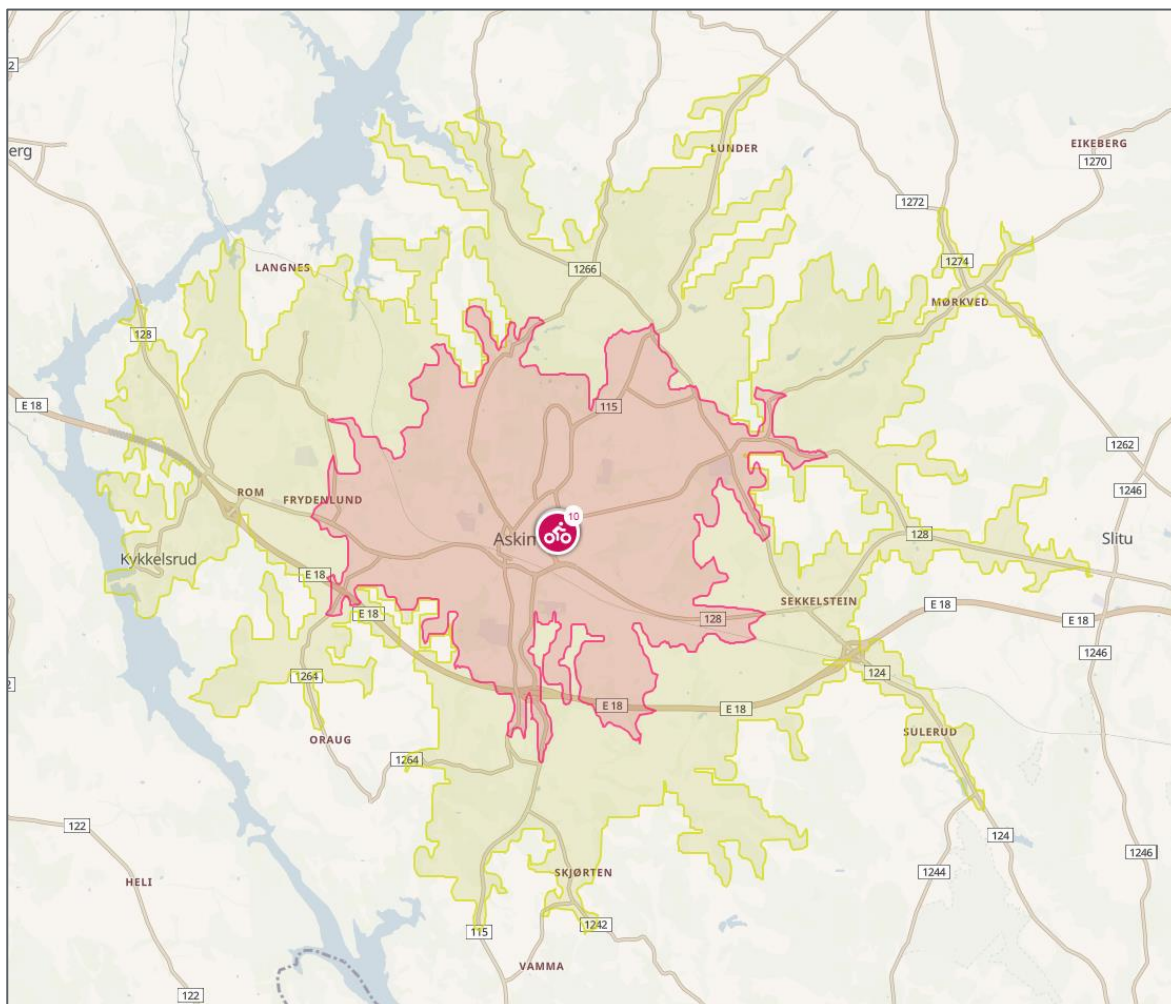
## 2.4 Forhold for gående og syklende

Det er gang- og sykkelvei langs Klara Skoglunds gate og fortau langs Henstad alle. Simen Hoels gate er kun en grusvei og det er verken fortau eller gangvei tilknyttet denne. Gangveien langs Klara Skoglunds gate kobles sør for planområdet opp til et nettverk av gangveier som leder til blant annet Askim stasjon. Det er ingen sykkeltilrettelegging annet enn gang- og sykkelveien langs Klara Skoglunds gate og sykkelvei på vestsiden av planområdet, mot Østfoldbadet. Grunnet planområdets sentrale beliggenhet i Askim ligger store deler av sentrum innenfor 10 og 20 minutters gange som vist i figur 2-6.



Figur 2-6 - Oversikt over reisemål innenfor for gående. Innerst, rød sone markerer 10 minutter. Ytterst, gul sone markerer 20 minutter. Kilde: communtetimap.com

Med sykkel kan man nå hele Askim sentrum samt store områder rundt Askim som vist i figur 2-7.



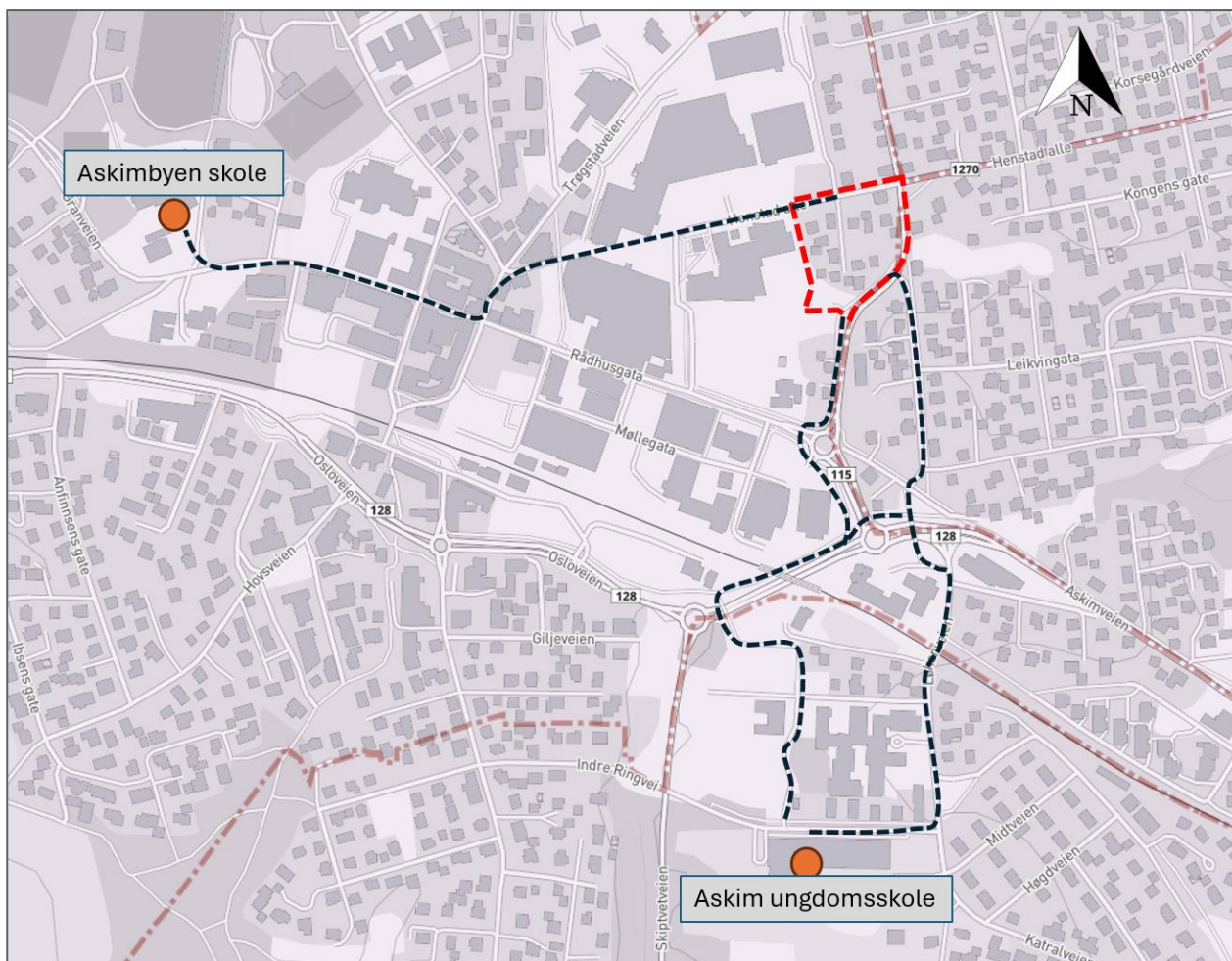
Figur 2-7 - Oversikt over reisemål innenfor for syklende. Innerst, rød sone markerer 10 minutter. Ytterst, gul sone markerer 20 minutter. Kilde: communtetimemap.com

### Skolevei

Planområdet ligger i skolekretsen Askimbyen og beboere sogner dermed til barneskolen Askimbyen skole. Skolen ligger rett i underkant av 1 km fra planområdet. I reisetid tilsvarer det ca. 15 minutters gange og fire minutter med sykkel. Det tar også rundt fire minutter å kjøre. Skoleveien går langs vei mesteparten av strekningen. Det er fortau og overgangsfelt gjennomgående fra planområdet til skolen unntatt ved kryssing av P.M. Røwdes gate. Det er ikke egen tilrettelegging for sykkel.

Beboere sogner til Askim ungdomsskole. Skolen ligger 1 km fra planområdet. I reisetid tilsvarer det 15 minutters gange, fire minutter med sykkel, og fire minutter å kjøre. Her er det fortau gjennomgående fra planområdet til skolen. Det er ikke overgangsfelt for fotgjengere i Løkenveien. Det er uvisst om elever går i Løkenveien eller på gangveien gjennom Løkenenga. I tillegg kan de gå lang Klara Skoglund's gate på gang- og sykkelvei og krysse Osloveien.

Figur 2-8 viser forventet rute til de to skolene.



Figur 2-8 - Lokalisering av skoler beboere i planområdet vil søgne til. Rød stiplet linje markerer planområdet. Svak rød stiplet linje markerer skolekretsen for barneskole. Svart stiplet linje viser forventet rute(r) fra planområdet til skolene. (Kilde for bakgrunnskart: kommunekart.com)

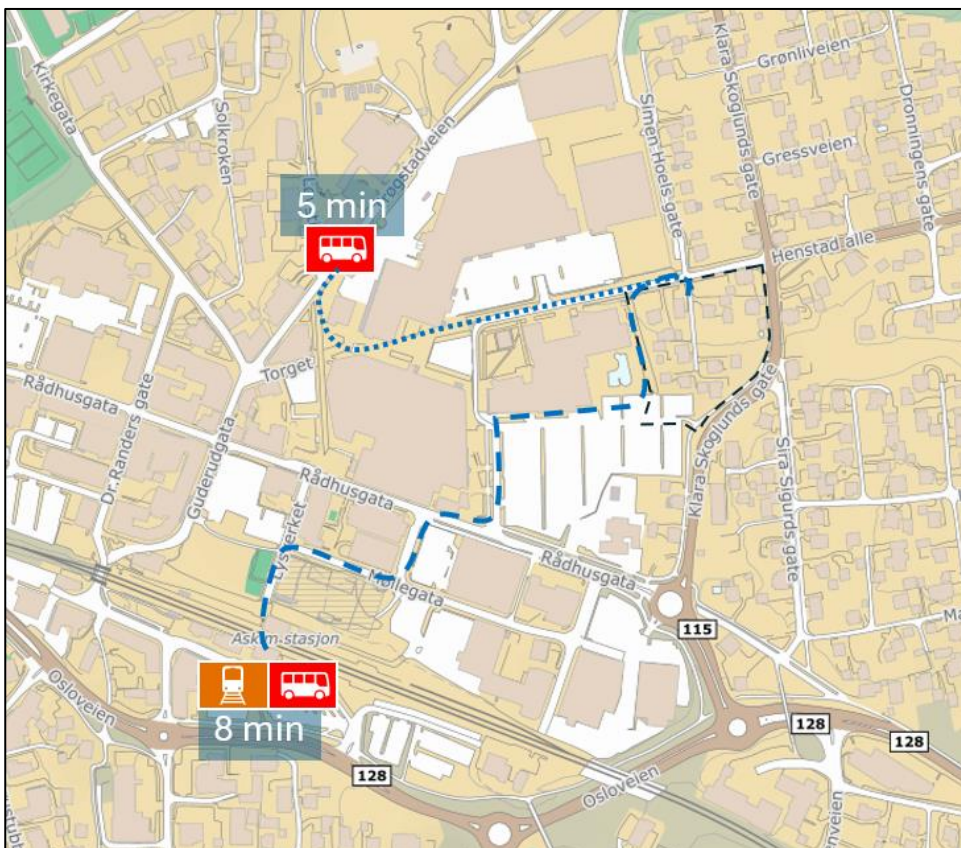
## 2.5 Kollektivtilbud

Fra Askim stasjon er det 600 meter å gå til planområdet, det tilsvarer omtrent 8 minutter. Det eksisterer ikke andre kollektivtilbud i umiddelbar nærhet til planområdet. Det går buss til Henstad plass, som ligger 400 meter fra planområdet. Fra Henstad plass går bussene 40, 41, 400 og 403. Dette er busser til Grønli, Skoglia, Trøgstad og Askim stasjon. De går omtrent hver halvtime.

En indeks for tilgang til kollektivtransport som gjerne brukes i forbindelse med reisevaneundersøkelser gir at planområdet i dag har god kollektivdekning (Hjorthol, Engebretsen, & Uteng, 2014). Fra Askim stasjon går det både tog og busser med flere avganger i timen.

	Under 1 km	1 – 1,5 km	Over 1,5 km
Minst 4 avgang pr time	Svært god	God	Svært dårlig
2-3 avgang pr time	God	Middels god	Svært dårlig
1 avgang pr time	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Figur 2-9 - Indeks for tilgang til kollektivtransport (Hjorthol, Engebretsen, & Uteng, 2014).



Figur 2-10 - Nærmeste holdeplasser for buss samt togstasjon. Rute for gående markert i blå, stiplet linje. Omtrentlig gangavstand oppgitt i minutter. (Bakgrunnskart: kart.finn.no)

### 3 Beskrivelse av planforslag

Forslagsstiller planlegger å utvikle eiendommen til boligbebyggelse i seks etasjer med parkering under terreng. Bebyggelsen er foreslått som tre bygningsvolumer som sammen utgjør et storgårdskvartal med et stort gårdsrom i midten. Åpningene i hjørnene av kvartalet er planlagt utformet som torg, med en gangforbindelse gjennom kvartalet. Nedkjøring til parkeringskjelleren er planlagt fra Henstad alle.

Det skal etableres opptil 240 leiligheter, hvorav 120 små leiligheter og 120 store leiligheter. Det vil etableres parkeringskjeller med 200 bilparkeringsplasser.



Figur 3-1 - Foreløpig plantegning av gårdsrom inkludert gangstier (Østre Linje, datert 27.02.2025)

## 4 Turproduksjonsberegninger

Årsdøgntrafikk (ÅDT): Gjennomsnittlig døgntrafikk, dvs. den totale trafikken i begge retninger i et snitt, fordelt på antall dager i året.

Yrkesdøgntrafikk (YDT): Gjennomsnittlig døgntrafikk mandag-fredag, utenom helligdager, helger og ferier.

### 4.1 Dimensjonerende år

Dimensjonerende år for veianlegg er normalt 20 år etter åpningsåret. I denne trafikkanalysen er dimensjonerende år satt til år 2045.

### 4.2 Beregningsgrunnlag

Befolkningsdata fra Statistisk sentralbyrå (SSB) er benyttet som grunnlag for turproduksjonsberegninger for boligformål.

Basert på data for antall husholdninger i Indre Østfold samt antall personer per husholdning i Indre Østfold fra SSB, tabell 11508 og 11509, er det estimert at det bor i snitt 2,39 personer per enebolig i kommunen (Statistisk sentralbyrå, 2023). For leiligheter er det gjennomsnitt 1,52 personer per boenhet. For større leiligheter brukes tallene for rekkehus da det vurderes at disse vil ha omtrent samme størrelse. I rekkehus bor det i gjennomsnitt 1,81 person per boenhet.

Reisevaneundersøkelse for Indre Østfold gjennomført av Asplan Viak gir at gjennomsnittlig antall reiser per person per dag i Askim og Mysen er 2,18 (Asplan Viak, 2022). Reisevaneundersøkelsen viser en transportmiddelfordeling på daglige reiser lik den presentert i tabell 4-1.

Tabell 4-1 - Transportmiddelfordeling for daglige reiser i Askim og Mysen. Hentet fra RVU for Indre Østfold (Asplan Viak, 2022).

Transportmiddel	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
Andel	10 %	3 %	11%	63 %	12 %	2 %

### 4.3 Eksisterende bebyggelse

Basert på ortofoto vurderes det at det i dagens situasjon er 9 eneboliger og en firemannsbolig på eiendommen. Dette gir at 9 eneboliger tilknyttet Simen Hoels vei gir 19 beboere tilknyttet Simen Hoels vei. Det vurderes at noen av boligene ikke kun er enebolig, men sannsynligvis har kjellerleiligheter eller lignende basert på antall postkasser. Dermed vurderes det at antall beboere er omtrent 25.

I dagens situasjon vil en dermed se total turproduksjon til planområdet lik den presentert i tabell 4-2.

Tabell 4-2 - Turproduksjon fordelt på reisemiddel tilknyttet planområdet fra eksisterende bebyggelse

Transportmiddel	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
Antall	10	0	10	30	10	0

I tillegg generer boligformål nyttetraffic, eksempelvis renovasjon, post, matlevering, pakkeleveranser og

lignende. Det inngår ikke i beregningene over. Det finnes få erfaringstall på dette, men forventes å ligge i størrelsesorden 0-5 bilturer per dag.

**Det gir at estimert biltrafikk fra eksisterende bebyggelse er rundt ÅDT 40.**

## 4.4 Planforslaget

I planforslaget er det foreslått å etablere totalt 240 leiligheter, hvorav 120 små leiligheter og resterende 120 blir store leiligheter. Basert på disse tallene beregnes det at det vil bo 400 personer i de 240 leilighetene. Med samme antall turer per person per dag og transportmiddelfordeling som i dag vil planforslaget resultere i 870 personturer hver dag.

Tabell 4-3 – Turproduksjon fordelt på reisemiddel tilknyttet planområdet etter utbygging. Rundet av til nærmeste 10.

Transportmiddel	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
Antall	90	30	100	550	110	20

Beregningene over er basert på historiske reisevaner. I nyere reguleringsplaner er det ofte maksimumskrav til bilparkering, og begrenset parkeringskapasitet kan påvirke reisemiddelfordelingen. Det er derfor en vurdering av beregnet bilturproduksjon opp mot planlagt parkeringsdekning. Det er planlagt å etablere 200 parkeringsplasser tilknyttet leilighetene. 550 bilturer tilknyttet beboerne, som vist i tabellen, gir rett i underkant av 3 bilturer per parkeringsplass per dag. Dette vurderes som et rimelig antall turer per parkeringsplass per dag i henhold til tall fra blant annet fra Prosam rapport 137 som gir erfaringstall for bilturproduksjon for bolig i Oslo og Akershus (PROSAM, 2006).

Som beskrevet under forrige delkapittel så vil det også være nytte-trafikk tilknyttet planområdet. Det forventes at denne trafikken øker når det blir flere boliger. Erfaringstall for Oslo for vareleveranser fant at man typisk får 24 leveranser i løpet av ett år. Det estimeres derfor at nytte-trafikken i fremtidig situasjon utgjør rundt ÅDT 20-30.

**Det gir at estimert biltrafikk fra planforslaget er rundt ÅDT 570.**

## 4.5 Fremtidige trafikkmengder

Fremtidig trafikkmengder på vei- og gatenettet kan deles opp i tre bidrag:

- Generell trafikkvekst
- Trafikkendringer utenfor planområdet
- Trafikkendringer fra planområdet

Generell trafikkvekst er basert på Transportøkonomisk institutt sine grunnprognoser for persontransport (Transportøkonomisk Institutt, 2022) og for godstransport (Transportøkonomisk Institutt, 2022). Fra år 2022 (året trafikkregisteringene ble gjennomført) til år 2045 forventes det en trafikkvekst på 23,5 %. Det forventes ikke generell vekst i Henstad alle forbi planområdet. Øvrige veier i Gimmingkrysset er fremskrevet med generell vekst.

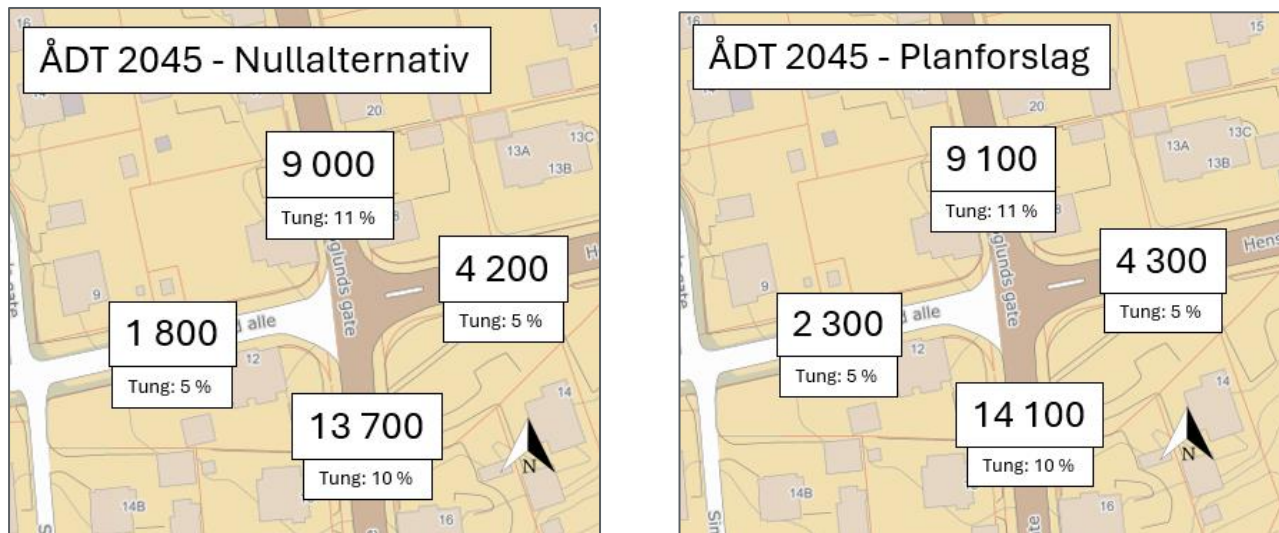
Ved gjennomgang av planer i området er det ikke identifisert andre planer som forventes å gi en trafikkendring på nærliggende veier og gater utover generell trafikkvekst.

Trafikkberegninger fra planområdet fant at planforslaget forventes å gi en økning på ÅDT 530. 10 % av trafikken fra planforslaget beregnes å kjøre vestover på Henstad alle, og vil derfor ikke kjøre inn i Gimmingkrysset.

## Trafikkanalyse

Detaljregulering – Simens Hoels gate, søndre del  
Oppdragsnr.: 52408451 Dokumentnr.: TRA01 Revisjon: J02

Trafikkmengdene i år 2045 for nullalternativet og planforslaget estimeres å være som presentert i figur 4-1.



Figur 4-1 - ÅDT 2045. Nullalternativ til venstre, planforslag til høyre. (Bakgrunnskart: kart.finn.no)

## 5 Kapasitetsberegninger

Dimensjonerende år for kapasitetsberegningene er 2045. Dimensjonerende time er hentet fra de gjennomførte manuelle tellingene og er basert på ettermiddagsrush mandag 10.10.2022 fra 15.30 – 16.30. Disse verdiene er oppjustert for generell vekst på 23,5 % basert på prognoser for trafikkfremskrivning fra TØI (Transportøkonomisk Institutt, 2022). Dette er basert på hva en forventer av biltrafikkvekst som resultat av fortetting og utbygginger i området. Makstimeandelen er på omtrent 10 % og er hentet fra de manuelle tellingene gjort av fylkeskommunen.

### 5.1 Generelt om kapasitetsberegninger

Kapasitetsberegningene er utført i SIDRA Intersection versjon 9.1.

Kapasiteten i kryss avhenger blant annet av geometrien/utformingen av krysset, retningsfordeling av trafikken, tungtrafikkandel og stigningsforhold. Kapasitetsberegningene for krysset Henstad alle x Klara Skoglunds gate presenteres som belastningsgrader.

Belastningsgrad uttrykker forholdet mellom kryssets trafikkmengder og kapasitet. Jo høyere belastningsgrad, jo dårligere avvikling. Når belastningsgraden er under 0,70 er det liten kødannelse i tilfarten og liten forsinkelse. I praksis regner en med at belastningsgrad opp mot 0,85 (85 % kapasitetsutnyttelse) gir en akseptabel trafikkavvikling, mens en belastningsgrad på over 1,0 tilsvarer overbelastning slik at køene vil vokse fram til etterspørselen avtar. Se tabell 5-1 for beskrivelse av trafikkavvikling ved ulike belastningsgrader.

Tabell 5-1: Beskrivelse av trafikkavvikling ved ulike belastningsgrader

Belastningsgrad	Beskrivelse
0,0 – 0,6	Lav belastning, ingen fare for kapasitetsproblemer
0,6 – 0,7	Stabil belastning uten merkbare køer
0,7 – 0,8	Fare for kortvarige kødannelser som løser seg opp i rolige perioder
0,8 – 0,9	Noe ustabil avvikling med tidvis kødannelse
0,9 – 1,0	Ustabil avvikling med større kødannelser
1,0 eller høyere	Overbelastning, all teoretisk kapasitet er brukt opp.

Kølengder angis for 95 %-persentil, som tilsvarer en kølengde som kun vil overstiges i 5 % av tiden i løpet av makstimen. Køene vil være kortere i 95 % av tiden.

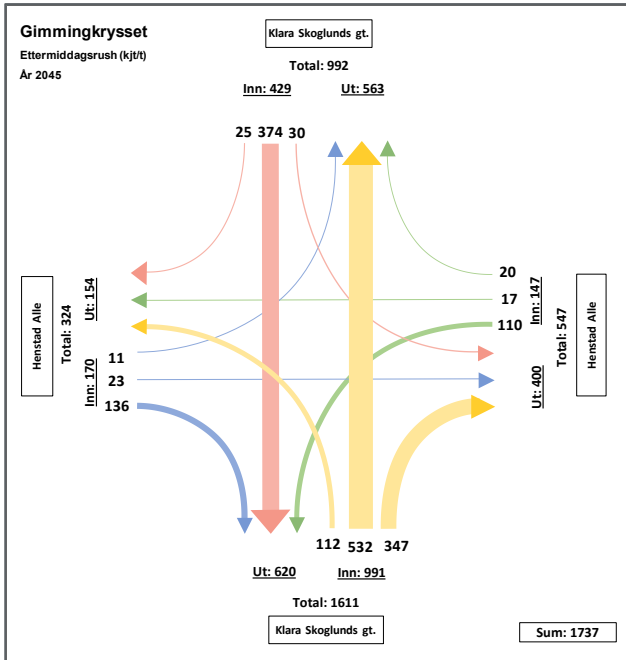
### 5.2 Dimensjonerende timestrafikk

I kapasitetsberegningene brukes dimensjonerende timestrafikk, eller makstimen, for å gjennomføre beregningene. Denne makstimen er hentet fra trafikk tellingen gjennomført i 2022. Dimensjonerende time er dermed i dette tilfellet mandag 10.10.2022 kl. 16 – 17. For nullalternativet er dimensjonerende timestrafikk som presentert i figur 5-1, men dimensjonerende timestrafikk for planforslaget er vist i figur 5-2. Dimensjonerende timestrafikk er basert på makstimen 10.10.2022. Det innebærer at makstimeandelen antas lik i fremtidig situasjon som i dagens situasjon. Fordelingen på veinettet antas også lik som i dagens situasjon. Makstimeandelen er satt til 15 %.

I referansealternativet er det lagt til grunn generell trafikkvekst iht. Transportøkonomisk institutts prognoser. Det er ikke vurdert behov for å justere for andre reguleringsplaner utover generell vekst

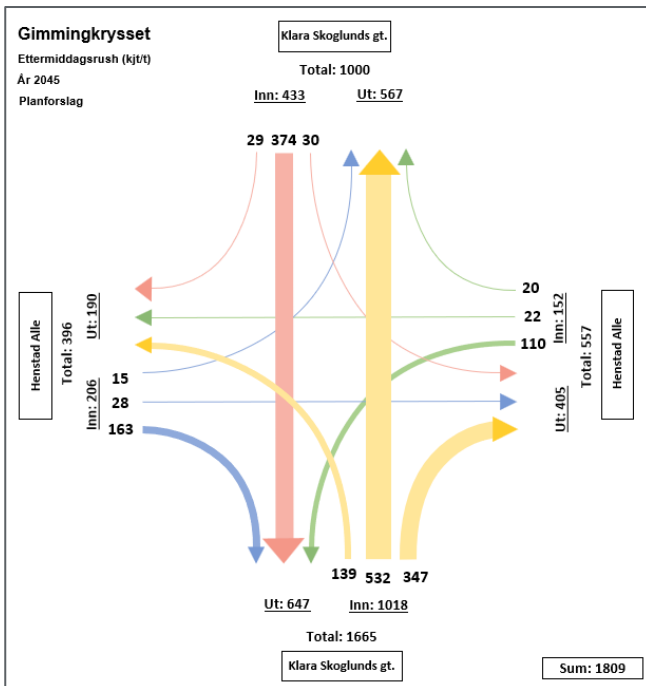
# Trafikkanalyse

Detaljregulering – Simens Hoels gate, søndre del  
 Oppdragsnr.: 52408451 Dokumentnr.: TRA01 Revisjon: J02



Figur 5-1 - Dimensjonerende time nullalternativ 2045

I figur 5-2 er trafikkmåling og forventet trafikk fra planområdet lagt til grunn. Det forventes en trafikøkning rundt 530 ÅDT. Gitt en typisk makstimetraffic på 15 % for bolig så gir det en økning i makstimetrafficen på omtrent 80 bilturer/time.

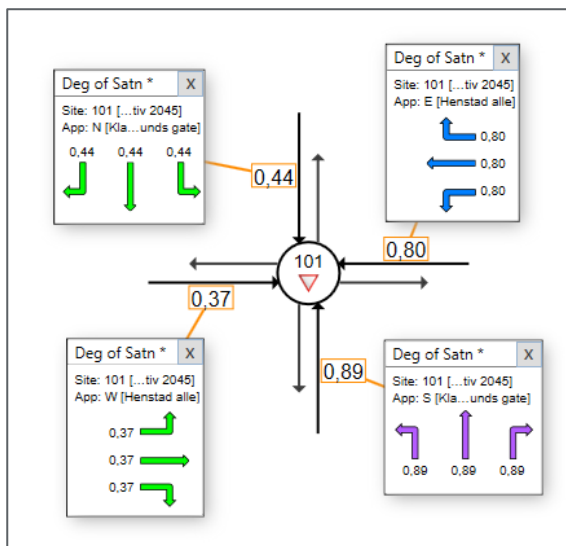


Figur 5-2 - Dimensjonerende time planforslag 2045.

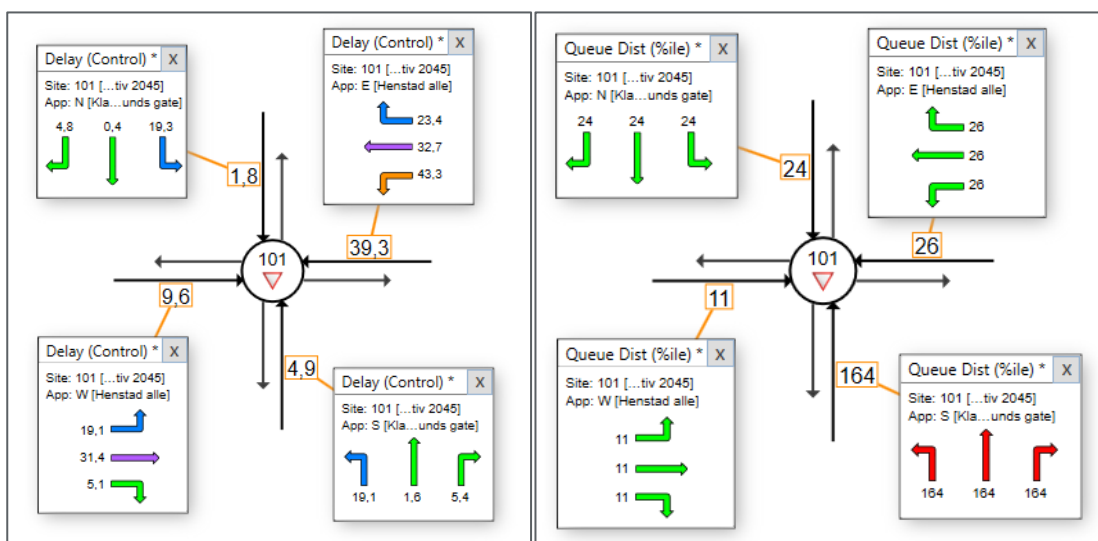
## 5.3 Resultater av kapasitetsberegninger

### 5.3.1 Nullalternativ

Resultatene av SIDRA-beregninger for nullalternativet er vist i påfølgende figurer. De viser at krysset forventes å ha høyere belastningsgrad enn hva man typisk vurderer er akseptabelt for vikepliktsregulert kryss, uavhengig av planforslaget. Det er søndre og østre arm som er mest belastet, hvor det er hovedsakelig venstresving fra Klara Skoglunds gate som skaper kapasitetsproblemer. Størst tilbakeblokkering er i søndre arm, med kølengder på opptil 160 meter. De øvrige svingebevegelsene på Klara Skoglunds gate har lav gjennomsnittlig forsinkelse. I Henstad alle er det noe forsinkelse for kjøring rett frem og for venstresvingende.



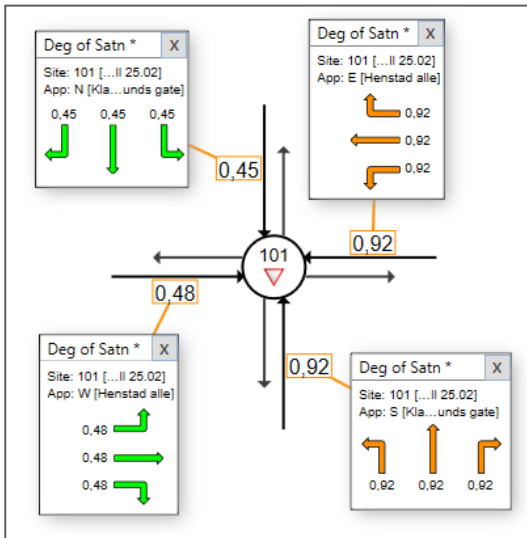
Figur 5-3 - Metningsgrad for Gimmingkrysset. Nullalternativ år 2045.



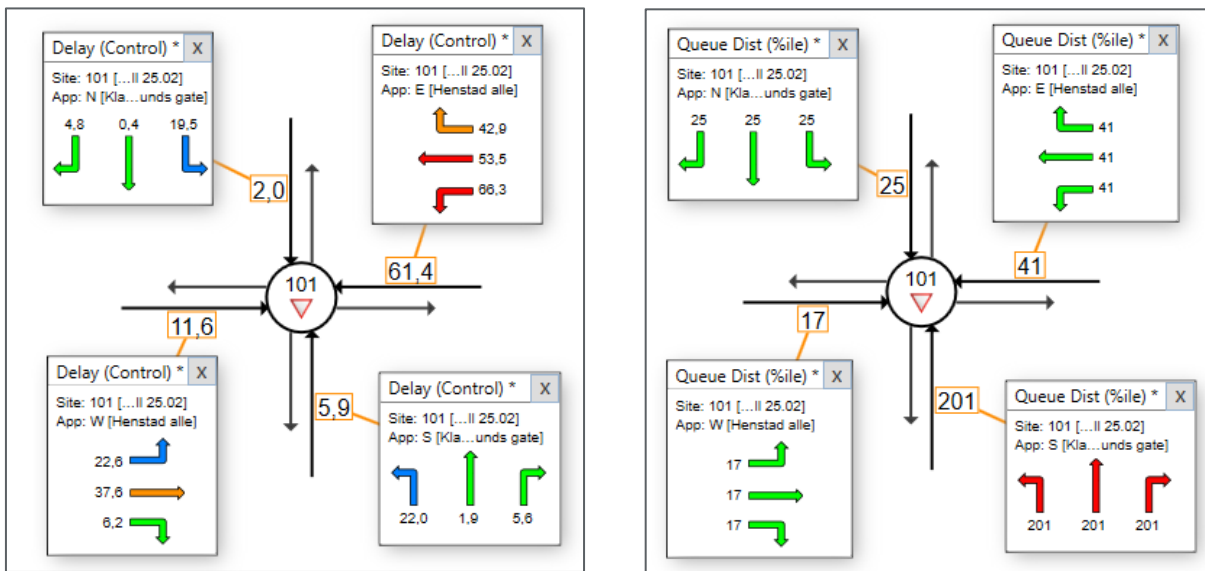
Figur 5-4 - Gjennomsnittlig forsinkelse (t.v.) og dimensjonerende kølengde (95-percentil) (t.h.) for Gimmingkrysset. Nullalternativ år 2045.

### 5.3.2 Planforslag

Resultatene av SIDRA-beregninger for planforslaget er vist i påfølgende figurer. Planforslaget vil medføre redusert fremkommelighet for trafikken fra øst. Dette skyldes at mesteparten av denne trafikken må vike for trafikken i Klara Skoglunds gate, og når den øker som følge av planforslaget så også belastningen øke. Ved høyere belastningsgrader kan mindre endringer i trafikk ha større effekt på trafikkavviklingen.



Figur 5-5 - Metningsgrad for Gimmingkrysset. Planforslag 2045.



Figur 5-6 - Gjennomsnittlig forsinkelse (t.v.) og dimensjonerende kølengde (95-persentil) (t.h) for Gimmingkrysset. Planforslag år 2045.

### 5.3.3 Oppsummering av kapasitetsberegninger

Økningen i trafikkmengder som følge av planforslaget vil gi noe høyere belastning på Gimmingkrysset. Henstad alle vil ha en noe høyere metningsgrad og dermed høyere forventet gjennomsnittlig forsinkelse, spesielt i østre arm. Her vil det kunne bli relativt store forsinkelser. For de øvrige armene vil forventet forsinkelse og kølengde gå noe opp. Den forventete generelle trafikkveksten vil føre til at Gimmingkrysset har høyere metningsgrad. Kølengden i Klara Skoglunds gate i nordgående retning vil bli lang, både med og uten gjennomføring av planforslaget, og SIDRA-beregningene indikerer behov for tiltak i krysset i nullalternativet. Venstresvingende trafikk fra Klara Skoglunds gate blokkerer for trafikken bak og medfører tilbakeblokkering.

Trafikkavviklingen i krysset vil dermed bli utfordrende i rushperiodene uansett, uavhengig av utviklingen på planområdet, men det vil bli noe økt belastning om man gjennomfører planforslaget. Det bør iverksettes tiltak i krysset hvis det ønskes bedring i trafikkflyten, uavhengig av om planforslaget gjennomføres eller ikke.

## 6 Vurdering av planforslag

### 6.1 Overordnede trafikale konsekvenser på veinettet

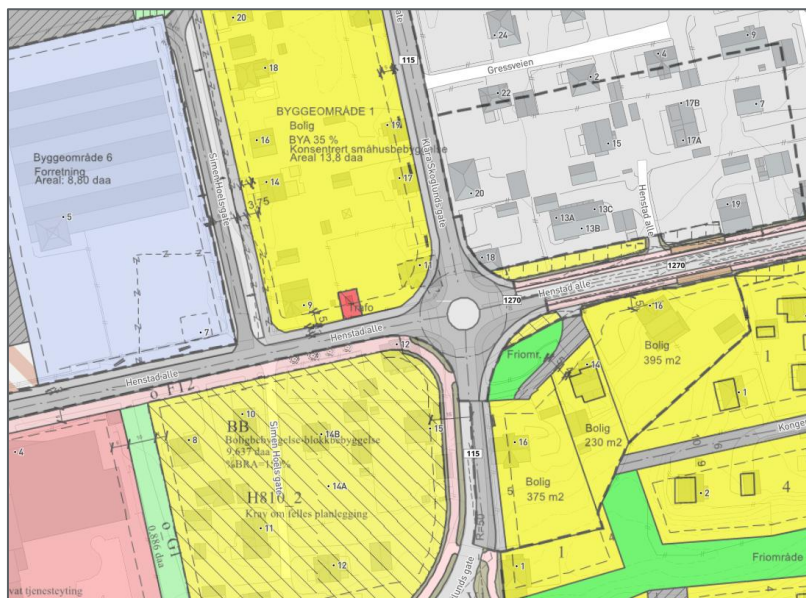
Planforslaget forventes å gi økning på 530 ÅDT ved ferdig utbygging. SIDRA-beregningene viser at det vil gi økt forsinkelse på veinettet sammenlignet med nullalternativet, men det er ikke store forskjeller i beregnet forsinkelse og kølengder på fylkesveien. Både SIDRA-beregningene og innspill tyder på at det allerede i dag er behov for tiltak i krysset, uavhengig av planforslaget. Samtidig vil behovet for krysstiltak øke ved utbygging av planområdet.

Utkjørende trafikk fra Henstad alle vil kunne oppleve forsinkelser og kødannelse i rushperiodene. Grunnet disse kapasitetsutfordringene i Gimmingkrysset så forventes det at en mindre andel av biltrafikken vil skje via P. M. Røwdes gate og Rådhusgata. I tillegg er det mulig i dag å kjøre via Trøgstadveien og gjennom parkeringsanlegget til Askim Storhandel, men det forventes å være minimalt. Konsekvenser for nevnte veier med hensyn til trafikkavvikling forventes å være minimale grunnet små trafikkmengder.

#### 6.1.1 Utforming av Gimmingkrysset

*Gimmingkrysset er i dag utformet som et vikepliktsregulert X-kryss hvor alle armer har to felt og fotgjengerfelt. Kun østgående arm har trafikkø. Fylkesveien har forkjørsrett, og trafikken Henstad alle øst og vest må vike.*

Figur 6-1, men den har aldri blitt opparbeidet. Fylkeskommunen utførte i 2023 vurdering av mulig signalregulering av krysset for å løses avviklingsproblemene og utbedre trafikksikkerheten. Det ble konkludert med at dette ikke var aktuelt da signalanlegg i hovedsak vil resultere i en fordeling av framkommelighetsproblemer uten å løse dem samlet sett<sup>2</sup>. Dermed ønsket ikke fylkeskommunen å anlegge signalanlegg i krysset. Det er ikke kjent om fylkeskommunen vurderte andre tiltak i krysset.



Figur 6-1 - Gjeldende regulering for Gimmingkrysset. (Kilde: Planinnsyn Indre Østfold kommune)

<sup>2</sup> E-post fra Desirée Kulsås, Østfold fylkeskommune, datert 03.desember 2024

En enkel SIDRA-modellering av rundkjøring i Gimmingkrysset tyder på at rundkjøring også kan gi metningsgrad over 0,8, men at forsinkelsen da vil fordele seg mer på de ulike armene. Det vil trolig fremdeles være kødannelse i søndre arm, selv med rundkjøring. Det er ikke mulig å få etablert en rundkjøring innenfor dagens veiareal, og opparbeidelsen krever ervervelse av minimum to private eiendommer.

Det er i tillegg gjort en vurdering av krav til utforming i henhold til håndbok N100 og N-V121. Trafikkmengdene i makstimen overstiger krav til venstresvingefelt i begge retninger fra Klara Skoglunds gate, men dette overstiges allerede i dag. Videre er det også krav om høyresvingefelt fra Klara Skoglunds gate i søndre arm, også dette uavhengig av planforslaget. Det er likevel ikke nødvendigvis ønskelig å opparbeide krysset i henhold til alle kravene i N100 og N-V121 da de gir lite bymessig utforming og er arealkrevende. Prosjektet anbefales å gå i dialog med fylkeskommunen. I henhold til håndbøkene skal det søkes fravik til fylkeskommunen for å avvike fra disse kravene.

### 6.1.2 Kjøreadkomst til området

Forslagstiller har blitt bedt om å vurdere alternativer til kjøreadkomst til planområdet. I områdereguleringen, og som planforslaget også legger opp til, er avkjørselen plassert i Henstad alle. Andre mulige alternativer er via fv. 115 Klara Skoglunds gate og via parkeringsplassen i sør.

Avkjørselen fra Henstad alle vurderes som den best løsningen for trafiksikkerhet og trafikkavvikling. Innkjøring vil skje fra Henstad alle, vest på tomte, mens utkjøring skjer lenger øst, men også i Henstad alle. Ved å løse det på denne måten vil man redusere sannsynligheten for tilbakeblokkering inn i Gimmingkrysset. Dette vil være samlet innkjøring for renovasjon og varelevering. Avkjørsel for privatbiler vil skje rett ved siden av denne.

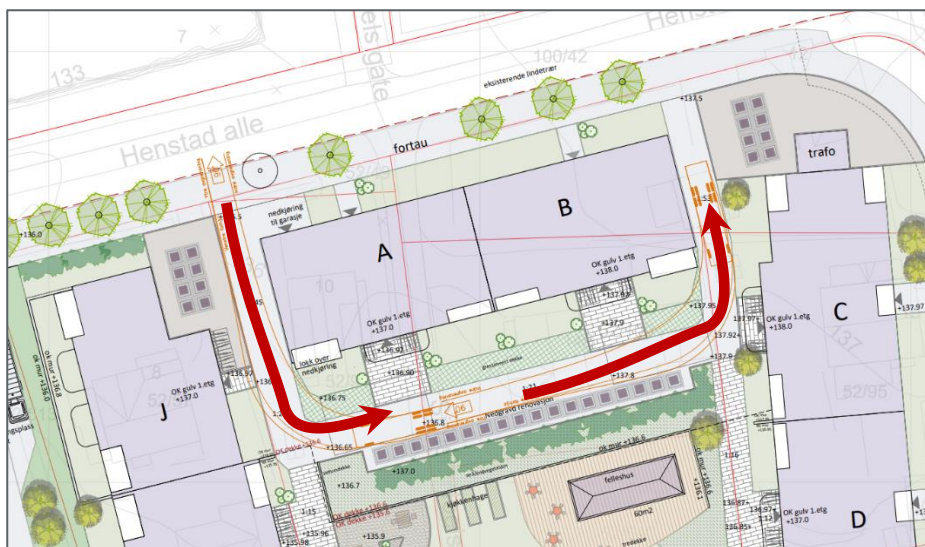
Avkjørsel fra fv. 115 Klara Skoglunds gate vil være ugunstig da det ikke er plass til et ordentlig kryss her i tillegg til at avstanden til de nærliggende kryssene vil være liten. Om en skulle lagt avkjørsel her måtte det være utformet som kryss i henhold til krav 4.1.4.1-1 i håndbok N100 da avkjørsel har ÅDT > 50 og primærveg har ÅDT > 2 000 (Statens vegvesen, 2023). Innkjøringen fra planområdet på fv. 115 ville da måtte skjedd i en sving, noe som er uønsket blant annet med tanke på sikt. Trafikkavviklingen vil sannsynligvis ikke være god da det er kort avstand til nærliggende kryss og det er kjent at det allerede er utfordringer med tilbakeblokkeringen på strekningen i dag.

En avkjøring inn fra parkeringsplassen vil heller ikke være gunstig da dette vil være en uoversiktlig innkjøringstrasé. Her er det allerede mange konfliktpunkter mellom bilister og myke trafikanter, hvorav mange av disse kan antas å være barn. En økning i trafikkmengden her er ikke ønskelig. Hvis prosjektet skulle gått videre med dette alternativet burde det vært etablert en egen adkomstvei fra Eidsbergveien og opp for å redusere konfliktpotensialet. Fordelen med avkjørsel fra parkeringsplassen er at en slipper en økning i trafikkmengder i Gimmingkrysset. Det vil sannsynligvis føre til mer kø i Rådhusgata.

## 6.2 Løsning for varelevering og renovasjon

Renovasjon skal løses med nedgravde avfallsbrønner inne i gårdsrommet via et enveiskjørt system. Innkjøring vil være via avkjørselen vest i Henstad alle og utkjøring via egen avkjørsel øst i Henstad alle. Løsningen innebærer ingen rygging, som er positivt for trafiksikkerheten. Innkjøring i vest og utkjøring i øst vil være den beste løsningen når det gjelder trafikkavvikling. Ved å løse det på denne måten vil ikke kjørende inn på planområdet føre til tilbakeblokkering inn i Gimmingkrysset. Innkjørende og utkjørende biler trenger heller ikke å krysse hverandre i Henstad alle. Kjøring inne på planområdet bør begrenses til renovasjon og varelevering

Det har vært foreslått å løse deler av renovasjonen og varelevering fra Henstad alle for å begrense biltrafikken inn i gårdsrommet, men kommunen har vært negative til dette. Det er derfor ikke sett videre på en slik løsning. I tillegg har det blitt foreslått å løse det via gang- og sykkelveien mellom tomte og Østfoldbadet, men dette er ikke anbefalt om det innebærer rygging av renovasjonskjøretøy på gang- og sykkelvei og dermed stor trafikksikkerhetsrisiko for mange trafikanter. Om det løses med gjennomkjøring til parkeringsplassen på sørsiden av området gjennom gang- og sykkelveien vil man unngå rygging, men da vil trafikken riktignok blandes med gående og syklende på sykkelveien. Dette anses som mer trafikksikkert enn rygging.



Figur 6-2 - Løsning for varelevering og renovasjon på tomte (Østre Linje, datert 27.02.2025)

### 6.3 Forhold for gående og syklende

Planforslaget forventes å forbedre forholdene for gående og syklende gjennom bedre tilrettelegging. I dag er ingen forbindelse på tvers av området, men i planforslaget er det foreslått tilrettelegge for gjennomgående for gående gjennom gårdsrommet. Dette vil bedre tilgjengeligheten for gående i området i forhold til slik situasjonen er nå. I tillegg skal gang- og sykkelveien langs vestsiden av Klara Skoglunds gate inn mot Gimmingkrysset reguleres og utbedres.

Foreslått løsning for varelevering og renovasjon vil skje via samme arealer som gående i gårdsrommet, men ettersom det er minimalt behov for rygging og lav hyppighet så vurderes sambruken av arealer til å kun mindre negative konsekvenser for gående og syklende.

### 6.4 Trafikksikkerhet

Det er ingen store utfordringer tilknyttet trafikksikkerhet i planforslaget. Det er begrenset med trafikk i Henstad alle, der kjøreadkomsten til området er plassert. Siktforholdene i avkjørsel ivaretas i tråd med krav. I utkjøringen fra gårdsrommet vil det være trær innenfor siktsonen, men enkeltstående trær er godtatt i siktsonen og trafikkmengden vil være minimal. Det vurderes til å ha liten trafikksikkerhetsrisiko. I tillegg vil innkjøringen krysse fortauet langs planområdet. Det samme gjelder for utkjøring for varelevering og renovasjon. Det anbefales at helningen er så lav som mulig nær fortauet og å sørge for god sikt for kjørende ut fra parkeringskjelleren. Internt på tomte vil det være lite trafikk og varelevering og renovasjon løses på en oversiktlig måte.

Prosjektet innebærer regulering av GS-vei i sørvestre del av Gimmingkrysset, en endring fra dagens fortaulsøsning. Opparbeidelse av løsningen slik den er foreslått regulert anbefales ikke uten at hele krysset ses på da tiltaket alene vil medføre dårligere kryssingspunkt for gående og derfor redusert trafikksikkerhet. Tiltaket kan derimot gi bedret trafikksikkerhet hvis det blir en helhetlig utvikling av kryssområdet.

## 6.5 Parkering for bil og sykkel

Det er planlagt å etablere 200 parkeringsplasser tilknyttet leilighetene. Fremmet forslag om parkeringsbestemmelser gir krav om minimum 0,2 parkeringsplasser per bolig under 60 m<sup>2</sup> BRA og maksimum 0,7 P-plass per boenhet under 60 m<sup>2</sup> BRA. For boenheter over 60 m<sup>2</sup> BRA er kravene minimum 0,5 plass per boenhet og maksimum 1 plass per boenhet. Planforslaget omfatter 120 små og 120 store leiligheter, som tilsier minimum 84 og maksimum 204 bilparkeringsplasser tilknyttet boligene, ekskludert 5-10 gjesteparkeringsplasser. Dette stemmer overens med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel. Områdebestemmelsene gir krav til minimum 215 og maksimum 260 bilparkeringsplasser. Etablering av færre parkeringsplasser enn det som gjelder i områdebestemmelsene kan bidra til å redusere biltrafikkveksten. Det ønskes nullvekst i biltrafikk i Askim i tråd med nasjonale føringer (Samferdselsdepartementet, 2024). En lavere parkeringsdekning enn det som står i områdebestemmelsene vurderes som et godt tiltak for å redusere biltrafikken noe, uten at det vil føre til en stor reduksjon i biltrafikk.

Det er ikke gjort en nærmere vurdering av utforming av parkeringsanlegg.

Det er fremmet sykkelparkeringsbestemmelser som gir minimum 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet for små boenheter og 2,5 plasser per boenhet for store boenheter. Dette resulterer i krav om minimum 540 sykkelparkeringsplasser. I henhold til områdereguleringen er det krav om etablering av ca. 645 sykkelparkeringsplasser. I turproduksjonsberegningene ble det estimert rundt 430 beboere ved ferdig utbygging, og krav til sykkelparkering vil derfor være over én plass per person. Kommuneplanens bestemmelser gir krav til etablering av 715 sykkelparkeringsplasser, inkludert gjesteparkeringsplasser. Sykkelandelen for daglige reiser er på rundt 3 %, og kravet vurderes å være høyere enn faktisk etterspørsel. Plassene skal med unntak av besøksparkering anlegges innenfor et avstengt område. 10 % av sykkelparkeringsplassene skal ha dedikert lader for el-sykkel.

## 6.6 Mobilitetsvurdering

Det er ønskelig at en høy andel reisende tilknyttet planforslaget skal benytte seg av grønne reisemiddel. Dette er i tråd med kommunens mobilitetsstrategi (Indre Østfold kommune, 2022).

I kommunens mobilitetsstrategi er et av tiltakene å sikre at hovedvekt av utbygging skjer i sentrumsnære områder. I tillegg ønsker kommunen å sikre korte avstander og trygge strekninger for gående og syklende. Det vurderes at planforslaget bidrar til dette. Det er et tilfredsstillende kollektivtilbud i gå- og sykkelavstand fra planområdet, og det ligger derfor godt til rette for at beboerne kan både sykle, gå og reise kollektivt. Ellers gjør planområdets sentrale beliggenhet og nærhet til handelssenter at det vil redusert behov for bruk av privatbil til daglig da service- og tjenestetilbud ligger i kort avstand. Til tross for dette er det å forvente at en stor andel av beboerne kommer til å benytte seg av privatbil til arbeid, og at dette i større grad blir påvirket av parkeringsdekning ved arbeidsplassen.

For å følge opp kommunens mobilitetsstrategi ytterligere bør det vurderes å etablere plasser for bildeling i parkeringsanlegget. I tillegg vil etablering av ladere for elbil være viktig da det kan bidra til at flere benytter seg av elbil noe som igjen vil bidra til kommunens delmål 2, å redusere klimagassutslipp fra veitrafikk med 80 % fra 2016 til 2030.

## 7 Konklusjon

Planområdet er estimert til å generere en nyskapt biltrafikk på omtrent ÅDT 530. Trafikkøkningen vil hovedsakelig skje i Henstad alle og på fylkesvei 115 Klara Skoglunds gate. Trafikken fra planområdet kommer fra Henstad alle via Gimmingkrysset. Utførte kapasitetsberegninger viser at det kan forekomme kapasitetsproblemer i Gimmingkrysset i år 2045. Dette kommer til dels av trafikkveksten fra planforslaget, men i hovedsak kommer det av høye trafikkmengder i dag og forventet generell trafikkvekst på veinettet. Det tyder på behov for krysstiltak for utbedring av trafikkavviklingen, uavhengig av om planforslaget blir gjennomført eller ikke.

Renovasjon og varelevering løses fra gårdsrommet, med et enveiskjørt system for å redusere behovet for rygging og snuplasser inne på området. Bilparkering løses i P-kjeller, med egen avkjørsel fra Henstad alle.

Planforslaget vil sannsynligvis ikke føre til store utfordringer i trafikkavvikling i Henstad alle annet enn i Gimmingkrysset. Forslaget anses som godt for gående og syklende da det vil etableres gjennomgang gjennom gårdstunet i tillegg til at området er koblet opp mot eksisterende gang- og sykkelvei samt fortau. Planområdets beliggenhet gjør at en kan forvente at flere vil gå eller sykle til Askim stasjon for så å reise kollektivt videre.

## 8 Referanser

- Askim Bystyre. (2015). *Reguleringsbestemmelser - Et område fra Eidsbergveien til Kulturhuset og Gimmingkrysset, Gnr/Bnr 52/678 M.FL.* Askim Bystyre.
- Asplan Viak. (2022). *Reisevaner i Indre Østfold.* Asplan Viak.
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., & Uteng, T. P. (2014). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport.* TØI.
- Indre Østfold kommune. (2022). *Mobilitetsstrategi for Indre Østfold kommune 2023-2034.* Indre Østfold kommune.
- Indre Østfold kommune. (2024). *Kommuneplanens arealdel 2024-2035.* Indre Østfold kommune.
- Norconsult. (2016). *Forstudie vegforbindelse Askim Vest - trafikkanalyse.* Oslo.
- PROSAM. (2006). *Prosam rapport 137: Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus.* PROSAM.
- Samferdselsdepartementet. (2024). *Nasjonal transportsplan 2025-2036.* Samferdselsdepartementet.
- Statens Vegvesen. (2011). *V714 - Veileder i trafikkdata.* Statens vegvesen.
- Statens vegvesen. (2023). *N100 Veg- og gateutforming.* Statens vegvesen.
- Statistisk sentralbyrå. (2023). *Statistikkbanken.* Hentet fra Statistikkbanken.
- Transportøkonomisk Institutt. (2022). *Framskrivinger for godstransport til NTP 2025-2036.* Transportøkonomisk Institutt.
- Transportøkonomisk Institutt. (2022). *Framskrivinger for persontransport til NTP 2025-2036.* Oslo: Transportøkonomisk institutt.