

GG PROSJEKT AS

TRAFIKKANALYSE SLITU/GISLINGRUD NÆRINGSOMRÅDE

ADRESSE COWI A/S
Karvesvingen 2
0579 Oslo

TLF. +47 02694
WWW cowi.no

INNHOOLD

| | | |
|------|--|----|
| 1 | Innledning | 3 |
| 2 | Eksisterende forhold | 4 |
| 3 | Planlagt utbygging | 5 |
| 3.1 | Alternativ 1 | 7 |
| 3.2 | Alternativ 2 | 7 |
| 3.3 | Prosjektområdets tilslutning til veinett | 8 |
| 4 | Trafikkforhold | 9 |
| 4.1 | Forhold som påvirker generert trafikkmengde | 9 |
| 4.2 | Forutsetninger for kapasitetsberegninger | 9 |
| 4.3 | Turgenerering | 9 |
| 5 | Kapasitetsberegninger | 11 |
| 5.1 | Definisjon av servicenivå, belastningsgrad og kølengde | 11 |
| 5.2 | Kapasitetsberegning 2025 | 12 |
| 5.3 | Kapasitetsberegning 2035 | 17 |
| 5.4 | Kapasitetsberegning 2045 | 21 |
| 5.5 | Oppsamling kapasitetsberegninger | 25 |
| 5.6 | Følsomhetsanalyse | 26 |
| 5.7 | Trafikksikkerhet | 27 |
| 5.8 | Myke trafikanter | 29 |
| 5.9 | Parkeringsbehov | 29 |
| 5.10 | Kollektivtransport | 30 |
| 6 | Konklusjon og anbefaling | 31 |

PROSJEKTNR.

DOKUMENTNR.

A234910

001

VERSJON

UTGIVELSESDATO

BESKRIVELSE

UTARBEIDET

KONTROLLERT

GODKJENT

4.0

15.10.2021

Trafikkanalyse

NIBI, HEK

BMMY

HEK

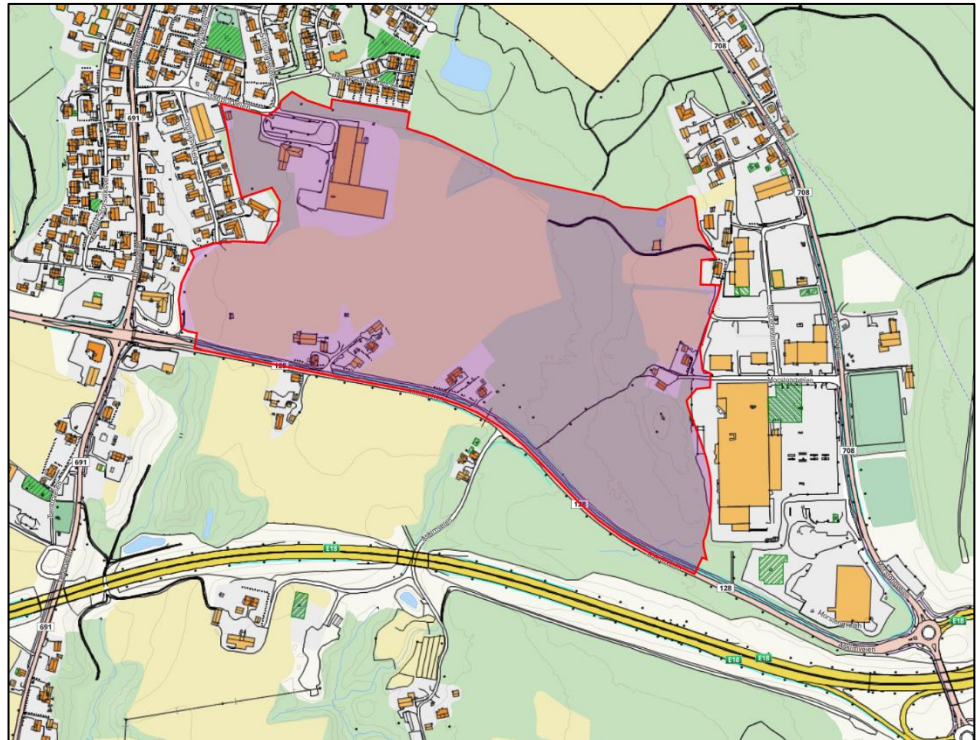
BILAG

| | | |
|---------|----------------------------|----|
| Bilag A | Kapasitetsberegninger 2025 | 32 |
| A.1 | Alternativ 0 | 32 |
| A.2 | Alternativ 1 | 33 |
| A.3 | Alternativ 2 | 34 |
| Bilag B | Kapasitetsberegninger 2035 | 35 |
| B.1 | Alternativ 0 | 35 |
| B.2 | Alternativ 1 | 36 |
| B.3 | Alternativ 2 | 37 |
| Bilag C | Kapasitetsberegninger 2045 | 38 |
| C.1 | Alternativ 0 | 38 |
| C.2 | Alternativ 1 | 39 |
| C.3 | Alternativ 2 | 40 |

1 Innledning

GG prosjekt AS ønsker å etablere næringsområdet Slitu-Gislingrud i Eidsberg kommune. Det planlegges etablert næring, handel og industri/lager. Planområdet er på ca. 99,5 daa og utgjøres for det meste av arealet anvist som N2 i kommuneplanens arealdel. Planområdet ligger på nordsiden av fylkesvei 128 og er i dagens situasjon hovedsakelig dyrka mark og skog.

Figur 1 viser omfang og plassering av N2 i kommuneplanens arealdel.



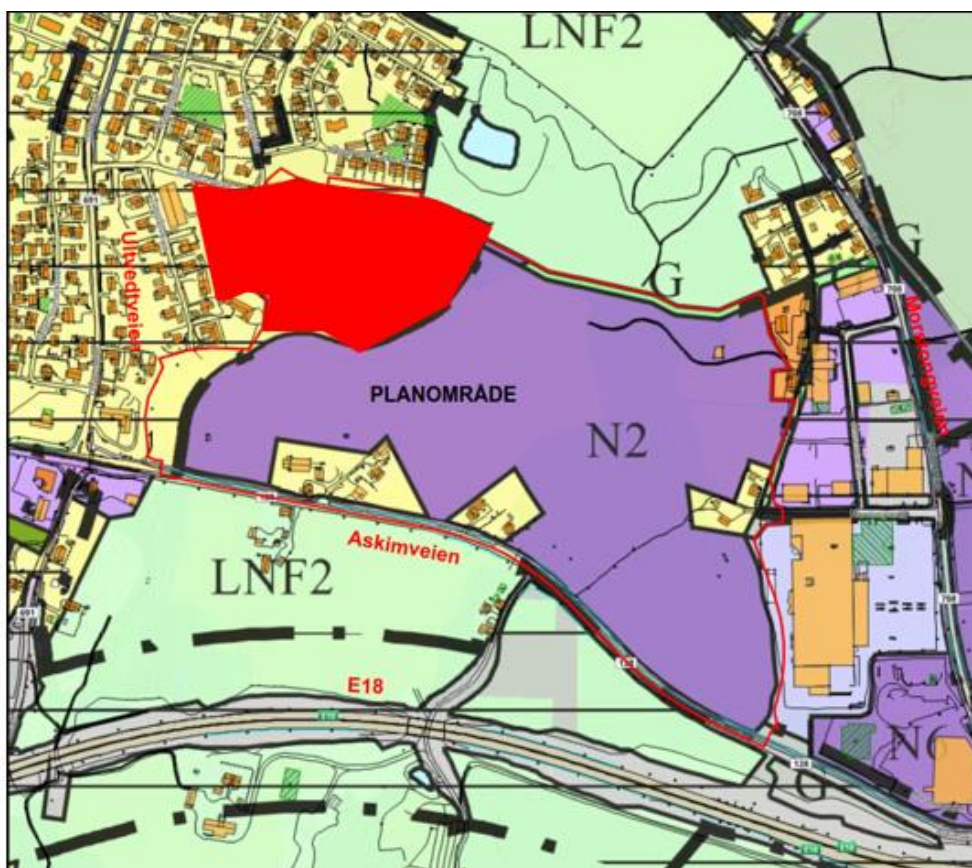
Figur 1 Omfang og plassering av N2 i kommuneplanens arealdel.

2 Eksisterende forhold

Planområdet består i dagens situasjon hovedsakelig av dyrka mark og skog. Området er forbundet med Askimveien (fv. 128) samt Morstongveien (fv. 708).

Eksisterende industri i planområdet, se rød markering på figur 2, er i dagens situasjon veibetjent av Ultvedtveien. Dette medfører en del lange kjøretøyer på Ultvedtveien og gjennom eksisterende boligområde. Denne trafikken kjører via Ultvedtveien til Askimveien. Krysset er i dag et vikepliktregulert kryss med primær kanalisering.

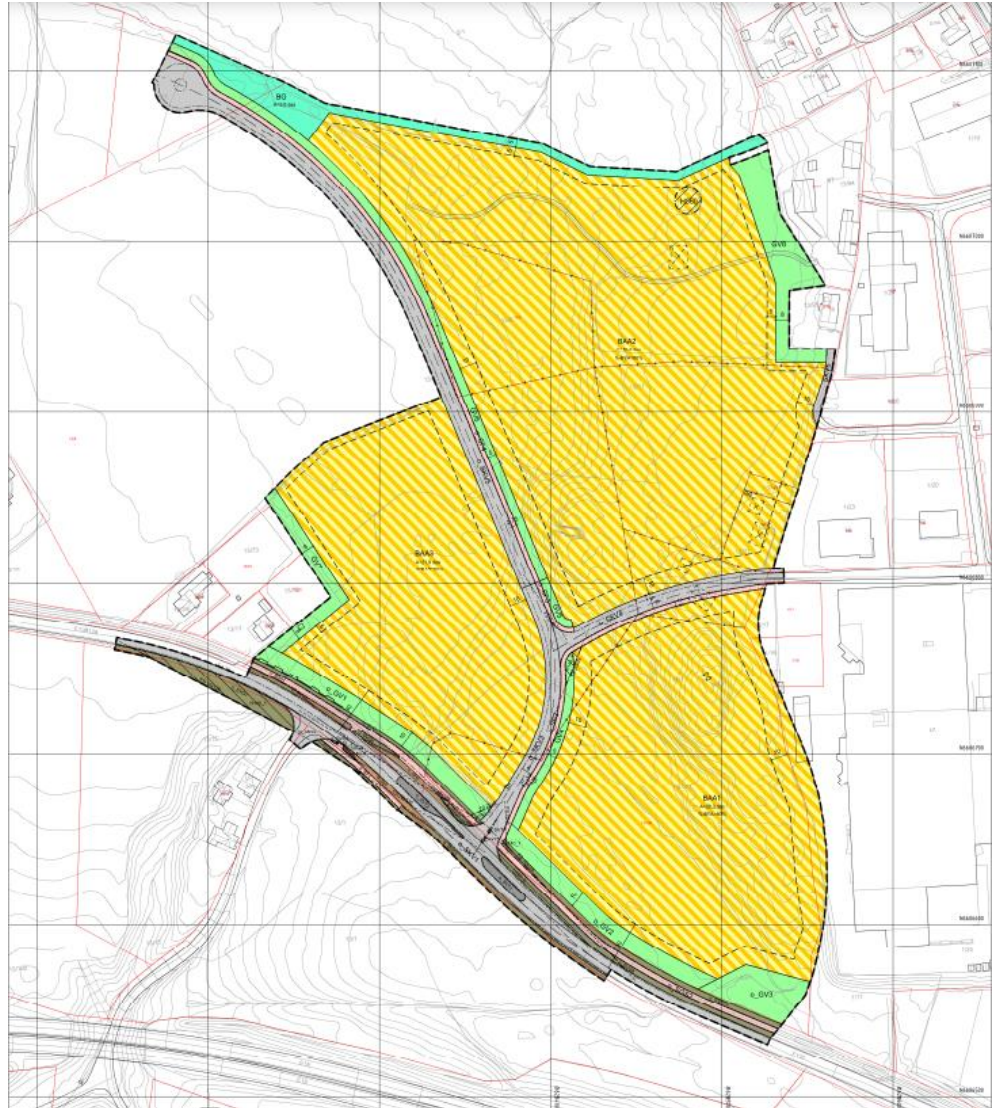
Det foreslås at det eksisterende industriområdet heretter betjenes av prosjektområdet.



Figur 2 Eksisterende industri i prosjektområdet.

3 Planlagt utbygging

GG prosjekt AS planlegger etablering av 48.100 m² BRA med blandede funksjoner i prosjektområdet. Det er to alternativer i forbindelse med utbyggingen, hvor området etableres med forskjellige funksjoner. BRA-arealet som utlegges, er det samme i de to alternativene. Områdets planlagte utbygging ses av figur 3.



Figur 3 Planlagt utbygging av prosjektområdet

I konsekvensutredningen skal det utredes for minst 2 alternative løsninger i tillegg til 0-alternativet. De alternativene man ser for seg å utrede, er følgende:

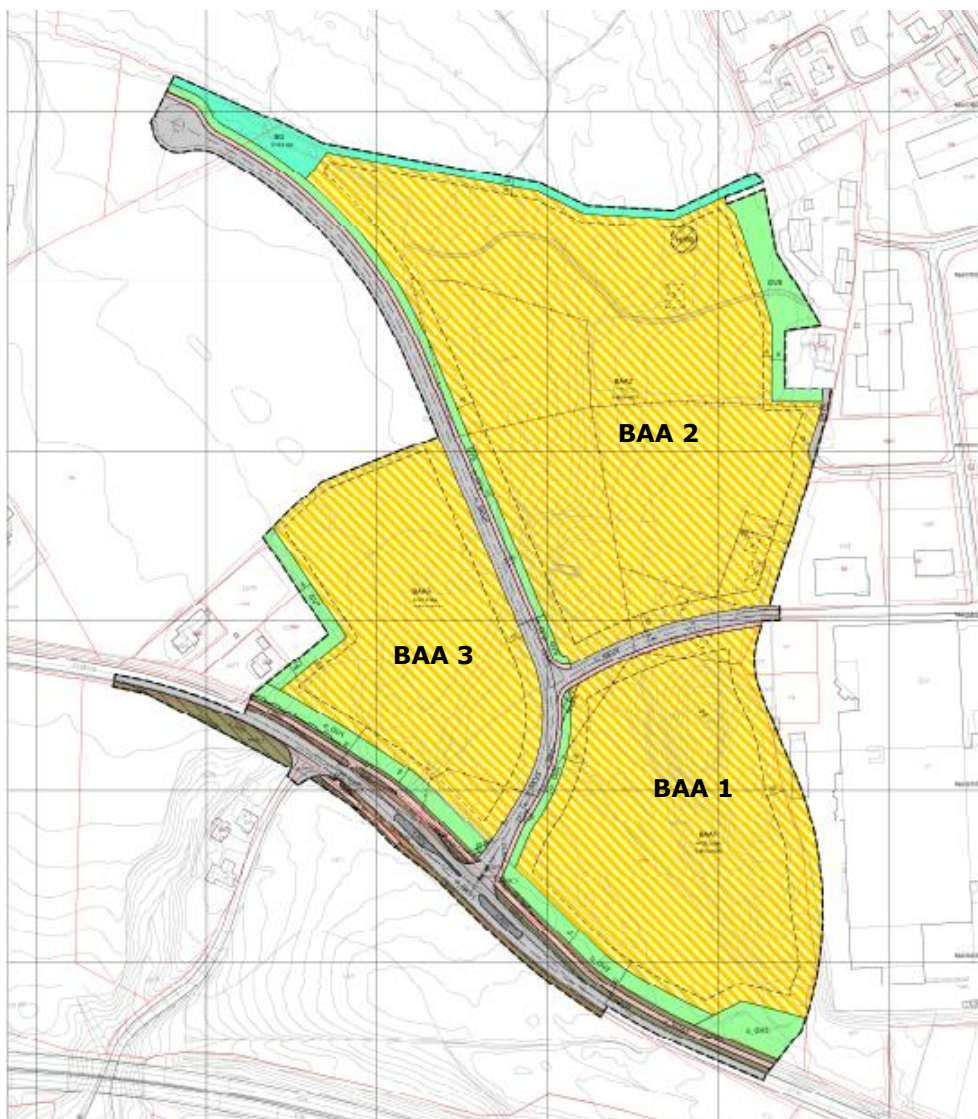
- > Alt. 0: Med 0-alternativet menes at tiltaket ikke realiseres som foreslått. En utredning/beskrivelse av 0-alternativet kan omfatte konsekvensene for utviklingen i området dersom tiltaket ikke gjennomføres. «0-alternativet» må beskrives.
- > Alt. 1: Alternativet skal inneholde plasskrevende handelskonsepter som f.eks. byggvare, elektronikk og møbelhandel.

- > Alt. 2: Alternativet skal inneholde følgende næringstyper: logistikk/lager og industri samt kontorer tilknyttet disse formålene.

Trafikkgenerering som etableringen av prosjektområdet vil medføre, avhenger av hvilke funksjoner som etableres på området. Det utføres to beregninger på den forventede trafikkgenereringen i området hvis alt. 1 eller alt. 2 gjennomføres.

Prosjektområdets inndeling i delområder fremgår av figur 4.

Delområdestrukturen er lik i de to alternativene. Det forutsettes både i alternativ 1 og 2 at prosjektområdet er fullt utbygget i år 2025.



Figur 4 Delområdene i prosjektområdet.

Av tabell 1 fremgår delområdenes areal og BRA. Trafikkgenereringen beregnes med utgangspunkt i BRA.

Tabell 1 Areal og BRA fordelt på delområder i prosjektområdet.

| Område | Areal [m ²] | BRA [m ²] |
|--------------|-------------------------|-----------------------|
| BAA 1 | 28.300 | 11.500 |
| BAA 2 | 49.300 | 25.100 |
| BAA 3 | 21.900 | 11.500 |
| TOTAL | 99.500 | 48.100 |

Arealbruken i prosjektområdet har betydning for den forventede trafikkgenereringen i området. Arealbruken for alternativ 1 og alternativ 2 fremgår i det følgende.

3.1 Alternativ 1

Tabell 2 viser det forventede BRA fordelt på funksjoner og delområdene i m². Området etableres med en maks. høyde på bygg på 16 meter. Prosjektområdet i alternativ 1 forventes å etableres med plasskrevende vare i alle 3 områder, dvs. i alt 48.100 m² med plasskrevende vare.

Tabell 2 BRA-areal i m² fordelt på delområde for alternativ 1.

| Fordeling av areal | Lager | Logistikk | Industri | Plasskrevende varer |
|--------------------|----------|-----------|----------|---------------------|
| BAA 1 | 0 | 0 | 0 | 11.500 |
| BAA 2 | 0 | 0 | 0 | 25.100 |
| BAA 3 | 0 | 0 | 0 | 11.500 |
| TOTAL | 0 | 0 | 0 | 48.100 |

3.2 Alternativ 2

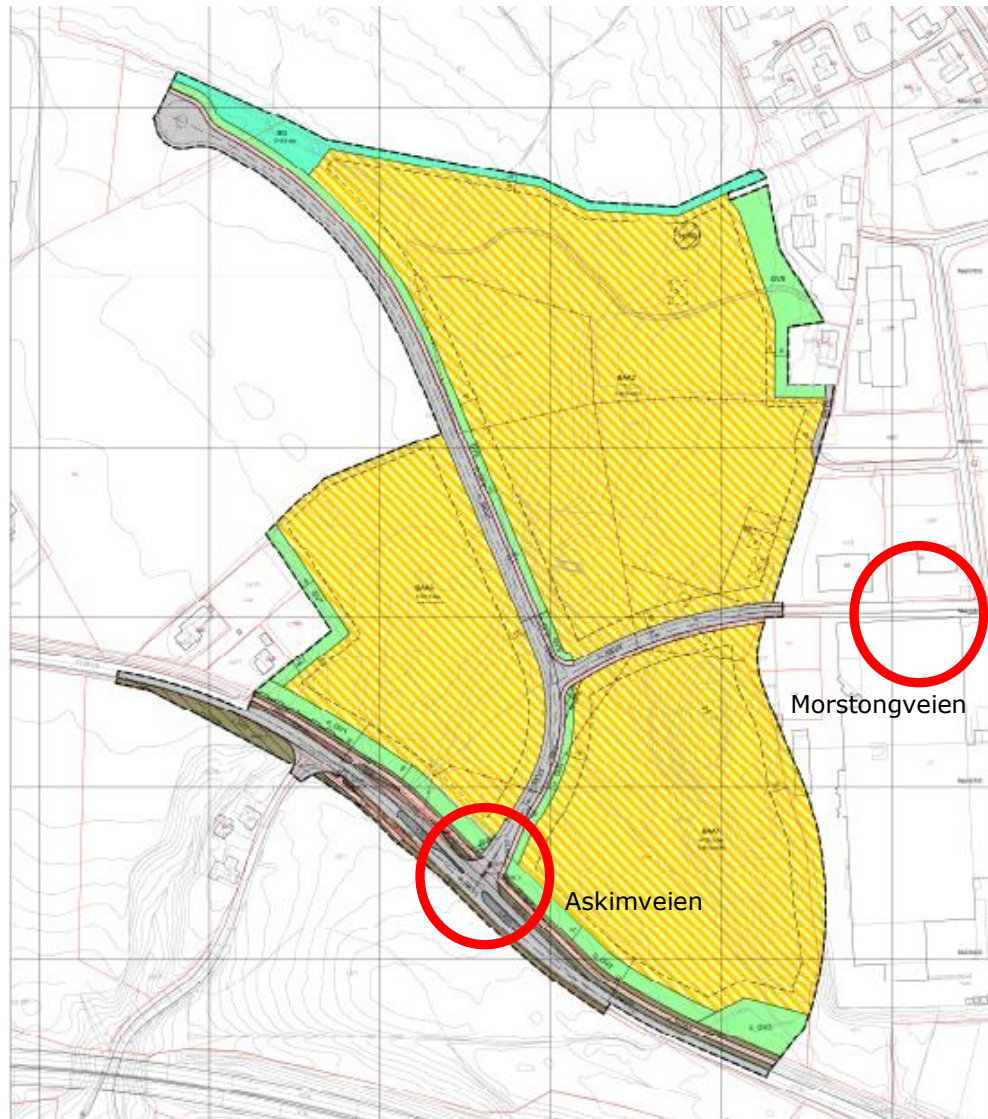
Tabell 3 viser den forventede mengden funksjoner fordelt på delområdene i m². Området etableres med en maks. høyde på bygg på 16 meter. Prosjektområdet i alternativ 2 forventes å etableres med 11.500 m² lager, 30.850 m² logistikk og 5.750 m² industri.

Tabell 3 BRA-areal i m² fordelt på delområde for alternativ 2.

| Fordeling av areal | Lager | Logistikk | Industri |
|--------------------|---------------|---------------|--------------|
| BAA 1 | 5.750 | 5.750 | 0 |
| BAA 2 | 0 | 19.350 | 5.750 |
| BAA 3 | 5.750 | 5.750 | 0 |
| TOTAL | 11.500 | 30.850 | 5.750 |

3.3 Prosjektområdet tilslutning til veinett

Prosjektområdet planlegges med 2 tilslutninger til det omkringliggende veinettet, hvor én av tilslutningene er ny og forbinder området med fv. 128 (Askimveien) i et vikepliktregulert kryss. Dessuten betjenes prosjektområdet av eksisterende tilslutning til fv. 708 (Morstongveien). Tilslutningene fremgår av figur 5.



Figur 5 Områdets tilslutninger.

4 Trafikkforhold

4.1 Forhold som påvirker generert trafikkmengde

Trafikkmengden som genereres av ulike funksjoner, kan beregnes på bakgrunn av erfaringstall fra f.eks. PROSAM eller Statens vegvesen.

4.2 Forutsetninger for kapasitetsberegninger

Kapasitetsberegningene er basert på følgende forutsetninger

- > Prosjektområdet tilsluttes i fv. 127 og fv. 708 i vikepligtsregulerte T-kryss
- > Andelen tungtrafikk i prosjektområdet vurderes å være 10 % av trafikken til og fra området i både alternativ 1 og alternativ 2.
- > Fartsgrensen forutsettes å være 80 km/tpå fv. 128 og fv. 708, mens den er 60 km/t omkring prosjektområdet.
- > Trafikk fra eksisterende industri vil bruke Askimvei-krysset til både inn- og utkjøring. Kryss 2 ved et kryss. Turproduksjon fra den eksisterende industrien er vurdert til 5 % av den målte ÅDT på Ultvedveien i rushtimen, tilsvarende 66 kjøretøyer.
- > Det antas at trafikanter bruker samme kryss til ut- og innkjøring til prosjektområdet.
- > Prosjektområdet vurderes fullt utbygget i år 2025.
- > Lager/logistikk genererer mest trafikk i ettermiddagsrushet, mens plasskrevende handel erfaringsmessig genererer mest trafikk lørdag formiddag. Den eksisterende trafikken på fv. 128 og fv. 708 er større i ettermiddagsrushet enn for lørdag formiddag. Det er vurdert at den største trafikkbelastningen i kryssene forekommer i ettermiddagsrushet. Kapasitetsberegningene er derfor beregnet som ettermiddagsrush.
- > Det antas at største delen av trafikken fra Askimvei-krysset 2 kjøre mot E6 og Mysen, dvs. mot øst. Trafikken ut fra prosjektområdet vurderes at 75% kjøre mot venstre og 25% mot høyre.
- > I Morstongvei-krysset er det vurdert at den inn- og utkjørende trafikk primært er fra sør, mot E6 og Mysen, idet der er begrenset turgenerende områder nord for prosjektområdet. Trafikken ut fra prosjektområdet forventes å fordele seg 80% mot høyre og 20% mot venstre.

4.3 Turgenerering

Plasskrevende handel

Hvor mye trafikk som genereres av plasskrevende handel, avhenger av typen handel som etableres. Det tas utgangspunkt i at det her er snakk om eksempelvis byggevare- eller møbelhandel. Ifølge PROSAM-rapport 167 genererer byggevarehandel mellom 6 og 35 bilturer per 100 m² per virkedøgn, med et gjennomsnitt på 20 turer. Møbelhandel genererer mellom 7 og 46 turer med et gjennomsnitt på 26 turer. Elektrohandel genererer i gjennomsnitt 51 turer per virkedøgn per 100 m² salgsareal.

Lett industri/lager/logistikk

SINTEF har utarbeidet rapporten *Erfaringstall for turproduksjon*. Rapporten er en oppdatering til Håndbok 146. Ifølge rapporten genererer lett industri mellom 0,0 og 8,6 bilturer per 100 m² gulvareal, med et gjennomsnitt på 1,9 bilturer. Det eksisterer ikke turproduksjonstall for lager- eller logistikkfunksjoner. Det vurderes derfor at lager/logistikk genererer samme mengde bilturer per virkedøgn som lett industri.

Områdets geografi og omkringliggende veinett vurderes til at bilturgenereringen ligger litt over gjennomsnittet. Genereringen av bilturer er vurdert til 2,0 per 100 m² per virkedøgn.

Generert trafikk

På bakgrunn av områdets arealer, funksjoner og turproduksjonen er følgende trafikkgenerering for motorkjøretøy beregnet. Antallet turer er både inn- og utkjørende.

Tabell 4 Beregnet generert motorkjøretøytrafikk i alternativ 1 og 2.

| | Alternativ 1 | Alternativ 2 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|
| Trafikgenerering pr. virkedøgn | 11.600 | 1.580 |
| Trafikgenerering rush | 1.280 | 380 |

5 Kapasitetsberegninger

Det gjennomføres kapasitetsberegninger for ettermiddagsrush i åpningsår (2025) samt for åpningsår +10 år (2035) for tre kryss:

- > Askimveien / Tenorveien / Ultvedveien
- > Nyt T-kryss mellom fv. 128 (Askimveien) og planområdet
- > Eksisterende T-kryss mellom fv. 708 (Morstongveien) og planområdet.

For å beskrive robustheten i T-kryssløsningen gjennomføres det også en kapasitetsberegning for 2045.

5.1 Definisjon av servicenivå, belastningsgrad og kølengde

Kapasitetsberegningene er gjennomført i programmet SIDRA Intersection 7.0. Resultatet fra SIDRA viser «servicenivå» som angir en forsinkelse gjennom et kryss.

Servicenivået er forklart i følgende tabell:

Tabell 5 Definisjon av servicenivå (HCM 2010)

| Service-nivå | Beskrivelse | Gj.snitt-forsinkelse [sek.] | Gj.snitt-forsinkelse [sek.] |
|--------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | | Vikeplikt | Signalanlegg |
| A | Nesten ingen forsinkelse | <10 | <10 |
| B | Begynnende forsinkelse | 10-15 | 10-20 |
| C | Liten forsinkelse | 15-25 | 20-35 |
| D | Noe forsinkelse | 25-35 | 35-55 |
| E | Stor forsinkelse | 35-50 | 55-80 |
| F | Meget stor forsinkelse | >50 | >80 |

I kapasitetsberegningene beregnes også belastningsgraden B. Belastningsgraden B er forholdstallet mellom trafikkvolum og kapasitet (belastningsgrad B = trafikkvolum/kapasitet). En belastningsgrad på B = 1,0 innebærer at 100 % av kapasiteten teoretisk sett er utnyttet med tilhørende dårlig trafikkavvikling. I praksis regner man at B < 0,7 betegnes som lavt belastet. B = 0,7–0,8 (70–80 % kapasitetsutnyttelse) og opp mot B = 0,85 gir en akseptabel trafikkavvikling, mens belastningsgrader over 0,85 betegnes som sterkt/svært sterkt belastet.

Kølengdene beregnes også som en del av kapasitetsberegningene. Kølengdene brukes bl.a. til å vurdere lengdene på svingfelter. De brukes dessuten til å beregne antallet biler i kø. Erfaringsmessig fyller én bil 6 meter medregnet plass til neste trafikant. I de etterfølgende tabellene er den teoretiske beregnede gjennomsnittskølengden satt inn basert på at én bil fyller 6 meter.

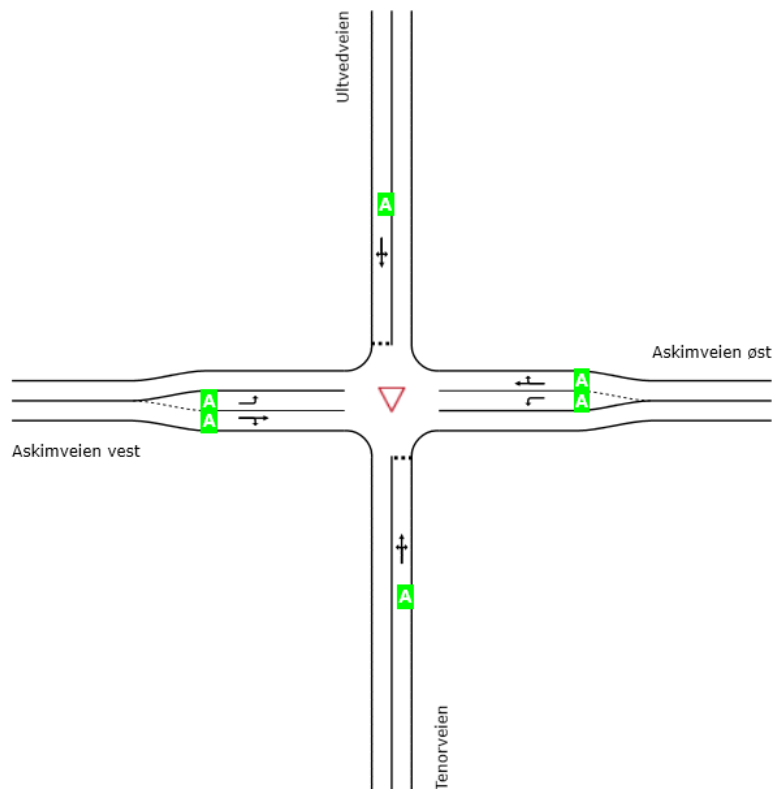
5.2 Kapasitetsberegning 2025

Alle kryss er beregnet som vikepliktregulert.

5.2.1 Alternativ 0

Alt. 0 – Askimveien/Ultvedveien (2025)

Kapasitetsberegningene viser at det ikke er avviklingsproblemer i 2025 uten utbygging av prosjektområdet. Belastningsgraden i krysset ligger under 0,1 i 2025.

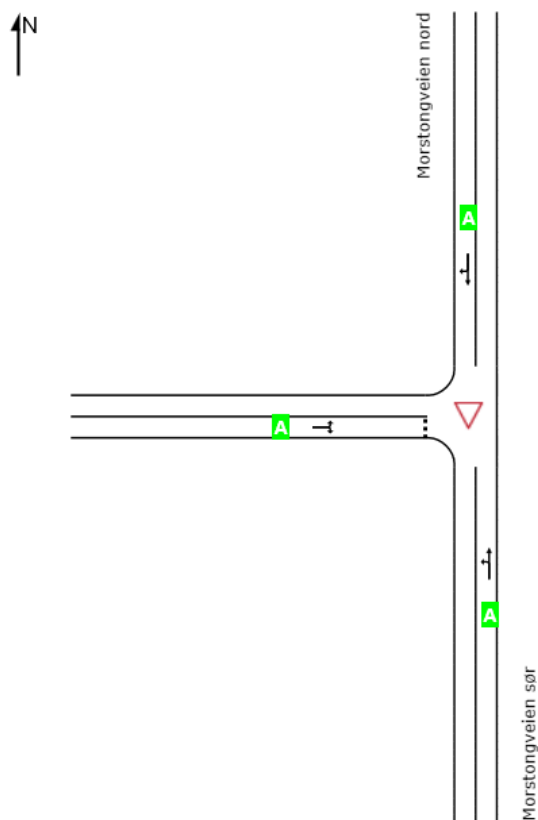


Figur 6 Kapasitetsberegning for krysset Askimveien/Ultvedveien i år 2025 i alternativ 0

| Trafikkstrøm | Serviceivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Tenorveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 6 sek. | 3 m | 42 |
| Rett fram | A | 0,1 | 5 sek. | 3 m | 7 |
| Høyre | A | 0,1 | 4 sek. | 3 m | 21 |
| Askimveien øst | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 6 sek. | 1 m | 11 |
| Rett fram | A | 0,1 | 0 sek. | 0 m | 79 |
| Høyre | A | 0,1 | 6 sek. | 0 m | 23 |
| Ultvedveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 6 sek. | 2 m | 28 |
| Rett fram | A | 0,1 | 5 sek. | 2 m | 7 |
| Høyre | A | 0,1 | 4 sek. | 2 m | 35 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 6 sek. | 1 m | 23 |
| Rett fram | A | 0,1 | 0 sek. | 0 m | 79 |
| Høyre | A | 0,1 | 6 sek. | 0 m | 11 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,1 | 3 sek. | 3 m | 366 |

Alt. 0 – Morstongveien/Fv. 708 (2025)

Kapasitetsberegningene viser at det ikke er avviklingsproblemer i T-krysset i 2025 uten utbygging av prosjektområdet. Belastningsgraden i krysset ligger under 0,1.



Figur 7 Kapasitetsberegning for krysset Morstongveien/Fv. 708 i år 2025 i alt. 0

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|---------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Morstongveien sør | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 6 sek. | 3 m | 84 |
| Rett fram | A | 0,1 | 1 sek. | 3 m | 84 |
| | | | | | 168 |
| Morstongveien nord | | | | | |
| Rett fram | A | 0,1 | 0 sek. | 0 m | 36 |
| Høyre | A | 0,1 | 6 sek. | 0 m | 36 |
| | | | | | 72 |
| Kryss 3 | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 7 sek. | 2 m | 16 |
| Høyre | A | 0,1 | 6 sek. | 2 m | 64 |
| | | | | | 80 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,1 | 4 sek. | 3 m | 320 |

5.2.2 Alternativ 1

Kapasitetsberegningene viser at det ikke vil være avviklingsproblemer med trafikken i de eksisterende kryssene i alternativ 1 ved fullstendig utbygging i 2025. I det nye kryss mellom prosjektområdet og Askimveien vil der dog være begynnende avviklingsproblemer med en belastningsgrad på 0,83 og forsinkelser på omkring 20 sekunder.

Alt. 1 – Askimveien/Ultvedveien (2025)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Tenorveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,15 | 10 sek. | 4 m | 48 |
| Rett fram | A | 0,15 | 8 sek. | 4 m | 8 |
| Høyre | A | 0,15 | 5 sek. | 4 m | 24 |
| Askimveien øst | | | | | |
| Venstre | A | 0,01 | 7 sek. | 1 m | 13 |
| Rett fram | A | 0,15 | 0 sek. | 0 m | 226 |
| Høyre | A | 0,15 | 6 sek. | 0 m | 26 |
| Ultvedveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,13 | 10 sek. | 3 m | 32 |
| Rett fram | A | 0,13 | 8 sek. | 3 m | 8 |
| Høyre | A | 0,13 | 5 sek. | 3 m | 40 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,02 | 7 sek. | 1 m | 26 |
| Rett fram | A | 0,11 | 0 sek. | 0 m | 175 |
| Høyre | A | 0,11 | 6 sek. | 0 m | 13 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,15 | 3 sek. | 4 m | 639 |

Alt. 1 – Prosjektområde/Askimveien (2025)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Askimveien øst | | | | | |
| Rett fram | A | 0,31 | 0 sek. | 0 m | 129 |
| Høyre | A | 0,31 | 6 sek. | 0 m | 400 |
| | | | | | 529 |
| Prosjektområde | | | | | |
| Venstre | C | 0,83 | 23 sek. | 78 m | 409 |
| Høyre | C | 0,83 | 16 sek. | 78 m | 136 |
| | | | | | 545 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,16 | 9 sek. | 5 m | 144 |
| Rett fram | A | 0,05 | 0 sek. | 0 m | 87 |
| | | | | | 231 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | B | 0,83 | 12 sek. | 78 m | 1305 |

Alt. 1 – Morstongveien (2025)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|---------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Morstongveien sør | | | | | |
| Venstre | A | 0,17 | 6 sek. | 6 m | 186 |
| Rett fram | A | 0,17 | 1 sek. | 6 m | 96 |
| | | | | | 282 |
| Morstongveien nord | | | | | |
| Rett fram | A | 0,06 | 0 sek. | 0 m | 41 |
| Høyre | A | 0,06 | 6 sek. | 0 m | 62 |
| | | | | | 103 |
| Kryss | | | | | |
| Venstre | A | 0,16 | 8 sek. | 4 m | 41 |
| Høyre | A | 0,16 | 6 sek. | 4 m | 166 |
| | | | | | 207 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,17 | 6 sek. | 6 m | 592 |

5.2.3 Alternativ 2 – År 2025

Kapasitetsberegningene viser at trafikken kan avvikles på en akseptabel måte i alle tre kryss i år 2025.

Alt. 2 – Askimveien/Ultvedveien 2025

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Tenorveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,12 | 8 sek. | 3 m | 48 |
| Rett fram | A | 0,12 | 6 sek. | 3 m | 8 |
| Høyre | A | 0,12 | 4 sek. | 3 m | 24 |
| Askimveien øst | | | | | |
| Venstre | A | 0,01 | 6 sek. | 1 m | 13 |
| Rett fram | A | 0,11 | 0 sek. | 0 m | 154 |
| Høyre | A | 0,11 | 6 sek. | 0 m | 26 |
| Ultvedveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,11 | 8 sek. | 3 m | 32 |
| Rett fram | A | 0,11 | 6 sek. | 3 m | 8 |
| Høyre | A | 0,11 | 5 sek. | 3 m | 40 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,02 | 7 sek. | 1 m | 26 |
| Rett fram | A | 0,07 | 0 sek. | 0 m | 94 |
| Høyre | A | 0,07 | 6 sek. | 0 m | 13 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,12 | 3 sek. | 3 m | 486 |

Alt. 2 – Prosjektområde/Askimveien (2025)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Askimveien øst | | | | | |
| Rett fram | A | 0,10 | 0 sek. | 0 m | 90 |
| Høyre | A | 0,10 | 6 sek. | 0 m | 76 |
| | | | | | 166 |
| Prosjektområde | | | | | |
| Venstre | A | 0,25 | 7 sek. | 6 m | 192 |
| Høyre | A | 0,25 | 6 sek. | 6 m | 64 |
| | | | | | 256 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,09 | 7 sek. | 2 m | 36 |
| Rett fram | A | 0,09 | 1 sek. | 2 m | 114 |
| | | | | | 150 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,25 | 5 sek. | 6 m | 572 |

Alt. 2 – Morstongveien (2025)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|---------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Morstongveien sør | | | | | |
| Venstre | A | 0,12 | 6 sek. | 4 m | 98 |
| Rett fram | A | 0,12 | 1 sek. | 4 m | 96 |
| | | | | | 194 |
| Morstongveien nord | | | | | |
| Rett fram | A | 0,05 | 0 sek. | 0 m | 41 |
| Høyre | A | 0,05 | 6 sek. | 0 m | 42 |
| | | | | | 83 |
| Kryss 3 | | | | | |
| Venstre | A | 0,10 | 7 sek. | 3 m | 27 |
| Høyre | A | 0,10 | 6 sek. | 3 m | 108 |
| | | | | | 135 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,12 | 4 sek. | 4 m | 412 |

5.3 Kapasitetsberegning 2035

Iht. Statens vegvesens håndbok V121, Geometrisk utforming av veg- og gatekryss, dimensjoneres plankryss for forventet trafikkmengde 10 år etter åpningsår.

Trafikktallene er fremskrevet til åpningsåret +10 år, dvs. 2035. Trafikktallene er fremskrevet på bakgrunn av prognosetall fra EFFEKT for Østfold fylke. Trafikken er samlet fremskrevet med 1,08 % per år t.o.m. 2025 og 1,1 % per år t.o.m. 2035.

5.3.1 Alternativ 0

Trafikken avvikles uten problemer med eksisterende geometri i år 2035 i alternativ 0.

Alt. 0 – Askimveien/Ultvedveien (2035)

Belastningsgraden i krysset ligger på 0,1.

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Tenorveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 7 sek. | 3 m | 48 |
| Rett fram | A | 0,1 | 5 sek. | 3 m | 8 |
| Høyre | A | 0,1 | 4 sek. | 3 m | 24 |
| Askimveien øst | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 6 sek. | 1 m | 13 |
| Rett fram | A | 0,1 | 0 sek. | 0 m | 90 |
| Høyre | A | 0,1 | 6 sek. | 0 m | 26 |
| Ultvedveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 7 sek. | 2 m | 32 |
| Rett fram | A | 0,1 | 5 sek. | 2 m | 8 |
| Høyre | A | 0,1 | 4 sek. | 2 m | 40 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 6 sek. | 1 m | 26 |
| Rett fram | A | 0,1 | 0 sek. | 0 m | 90 |
| Høyre | A | 0,1 | 6 sek. | 0 m | 13 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,1 | 3 sek. | 3 m | 418 |

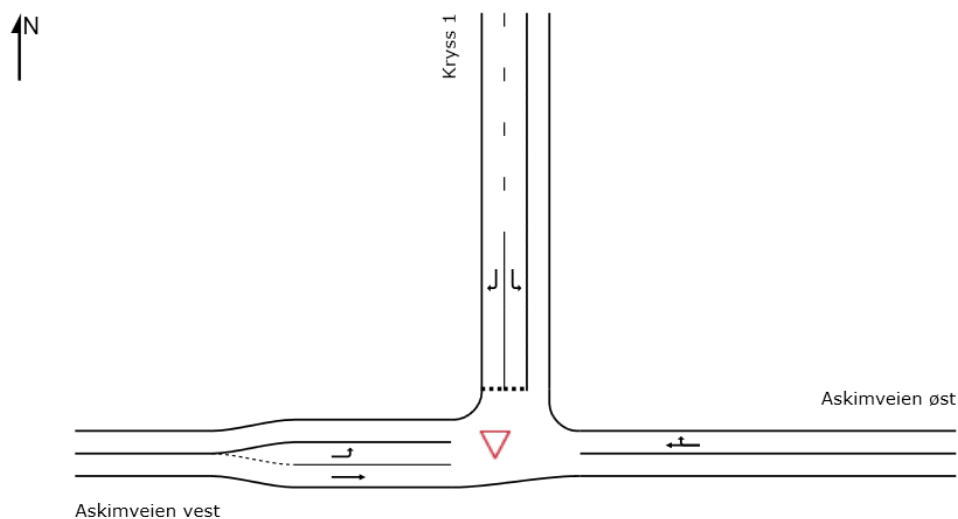
Alt. 0 – Morstongveien (2035)

Belastningsgraden i krysset er under 0,2 for hele krysset.

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|---------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Morstongveien sør | | | | | |
| Venstre | A | 0,2 | 6 sek. | 4 m | 96 |
| Rett fram | A | 0,2 | 1 sek. | 4 m | 96 |
| | | | | | 192 |
| Morstongveien nord | | | | | |
| Rett fram | A | 0,1 | 0 sek. | 0 m | 41 |
| Høyre | A | 0,1 | 6 sek. | 0 m | 41 |
| | | | | | 82 |
| Kryss 3 | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 7 sek. | 2 m | 18 |
| Høyre | A | 0,1 | 6 sek. | 2 m | 73 |
| | | | | | 91 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,2 | 4 sek. | 4 m | 365 |

5.3.2 Alternativ 1

I Alternativ 1 avvikles trafikk akseptabelt i kryssene Askimveien/Ultvedveien og ved Morstongveien. Det nye kryss ved prosjektområdet kan ikke avvikle trafikken med kun ét tilfartsspor, og det er nødvendig at etablere separate høyre- og venstresvingsspor.



Figur 8: Nytt kryss med separate svingbaner

Alt. 1 – Askimveien/Ultvedveien – Eksisterende geometri (2035)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Tenorveien | | | | | |
| Venstre | B | 0,19 | 12 sek. | 5 m | 54 |
| Rett fram | A | 0,19 | 9 sek. | 5 m | 9 |
| Høyre | A | 0,19 | 5 sek. | 5 m | 27 |
| Askimveien øst | | | | | |
| Venstre | A | 0,02 | 7 sek. | 1 m | 15 |
| Rett fram | A | 0,16 | 0 sek. | 0 m | 254 |
| Høyre | A | 0,16 | 6 sek. | 0 m | 29 |
| Ultvedveien | | | | | |
| Venstre | B | 0,16 | 12 sek. | 4 m | 36 |
| Rett fram | A | 0,16 | 9 sek. | 4 m | 9 |
| Høyre | A | 0,16 | 5 sek. | 4 m | 45 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,3 | 7 sek. | 1 m | 29 |
| Rett fram | A | 0,12 | 0 sek. | 0 m | 197 |
| Høyre | A | 0,12 | 6 sek. | 0 m | 15 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,19 | 3 sek. | 5 m | 719 |

Alt. 1 – Prosjektområde/Askimveien (2035)

Med en endret geometri med separate høyre- og venstresvingsbaner kan trafikken avvikles akseptabelt, men dog med begynnende avviklingsproblemer på veien ut fra prosjektområdet.

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Askimveien øst | | | | | |
| Rett fram | A | 0,34 | 0 sek. | 0 m | 145 |
| Høyre | A | 0,34 | 6 sek. | 0 m | 450 |
| | | | | | 595 |
| Prosjektområde | | | | | |
| Venstre | D | 0,91 | 34 sek. | 90 m | 460 |
| Høyre | A | 0,11 | 6 sek. | 3 m | 153 |
| | | | | | 613 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,19 | 9 sek. | 5 m | 162 |
| Rett fram | A | 0,06 | 0 sek. | 0 m | 98 |
| | | | | | 260 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | B | 0,91 | 14 sek. | 95 m | 1468 |

Alt. 1 – Morstongveien (2035)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|---------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Morstongveien sør | | | | | |
| Venstre | A | 0,20 | 6 sek. | 7 m | 209 |
| Rett fram | A | 0,20 | 1 sek. | 7 m | 108 |
| | | | | | 317 |
| Morstongveien nord | | | | | |
| Rett fram | A | 0,07 | 0 sek. | 0 m | 46 |
| Høyre | A | 0,07 | 6 sek. | 0 m | 70 |
| | | | | | 116 |
| Kryss 3 | | | | | |
| Venstre | A | 0,18 | 8 sek. | 5 m | 46 |
| Høyre | A | 0,18 | 6 sek. | 5 m | 187 |
| | | | | | 233 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,20 | 5 sek. | 7 m | 666 |

5.3.3 Alternativ 2

Kapasitetsberegningene viser at trafikken kan avvikles akseptabelt i 2035 med eksisterende geometri og vikepliktregulert kryss mellom prosjektområdet og fv. 128. Der er ikke behov for separate høyre- og venstresvingsspor på den nye vei fra prosjektområdet.

Alt. 2 – Askimveien/Ultvedveien (2035)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Tenorveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,14 | 8 sek. | 4 m | 54 |
| Rett fram | A | 0,14 | 6 sek. | 4 m | 9 |
| Høyre | A | 0,14 | 4 sek. | 4 m | 27 |
| Askimveien øst | | | | | |
| Venstre | A | 0,01 | 6 sek. | 1 m | 15 |
| Rett fram | A | 0,12 | 0 sek. | 0 m | 173 |
| Høyre | A | 0,12 | 6 sek. | 0 m | 29 |
| Ultvedveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,13 | 8 sek. | 3 m | 36 |
| Rett fram | A | 0,13 | 6 sek. | 3 m | 9 |
| Høyre | A | 0,13 | 5 sek. | 3 m | 45 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,03 | 7 sek. | 1 m | 29 |
| Rett fram | A | 0,07 | 0 sek. | 0 m | 106 |
| Høyre | A | 0,07 | 6 sek. | 0 m | 15 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,14 | 3 sek. | 4 m | 547 |

Alt. 2 – Prosjektområde/Askimveien (2035)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Askimveien øst | | | | | |
| Rett fram | A | 0,11 | 0 sek. | 0 m | 101 |
| Høyre | A | 0,11 | 6 sek. | 0 m | 86 |
| | | | | | 187 |
| Prosjektområde | | | | | |
| Venstre | A | 0,29 | 8 sek. | 8 m | 216 |
| Høyre | A | 0,29 | 6 sek. | 8 m | 72 |
| | | | | | 288 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 7 sek. | 2 m | 41 |
| Rett fram | A | 0,1 | 1 sek. | 2 m | 128 |
| | | | | | 169 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,29 | 5 sek. | 8 m | 644 |

Alt. 2 – Morstongveien (2035)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|---------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Morstongveien sør | | | | | |
| Venstre | A | 0,13 | 6 sek. | 45 m | 110 |
| Rett fram | A | 0,13 | 1 sek. | 4 m | 108 |
| | | | | | 218 |
| Morstongveien nord | | | | | |
| Rett fram | A | 0,06 | 0 sek. | 0 m | 46 |
| Høyre | A | 0,06 | 6 sek. | 0 m | 47 |
| | | | | | 93 |
| Kryss 3 | | | | | |
| Venstre | A | 0,12 | 7 sek. | 3 m | 30 |
| Høyre | A | 0,12 | 6 sek. | 3 m | 122 |
| | | | | | 152 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,13 | 4 sek. | 4 m | 463 |

5.4 Kapasitetsberegning 2045

Trafikktallene er fremskrevet til åpningsåret +20 år, dvs. 2045. Trafikktallene er fremskrevet på bakgrunn av EFFEKT for Østfold fylke. Trafikken er fremskrevet med 1,1 % per år fra 2035 til 2045.

Også trafikkmengden som genereres av nye funksjoner i planområdet, fremskrives. I mange tilfeller vil denne trafikken ikke økes i samme takt som den genererte trafikken.

5.4.1 Alternativ 0

Trafikken utvikles uten problemer med eksisterende geometri i år 2045 i alternativ 0.

Alt. 0 – Askimveien/Ultvedveien (2045)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Tenorveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,2 | 7 sek. | 4 m | 53 |
| Rett fram | A | 0,2 | 5 sek. | 4 m | 9 |
| Høyre | A | 0,2 | 4 sek. | 4 m | 27 |
| Askimveien øst | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 6 sek. | 1 m | 14 |
| Rett fram | A | 0,1 | 0 sek. | 0 m | 100 |
| Høyre | A | 0,1 | 6 sek. | 0 m | 29 |
| Ultvedveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 7 sek. | 2 m | 36 |
| Rett fram | A | 0,1 | 5 sek. | 2 m | 9 |
| Høyre | A | 0,1 | 4 sek. | 2 m | 44 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 6 sek. | 1 m | 29 |
| Rett fram | A | 0,1 | 0 sek. | 0 m | 100 |
| Høyre | A | 0,1 | 6 sek. | 0 m | 14 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,1 | 4 sek. | 3 m | 464 |

Alt. 0 – Morstongveien (2045)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|---------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Morstongveien sør | | | | | |
| Venstre | A | 0,2 | 6 sek. | 4 m | 107 |
| Rett fram | A | 0,2 | 1 sek. | 4 m | 107 |
| | | | | | 214 |
| Morstongveien nord | | | | | |
| Rett fram | A | 0,1 | 0 sek. | 0 m | 46 |
| Høyre | A | 0,1 | 6 sek. | 0 m | 46 |
| | | | | | 92 |
| Kryss 3 | | | | | |
| Venstre | A | 0,1 | 7 sek. | 2 m | 20 |
| Høyre | A | 0,1 | 6 sek. | 2 m | 81 |
| | | | | | 101 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,2 | 4 sek. | 4 m | 407 |

5.4.2 Alternativ 1 – År 2045

I de eksisterende kryss kan den eksisterende geometri avvikle trafikken i år 2045. I den nye tilslutning mellom Askimveien og prosjektområdet sker der derimot sammenbrudd i trafikken på grunn av det store antall venstresvingende. Det vil derfor være nødvendig at etablere signalregulering i krysset.

Alt. 1 – Askimveien/Ultvedveien – Eksisterende geometri (2045)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Tenorveien | | | | | |
| Venstre | B | 0,24 | 14 sek. | 6 m | 62 |
| Rett fram | B | 0,24 | 11 sek. | 6 m | 10 |
| Høyre | A | 0,24 | 5 sek. | 6 m | 310 |
| Askimveien øst | | | | | |
| Venstre | A | 0,02 | 7 sek. | 1 m | 17 |
| Rett fram | A | 0,19 | 0 sek. | 0 m | 290 |
| Høyre | A | 0,19 | 6 sek. | 0 m | 33 |
| Ultvedveien | | | | | |
| Venstre | B | 0,20 | 14 sek. | 5 m | 41 |
| Rett fram | A | 0,20 | 10 sek. | 5 m | 10 |
| Høyre | A | 0,20 | 5 sek. | 5 m | 51 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,03 | 7 sek. | 1 m | 33 |
| Rett fram | A | 0,14 | 0 sek. | 0 m | 224 |
| Høyre | A | 0,14 | 6 sek. | 0 m | 17 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,24 | 46 sek. | 6 m | 819 |

Alt. 1 – Prosjektområde/Askimveien (2045)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Askimveien øst | | | | | |
| Rett fram | A | 0,39 | 0 sek. | 0 m | 165 |
| Høyre | A | 0,39 | 6 sek. | 0 m | 513 |
| | | | | | 678 |
| Prosjektområde | | | | | |
| Venstre | F | 1,32 | 596 sek. | 1420 m | 525 |
| Høyre | F | 1,32 | 586 sek. | 1420 m | 174 |
| | | | | | 699 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,24 | 10 sek. | 7 m | 185 |
| Rett fram | A | 0,07 | 0 sek. | 0 m | 112 |
| | | | | | 297 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | F | 1,32 | 251 sek. | 1420 m | 1674 |

Alt. 1 – Morstongveien (2045)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|---------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Morstongveien sør | | | | | |
| Venstre | A | 0,23 | 6 sek. | 8 m | 239 |
| Rett fram | A | 0,23 | 1 sek. | 8 m | 123 |
| | | | | | 362 |
| Morstongveien nord | | | | | |
| Rett fram | A | 0,08 | 0 sek. | 0 m | 53 |
| Høyre | A | 0,08 | 6 sek. | 0 m | 80 |
| | | | | | 133 |
| Kryss 3 | | | | | |
| Venstre | A | 0,21 | 9 sek. | 6 m | 53 |
| Høyre | A | 0,21 | 6 sek. | 6 m | 213 |
| | | | | | 266 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,23 | 5 sek. | 8 m | 761 |

5.4.3 Alternativ 2 – År 2045

Kapasitetsberegningene viser at trafikken kan avvikles akseptabelt i 2045 med eksisterende geometri og vikepliktregulert kryss mellom prosjektområdet og fv. 128.

Alt. 2 – Askimveien/Ultvedveien (2045)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Tenorveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,18 | 9 sek. | 5 m | 62 |
| Rett fram | A | 0,18 | 7 sek. | 5 m | 10 |
| Høyre | A | 0,18 | 4 sek. | 5 m | 31 |
| Askimveien øst | | | | | |
| Venstre | A | 0,02 | 6 sek. | 1 m | 17 |
| Rett fram | A | 0,14 | 0 sek. | 0 m | 198 |
| Høyre | A | 0,14 | 6 sek. | 0 m | 33 |
| Ultvedveien | | | | | |
| Venstre | A | 0,15 | 9 sek. | 4 m | 41 |
| Rett fram | A | 0,15 | 7 sek. | 4 m | 10 |
| Høyre | A | 0,15 | 5 sek. | 4 m | 51 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,03 | 7 sek. | 1 m | 33 |
| Rett fram | A | 0,08 | 0 sek. | 0 m | 121 |
| Høyre | A | 0,08 | 6 sek. | 0 m | 17 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,18 | 4 sek. | 5 m | 624 |

Alt. 2 – Prosjektområde/Askimveien (2045)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Askimveien øst | | | | | |
| Rett fram | A | 0,12 | 0 sek. | 0 m | 115 |
| Høyre | A | 0,12 | 6 sek. | 0 m | 97 |
| | | | | | 212 |
| Prosjektområde | | | | | |
| Venstre | A | 0,34 | 8 sek. | 10 m | 246 |
| Høyre | A | 0,34 | 7 sek. | 10 m | 82 |
| | | | | | 328 |
| Askimveien vest | | | | | |
| Venstre | A | 0,12 | 7 sek. | 3 m | 46 |
| Rett fram | A | 0,12 | 1 sek. | 3 m | 146 |
| | | | | | 192 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,34 | 5 sek. | 10 m | 732 |

Alt. 2 – Morstongveien (2045)

| Trafikkstrøm | Servicenivå | Belastningsgrad | Gj.sn. forsinkelse | Kølengde | Trafikk (totalt) |
|---------------------------|-------------|-----------------|--------------------|----------|------------------|
| Morstongveien sør | | | | | |
| Venstre | A | 0,15 | 6 sek. | 5 m | 126 |
| Rett fram | A | 0,15 | 1 sek. | 5 m | 123 |
| | | | | | 249 |
| Morstongveien nord | | | | | |
| Rett fram | A | 0,06 | 0 sek. | 0 m | 53 |
| Høyre | A | 0,06 | 6 sek. | 0 m | 54 |
| | | | | | 107 |
| Kryss 3 | | | | | |
| Venstre | A | 0,13 | 7 sek. | 4 m | 35 |
| Høyre | A | 0,13 | 6 sek. | 4 m | 139 |
| | | | | | 174 |
| Samlet | | | | | |
| Alle | A | 0,15 | 4 sek. | 5 m | 530 |

5.5 Oppsamling kapasitetsberegninger

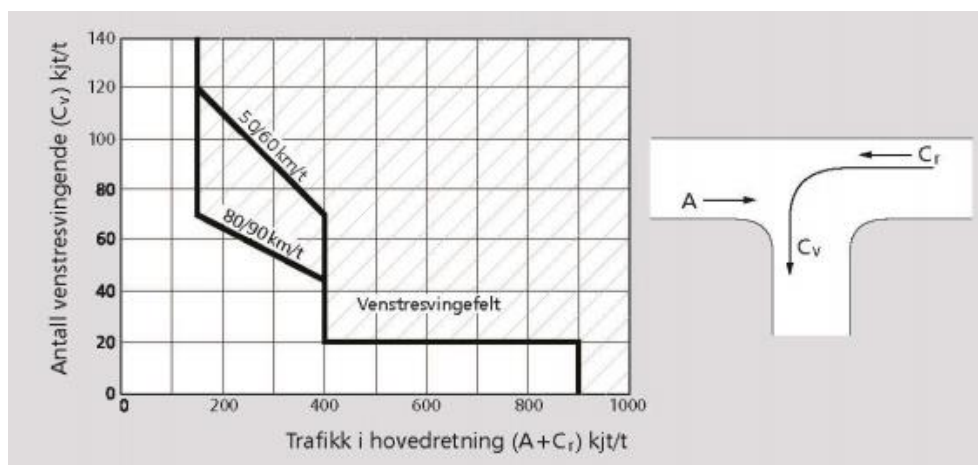
Det dårligste servicenivået for kryss i alternativ 1 og 2 fremgår av tabell 6. Kapasitetsberegningene for 0-alternativet er ikke tatt med i tabellen fordi det ikke er avviklingsproblemer med eksisterende geometri.

Tabell 6 Laveste servicenivå på en veigren i de tre kryss

| | Askimveien/ Ultvedveien | | Askimveien | | Morstongveien | |
|----------------|----------------------------|--------|------------|--------|---------------|--------|
| | Alt. 1 | Alt. 2 | Alt. 1 | Alt. 2 | Alt. 1 | Alt. 2 |
| År 2025 | B | A | B | A | A | A |
| År 2035 | B | A | D | A | A | A |
| År 2045 | B | A | F | B | A | A |

Kapasitetsberegningene viser at alternativ 1 vil medføre avviklingsproblemer i forbindelse med utbyggingen av prosjektområdet, og at en signalregulering eller en supplerende tilslutning vil være påkrevet innen år 2045.

Iht. håndbok v121 avsnitt 3.3 skal det etableres venstresvingfelt ved prosjektområdet. Forholdet mellom venstresvingene og kjørende i hovedretningen fremgår av figur 9.



Figur 9 Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikken i dimensjonerende time
[Kilde: Håndbok V121, figur 3.6]

Størstedelen av trafikken til og fra prosjektområdet er vurdert å komme fra E18 ad fv. 128, og det vurderes at 75% av trafikken til og fra området er mot øst.

Kapasitetsberegningene viser at trafikken kan avvikles akseptabelt i krysset Askimveien/Ultvedveien. Trafikken til og fra prosjektområdet kan i alternativ 1 avvikles i vikepliktregulert kryss i 2025. I år 2035 er der begynnende avviklingsproblemer, og det er nødvendig at etablere separate svingbaner til høyre- og venstresvingende. I år 2045 er en signalregulering eller en supplerende tilslutning påkrevet.

I alternativ 2 kan trafikken avvikles uten problemer i alle tre prognose år.

5.6 Følsomhetsanalyse

Kapasitetsberegningene bygger på antagelser om trafikkfordelingen og erfaringstall for trafikkgenereringen ved utbygning av prosjektområdet. Såfremt trafikkfordelingen og trafikkgenereringen er anderles/større enn vurdert, kan avviklingen bli dårlige/bedre enn beregnet.

Kapasitetsberegningene viser god avviklingen i de eksisterende kryss i alternativ 1 og 2 i år 2045, men at der vil være avviklingsproblemer i det nye kryss begynnende i 2035. Såfremt prosjektområdet generere 10% mere trafikk enn antaket i ettermiddagsrush vil det medføre avviklingsproblemer tidligere end 2035.

Trafikkavviklingen til og fra prosjektområdet er også følsom overfor en endret retningsfordeling. Såfremt retningsfordeling blir størst mod Askim, vil det medføre en større belastning av kryss Askimveien/Ultvedveien. Derimot vil det medføre en mindre trafikkbelastning på rundkjøringen ved Fv. 128/fv. 708.

Trafikkbelastningen i rundkjøringen er vurdert til 1.800 kjøretøyer i alternativ 1 i år 2045. 1-sporet rundkjøring har en samlet kapasitet i rush på 2.000 kjøretøyer for alle tilfarter, hvor én tilfart maksimalt har 1.100 innkjørende biler. Det

vurderes at trafikken kan avvikles i rundkjøringen fv. 128/ fv. 708 med utbygning av prosjektområdet.

Trafikkavviklingen i kryss ved Morstongveien er god i alle scenarier, hvor der er god restkapasitet i krysset. Det vurderes at trafikken kan avvikles akseptabelt i krysset såfremt trafikkbelastningen blir 10% større enn antaket i år 2045 i alternativ 1 og ved scenariet med én tilslutning til fv. 128.

5.7 Trafikksikkerhet

Det er hentet trafikkulykker fra 01.01.2009 til 08.05.2019. Det er registrert 3 ulykker rundt prosjektområdet. Det er registrert to bilulykker, hvor én var med alvorlig skade og én med lettere skade. Dessuten er det registrert en sykkelulykke.

Bilulykker

- > Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side på rett veistrekning
- > Møting under forbikjøring på rett vegstrekning

Sykelulykke

- > Forbikjøring

Plassering av ulykker fremgår av figur 10.

Det er en eksisterende privat utkjøring på Askimveien cirka 150 m vest for det fremtidige nye kryss. Det er fra denne utkjøringen begrensede oversiktsforhold, noe som kan være problematisk når trafikkintensiteten økes.

Trafikksikkerheten på det eksisterende veinettet er imidlertid bygget ut i den seneste perioden.

Det er etablert stopplikt i krysset Uldtvedveien/Askimveien fra sideveien, noe som kan vise at det oppleves trafikksikkerhetsproblemer med utkjøring fra sideveien uten god orientering selv om oversiktsforholdene er gode.



Figur 10 Trafikkulykker fra 01.01.2009. Kilde: Statens vegvesen Vegkart. Hentet 08.05.2019

Det første krysset på Morstongveien til bl.a. Bilema er nytt, men det eksisterende venstresvingfelt på Morstongveien er svært kort. Det kan gi problemer med kø i begge felt på Morstongveien hvis trafikken i dette krysset økes mye. Dessuten virker venstresvingfeltet svært smalt, og fortsettelsen virker svært krapp. Det er tvilsomt om store kjøretøy kan manøvrere i krysset som følge av de tettliggende midtdelerne. Det vil medføre langsomt kjørende trafikk. Dette bør undersøkes i en senere prosjekteringsfase.

Det eksisterende krysset på Morstongveien ved den adgangen som tenkes brukt til å betjene det nye næringsområdet, er uten kanalisering og ligger på innersiden av en horisontal veikurvatur.

Sykeltrafikken er plassert på en dobbeltrettet sykkelsti på nord- og vestsiden av henholdsvis Askimveien og Morstongveien. Enhver ny tilslutning vil derfor gå på tvers av den dobbeltrettede sykkelstien.

5.7.1 Fremtidig trafikksikkerhet

Etter fullstendig etablering av området vil trafikken til området økes. Det vil bli bygget et nytt kryss, noe som vil påvirke trafikksikkerheten siden flere vil svinge inn og ut på Askimveien og Morstongveien. Trafikken må forventes å bli mer tett

i og omkring kryssene, og hastighetsnivået vil generelt reduseres. Erfaringsmessig økes ulykkesrisikoen ved enhver veiutbygging med kryss. Det er derfor viktig å synliggjøre kryssene både med avmerking, belysning, trafikkøy og veivisning.

I det nye kryss på Askimveien vil den dobbeltrettede sykkelstien på nordsiden av veien bety at det bør tas særlig stilling til hvordan sykkeltrafikken skal passere sideveien. Kryssene bør utføres som krysset på Morstongveien, slik at sykkeltrafikk opplever samme type kryss og samme vikepliktforhold.

I det første krysset på Morstongveien bør det gjennomføres utvidelse av svingfeltet både i lengde og i bredde, og det bør undersøkes om store kjøretøyer kan manøvrere i krysset.

Krysset som skal betjene det nye næringsområdet, bør utvides med kanalisering, men pga. plasseringen på innersiden av en veikurvatur vil det bli vanskelig å flytte sideveien lenger mot vest. Ved en fremtidig utbygging av dette krysset skal dette skje med forutsetning om at det kan sikres tilfredsstillende oversiktsforhold fra vikelinjen på sideveien mot nord fra Mostongveien.

5.8 Myke trafikanter

Prosjektområdet ligger i Slitu mellom Askim og Mysen. Det er ca. 6–7 km fra Askim sentrum til prosjektområdet. Det er ca. 5–6 km mellom Mysen og prosjektområdet.

På nordsiden av Askimveien (fv. 128) er det anlagt sykkel- og gangsti. Tilslutning til fv. 128 krysser derfor sykkel og gangsti.

I sommerhalvåret kan ansatte sykle til jobb.

Det anbefales derfor at det i detaljprosjekteringen av området tenkes inn etablering av fortau og sykkelsti, eller et stinett i egen trasé.

5.9 Parkeringsbehov

Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde i slike tilfeller. Der det ikke er angitt annet i kommunedelplan eller reguleringsplan, legges følgende maksnormer til grunn:

Tabell 7 *Normer for parkeringsplass i Eidsberg kommune [Kilde: Kommuneplanens Arealdel Bestemmelser og retningslinjer 2015-2027 Revidert 2019¹]*

| Arealformål | Maks antall bilplasser | Beregningsgrunnlag |
|-------------------------------|------------------------|----------------------------------|
| Forretning/Kjøpscenter/kontor | 1 | Pr. 100 m ² gulvareal |
| Eneboliger | 2 | Pr. boenhet |
| 3-5 roms leiligheter | 2 | Pr. boenhet |
| 1-2 roms leiligheter | 1,5 | Pr. boenhet |

¹ <https://www.eidsberg.kommune.no/kommuneplan.233865.no.html>

I forbindelse med krav om 10 plasser eller mer skal minst 5 % være reservert bevegelseshemmede. Antallet parkeringsplasser og plasser til bevegelseshemmede fremgår av tabell 8.

Tabell 8 Antallet parkeringsplasser regnet ut på bakgrunn av Eidsberg kommunes bestemmelser.

| Område | BRA | Maks krav til bilplasser | Reservert bilplasser til bevegelseshemmede |
|--------------|--------|--------------------------|--|
| BAA 1 | 11.500 | 115 | 6 |
| BAA 2 | 25.100 | 251 | 13 |
| BAA 3 | 11.500 | 115 | 6 |
| Total | 48.100 | 481 | 25 |

Det vurderes at kommunens krav om antall parkeringsplasser er tilstrekkelig for området overordnet, men det presise antallet skal utredes i forbindelse med utbyggingen, når det er kjent hvilke funksjoner som kommer på de forskjellige byggefeltene.

Sykkelparkering

Ifølge kommuneplanen skal det settes av minst to sykkelparkeringer per boenhet og per 100 m² gulvareal for forretninger/kjøpesenter/kontor. Dvs. det skal anlegges dobbelt så mange sykkelparkeringsplasser som bilplasser. Med tanke på funksjonene i området vurderes dette som et unødvendig antall sykkelparkering.

I likhet med bilplassene anbefales det at antall sykkelparkeringsplasser klarlegges i forbindelse med utbyggingen av de enkelte delområdene.

5.10 Kollektivtransport

Funksjonene i prosjektområdet fordrer ikke utbygging av kollektivtrafikk. Det etableres industri/lager og plasskrevende handel, noe som ikke er funksjoner som forventes å øke antallet kollektivreiser til og fra området. Ansatte i området forventes å transportere seg selv til arbeid med motorkjøretøy.

Området er i dagens situasjon betjent av følgende bussruter.

- > Stoppestedet *Morenen* betjenes av busslinje 401 og 464.
- > Stoppestedet *Askimveien 413* betjenes av busslinje 9, 401, 411 og 640.
- > Stoppestedet *Stabburveien* betjenes av busslinje 401. Det kjører 1 buss i hver retning daglig.

Trafikken til og fra prosjektet forventes derfor å bli med privatbil og varetransport. Det planlegges ikke stoppesteder inne på prosjektområdet.

6 Konklusjon og anbefaling

Utbyggingen av planområdet med blandede funksjoner vil generere en del økt trafikk på veinettet. Koblingen av eksisterende industriområde på utbyggingen vil fredeliggjøre Ultvedveien for tungtrafikk.

Det er beregnet av prosjektområdet vil generere 1.280 inn- og utkjørende bilturer i ettermiddagsrush i alternativ 1 og 380 i alternativ 2.

Kapasitetsberegningene viser at trafikken til og fra prosjektområdet kan avvikles akseptabelt i vikepliktsregulert T-kryss i alternativ 2 i år 2045.

I alternativ 1 vil det være nødvendig at etablere separate felter til høyre- og venstresvingende på tilslutningsveien innen år 2035, og i 2045 er en signalregulering påkrevet.

Dessuten skal der etableres venstresvingsfelt på Askimveien ved det nye kryss pga. trafikkmengdene. Etablering av venstresvingsfelt vil forbedre trafikk-avviklingen i T-kryss. Derutover forbedre det trafikksikkerheten i T-kryss ved å etablere venstresvingsfelt. Derfor anbefales det å etablere venstresvingsfelter på fv. 128 og fv. 708 i forbindelse med utbyggingen av prosjektområdet.

Ved etablering av prosjektområdet med én tilslutning til fv. 128 kan trafikken til

Trafikken fra det eksisterende industriområde i Slitu skal avvikles i prosjektområdets tilkobling til veinettet da veitilslutningen til Ultvedveien stenges. Det vil medføre en fredeliggjørelse av Ultvedveien for tungtrafikk fra det eksisterende prosjektområdet.

Det er i trafikkanalysen ikke utført kapasitetsberegninger i rundkjøringen ved fv. 708/fv. 708. 1-sporet rundkjøring har en samlet kapasitet i rush på 2.000 kjøretøyer for alle tilfarer, hvor en én tilfart maksimalt har 1.100 innkjørende biler. I scenariet med størst trafikkbetlastning i rundkjøringen vurderes der en maks. belastning på 1.800 kjøretøyer i ettermiddagsrush. Rundkjøringen forventes at kunne avvikle trafikken. Det anbefales dog at der utføres en kapasitetsvurdering av rundkjøringen Fv. 708/Fv. 128 i forbindelse med utbyggingen av prosjektområdet.

Bilag A Kapasitetsberegninger 2025

A.1 Alternativ 0

Askimveien/Ultvedveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|--------------------------------|---------|------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------------------|------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|--------------------------|
| Mov ID | Turn | Demand Flows Total veh/h | HV % | Deg. Satn w/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Queue Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Tenorveien | | | | | | | | | | | | |
| Sv | L2 | 42 | 5.0 | 0,089 | 5,8 | LOS A | 0,3 | 2,2 | 0,30 | 0,57 | 0,30 | 42,0 |
| S | T1 | 7 | 5.0 | 0,089 | 4,4 | LOS A | 0,3 | 2,2 | 0,30 | 0,57 | 0,30 | 16,0 |
| Sh | R2 | 21 | 5.0 | 0,089 | 3,8 | LOS A | 0,3 | 2,2 | 0,30 | 0,57 | 0,30 | 42,5 |
| Approach | | 70 | 5.0 | 0,089 | 5,1 | LOS A | 0,3 | 2,2 | 0,30 | 0,57 | 0,30 | 39,9 |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Øv | L2 | 11 | 10.0 | 0,007 | 5,8 | LOS A | 0,0 | 0,2 | 0,20 | 0,55 | 0,20 | 40,4 |
| Ø | T1 | 79 | 10.0 | 0,058 | 0,0 | LOS A | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,13 | 0,00 | 57,6 |
| Øh | R2 | 23 | 10.0 | 0,058 | 5,7 | LOS A | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,13 | 0,00 | 50,2 |
| Approach | | 113 | 10.0 | 0,058 | 1,7 | NA | 0,0 | 0,2 | 0,02 | 0,17 | 0,02 | 55,0 |
| North: Ultvedveien | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 28 | 5.0 | 0,079 | 5,7 | LOS A | 0,3 | 1,9 | 0,24 | 0,54 | 0,24 | 42,7 |
| N | T1 | 7 | 5.0 | 0,079 | 4,3 | LOS A | 0,3 | 1,9 | 0,24 | 0,54 | 0,24 | 28,2 |
| Nh | R2 | 35 | 5.0 | 0,079 | 3,8 | LOS A | 0,3 | 1,9 | 0,24 | 0,54 | 0,24 | 43,2 |
| Approach | | 70 | 5.0 | 0,079 | 4,6 | LOS A | 0,3 | 1,9 | 0,24 | 0,54 | 0,24 | 42,3 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 23 | 10.0 | 0,015 | 5,9 | LOS A | 0,1 | 0,4 | 0,21 | 0,55 | 0,21 | 40,3 |
| V | T1 | 79 | 10.0 | 0,051 | 0,0 | LOS A | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,07 | 0,00 | 58,7 |
| Vh | R2 | 11 | 10.0 | 0,051 | 5,7 | LOS A | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,07 | 0,00 | 51,5 |
| Approach | | 113 | 10.0 | 0,051 | 1,8 | NA | 0,1 | 0,4 | 0,04 | 0,17 | 0,04 | 54,8 |
| All Vehicles | | 366 | 8,1 | 0,089 | 2,9 | NA | 0,3 | 2,2 | 0,12 | 0,32 | 0,12 | 50,1 |

Morstongveien/Fv. 708

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|--------------------------------|---------|------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------------------|------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|--------------------------|
| Mov ID | Turn | Demand Flows Total veh/h | HV % | Deg. Satn w/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Queue Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Morstongveien sør | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 84 | 5.0 | 0,098 | 5,8 | LOS A | 0,4 | 2,7 | 0,16 | 0,29 | 0,16 | 30,1 |
| V | T1 | 84 | 5.0 | 0,098 | 0,2 | LOS A | 0,4 | 2,7 | 0,16 | 0,29 | 0,16 | 54,1 |
| Approach | | 168 | 5.0 | 0,098 | 3,0 | NA | 0,4 | 2,7 | 0,16 | 0,29 | 0,16 | 40,6 |
| North: Morstongveien nord | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 36 | 10.0 | 0,041 | 0,0 | LOS A | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,29 | 0,00 | 55,0 |
| Øh | R2 | 36 | 10.0 | 0,041 | 5,7 | LOS A | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,29 | 0,00 | 30,7 |
| Approach | | 72 | 10.0 | 0,041 | 2,8 | NA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,29 | 0,00 | 41,4 |
| West: Kryds 3 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 16 | 5.0 | 0,057 | 6,3 | LOS A | 0,2 | 1,4 | 0,10 | 0,56 | 0,10 | 42,4 |
| Nh | R2 | 64 | 5.0 | 0,057 | 5,7 | LOS A | 0,2 | 1,4 | 0,10 | 0,56 | 0,10 | 43,4 |
| Approach | | 80 | 5.0 | 0,057 | 5,8 | LOS A | 0,2 | 1,4 | 0,10 | 0,56 | 0,10 | 43,2 |
| All Vehicles | | 320 | 6,1 | 0,098 | 3,6 | NA | 0,4 | 2,7 | 0,11 | 0,36 | 0,11 | 41,4 |

A.2 Alternativ 1

Askimveien/Ultvedveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|-------------------|-----------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Disp. Sati. v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Tenorveien | | | | | | | | | | | | |
| Sv | L2 | 48 | 5.0 | 0.148 | 9.9 | LOS A | 0.6 | 3.5 | 0.49 | 0.71 | 0.49 | 37.7 |
| S | T1 | 8 | 5.0 | 0.148 | 7.6 | LOS A | 0.6 | 3.5 | 0.49 | 0.71 | 0.49 | 14.0 |
| Sh | R2 | 24 | 5.0 | 0.148 | 4.3 | LOS A | 0.6 | 3.5 | 0.49 | 0.71 | 0.49 | 38.1 |
| Approach | | 80 | 5.0 | 0.148 | 8.0 | LOS A | 0.6 | 3.5 | 0.49 | 0.71 | 0.49 | 35.8 |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Øv | L2 | 13 | 10.0 | 0.009 | 6.2 | LOS A | 0.0 | 0.3 | 0.30 | 0.55 | 0.30 | 39.8 |
| Ø | T1 | 226 | 10.0 | 0.142 | 6.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.06 | 0.00 | 58.9 |
| Øh | R2 | 26 | 10.0 | 0.142 | 5.7 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.06 | 0.00 | 51.8 |
| Approach | | 265 | 10.0 | 0.142 | 0.9 | NA | 0.0 | 0.3 | 0.01 | 0.09 | 0.01 | 57.5 |
| North: Ultvedveien | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 32 | 5.0 | 0.126 | 9.7 | LOS A | 0.5 | 3.0 | 0.46 | 0.67 | 0.46 | 39.2 |
| N | T1 | 8 | 5.0 | 0.126 | 7.4 | LOS A | 0.5 | 3.0 | 0.46 | 0.67 | 0.46 | 23.7 |
| Nh | R2 | 40 | 5.0 | 0.126 | 4.6 | LOS A | 0.5 | 3.0 | 0.46 | 0.67 | 0.46 | 39.6 |
| Approach | | 80 | 5.0 | 0.126 | 6.9 | LOS A | 0.5 | 3.0 | 0.46 | 0.67 | 0.46 | 38.6 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 26 | 10.0 | 0.020 | 6.5 | LOS A | 0.1 | 0.6 | 0.36 | 0.58 | 0.36 | 39.5 |
| V | T1 | 175 | 10.0 | 0.107 | 6.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.04 | 0.00 | 59.2 |
| Vh | R2 | 13 | 10.0 | 0.107 | 5.7 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.04 | 0.00 | 52.2 |
| Approach | | 214 | 10.0 | 0.107 | 1.1 | NA | 0.1 | 0.6 | 0.04 | 0.11 | 0.04 | 56.8 |
| All Vehicles | | 639 | 8.7 | 0.148 | 2.6 | NA | 0.6 | 3.5 | 0.14 | 0.24 | 0.14 | 52.5 |

Kryss 1/Askimveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|-------------------|-----------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Disp. Sati. v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 129 | 10.0 | 0.301 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.44 | 0.00 | 52.7 |
| Øh | R2 | 400 | 5.0 | 0.301 | 5.6 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.44 | 0.00 | 45.4 |
| Approach | | 529 | 6.2 | 0.301 | 4.2 | NA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.44 | 0.00 | 47.4 |
| North: Kryss 1 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 409 | 5.0 | 0.823 | 22.7 | LOS C | 12.3 | 77.6 | 0.67 | 1.21 | 1.93 | 28.5 |
| Nh | R2 | 136 | 5.0 | 0.823 | 15.2 | LOS C | 12.3 | 77.6 | 0.67 | 1.21 | 1.93 | 29.0 |
| Approach | | 545 | 5.0 | 0.823 | 26.8 | LOS C | 12.3 | 77.6 | 0.67 | 1.21 | 1.93 | 28.6 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 144 | 10.0 | 0.153 | 8.3 | LOS A | 0.7 | 4.3 | 0.56 | 0.76 | 0.56 | 39.1 |
| V | T1 | 87 | 10.0 | 0.049 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 60.0 |
| Approach | | 231 | 10.0 | 0.153 | 5.1 | NA | 0.7 | 4.3 | 0.35 | 0.47 | 0.35 | 46.6 |
| All Vehicles | | 1305 | 6.4 | 0.823 | 11.3 | NA | 12.3 | 77.6 | 0.34 | 0.77 | 0.87 | 37.7 |

Morstongveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|------|-------------|-------------------|-----------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Disp. Sati. v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Morstongveien sør | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 186 | 5.0 | 0.170 | 5.9 | LOS A | 0.9 | 5.5 | 0.23 | 0.38 | 0.23 | 29.3 |
| V | T1 | 96 | 5.0 | 0.170 | 9.3 | LOS A | 0.9 | 5.5 | 0.23 | 0.38 | 0.23 | 52.4 |
| Approach | | 282 | 5.0 | 0.170 | 4.0 | NA | 0.9 | 5.5 | 0.23 | 0.38 | 0.23 | 36.0 |
| North: Morstongveien nord | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 41 | 5.0 | 0.058 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.35 | 0.00 | 54.1 |
| Øh | R2 | 62 | 5.0 | 0.058 | 5.6 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.35 | 0.00 | 30.5 |
| Approach | | 103 | 5.0 | 0.058 | 3.4 | NA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.35 | 0.00 | 36.6 |
| West: Kryss 3 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 41 | 5.0 | 0.154 | 7.2 | LOS A | 0.6 | 4.0 | 0.11 | 0.56 | 0.11 | 42.3 |
| Nh | R2 | 166 | 5.0 | 0.154 | 5.7 | LOS A | 0.6 | 4.0 | 0.11 | 0.56 | 0.11 | 43.3 |
| Approach | | 207 | 5.0 | 0.154 | 6.0 | LOS A | 0.6 | 4.0 | 0.11 | 0.56 | 0.11 | 43.1 |
| All Vehicles | | 592 | 5.0 | 0.170 | 4.6 | NA | 0.9 | 5.5 | 0.15 | 0.44 | 0.15 | 38.5 |

A.3 Alternativ 2

Askimveien/Ultvedveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|-------------------|----------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Deg. Satn sitc | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Tenorveien | | | | | | | | | | | | |
| Sv | L2 | 48 | 5.0 | 0.117 | 7.2 | LOSA | 0.5 | 2.9 | 0.35 | 0.61 | 0.35 | 40.4 |
| S | T1 | 8 | 5.0 | 0.117 | 5.5 | LOSA | 0.5 | 2.9 | 0.35 | 0.61 | 0.35 | 15.2 |
| Sh | R2 | 24 | 5.0 | 0.117 | 3.9 | LOSA | 0.5 | 2.9 | 0.35 | 0.61 | 0.35 | 40.9 |
| Approach | | 80 | 5.0 | 0.117 | 6.1 | LOSA | 0.5 | 2.9 | 0.35 | 0.61 | 0.35 | 30.4 |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Øv | L2 | 13 | 10.0 | 0.008 | 5.9 | LOSA | 0.0 | 0.2 | 0.22 | 0.55 | 0.22 | 40.2 |
| Ø | T1 | 154 | 10.0 | 0.102 | 0.0 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.09 | 0.00 | 58.5 |
| Øh | R2 | 26 | 10.0 | 0.102 | 5.7 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.09 | 0.00 | 51.2 |
| Approach | | 193 | 10.0 | 0.102 | 1.2 | NA | 0.0 | 0.2 | 0.01 | 0.12 | 0.01 | 56.7 |
| North: Ultvedveien | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 32 | 5.0 | 0.103 | 7.1 | LOSA | 0.4 | 2.5 | 0.36 | 0.60 | 0.36 | 41.3 |
| N | T1 | 8 | 5.0 | 0.103 | 5.4 | LOSA | 0.4 | 2.5 | 0.36 | 0.60 | 0.36 | 26.4 |
| Nh | R2 | 40 | 5.0 | 0.103 | 4.2 | LOSA | 0.4 | 2.5 | 0.36 | 0.60 | 0.36 | 41.8 |
| Approach | | 80 | 5.0 | 0.103 | 5.5 | LOSA | 0.4 | 2.5 | 0.36 | 0.60 | 0.36 | 40.8 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 26 | 10.0 | 0.018 | 6.2 | LOSA | 0.1 | 0.5 | 0.30 | 0.56 | 0.30 | 39.8 |
| V | T1 | 84 | 10.0 | 0.061 | 0.0 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.07 | 0.00 | 58.7 |
| Vh | R2 | 13 | 10.0 | 0.061 | 5.7 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.07 | 0.00 | 51.5 |
| Approach | | 133 | 10.0 | 0.061 | 1.8 | NA | 0.1 | 0.5 | 0.06 | 0.17 | 0.06 | 54.8 |
| All Vehicles | | 486 | 8.4 | 0.117 | 2.8 | NA | 0.5 | 2.9 | 0.14 | 0.29 | 0.14 | 51.0 |

Kryss 1/Askimveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|-------------------|----------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Deg. Satn sitc | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 90 | 10.0 | 0.095 | 0.0 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.27 | 0.00 | 55.4 |
| Øh | R2 | 76 | 10.0 | 0.095 | 5.7 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.27 | 0.00 | 47.9 |
| Approach | | 166 | 10.0 | 0.095 | 2.6 | NA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.27 | 0.00 | 52.3 |
| North: Kryss 1 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 192 | 5.0 | 0.242 | 6.9 | LOSA | 1.0 | 6.0 | 0.29 | 0.63 | 0.29 | 41.3 |
| Nh | R2 | 64 | 5.0 | 0.242 | 5.9 | LOSA | 1.0 | 6.0 | 0.29 | 0.63 | 0.29 | 42.3 |
| Approach | | 256 | 5.0 | 0.242 | 6.6 | LOSA | 1.0 | 6.0 | 0.29 | 0.63 | 0.29 | 41.6 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 36 | 10.0 | 0.089 | 6.2 | LOSA | 0.2 | 1.6 | 0.15 | 0.14 | 0.15 | 39.9 |
| V | T1 | 114 | 10.0 | 0.089 | 0.2 | LOSA | 0.2 | 1.6 | 0.15 | 0.14 | 0.15 | 56.4 |
| Approach | | 150 | 10.0 | 0.089 | 1.7 | NA | 0.2 | 1.6 | 0.15 | 0.14 | 0.15 | 49.0 |
| All Vehicles | | 572 | 7.8 | 0.242 | 4.2 | NA | 1.0 | 6.0 | 0.17 | 0.40 | 0.17 | 46.7 |

Kryss 3/Morstongveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|------|-------------|-------------------|----------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Deg. Satn sitc | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Morstongveien sør | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 88 | 5.0 | 0.114 | 5.8 | LOSA | 0.5 | 3.2 | 0.17 | 0.30 | 0.17 | 30.0 |
| V | T1 | 86 | 5.0 | 0.114 | 0.2 | LOSA | 0.5 | 3.2 | 0.17 | 0.28 | 0.17 | 53.9 |
| Approach | | 194 | 5.0 | 0.114 | 3.0 | NA | 0.5 | 3.2 | 0.17 | 0.29 | 0.17 | 40.4 |
| North: Morstongveien nord | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 41 | 5.0 | 0.046 | 0.0 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.30 | 0.00 | 55.0 |
| Øh | R2 | 42 | 5.0 | 0.046 | 5.6 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.30 | 0.00 | 39.8 |
| Approach | | 83 | 5.0 | 0.046 | 2.8 | NA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.30 | 0.00 | 41.4 |
| West: Kryss 3 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 27 | 5.0 | 0.097 | 6.6 | LOSA | 0.4 | 2.5 | 0.11 | 0.56 | 0.11 | 42.4 |
| Nh | R2 | 108 | 5.0 | 0.097 | 5.7 | LOSA | 0.4 | 2.5 | 0.11 | 0.56 | 0.11 | 43.3 |
| Approach | | 135 | 5.0 | 0.097 | 5.9 | LOSA | 0.4 | 2.5 | 0.11 | 0.56 | 0.11 | 43.1 |
| All Vehicles | | 412 | 5.0 | 0.114 | 3.9 | NA | 0.5 | 3.2 | 0.12 | 0.38 | 0.12 | 41.4 |

Bilag B Kapasitetsberegninger 2035

B.1 Alternativ 0

Askimveien/Ultvedveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|--------------------|------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Demand Total veh/h | Flows HV % | Deg. Satn w/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Queue Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Tenorveien | | | | | | | | | | | | |
| Sv | L2 | 48 | 5,0 | 0,106 | 6,3 | LOSA | 0,4 | 2,6 | 0,33 | 0,58 | 0,33 | 41,4 |
| S | T1 | 8 | 5,0 | 0,106 | 4,7 | LOSA | 0,4 | 2,6 | 0,33 | 0,58 | 0,33 | 15,7 |
| Sh | R2 | 24 | 5,0 | 0,106 | 3,9 | LOSA | 0,4 | 2,6 | 0,33 | 0,58 | 0,33 | 41,9 |
| Approach | | 80 | 5,0 | 0,106 | 5,4 | LOSA | 0,4 | 2,6 | 0,33 | 0,58 | 0,33 | 39,4 |
| East: Askimveien est | | | | | | | | | | | | |
| 4 | L2 | 13 | 10,0 | 0,008 | 5,9 | LOSA | 0,0 | 0,2 | 0,21 | 0,55 | 0,21 | 40,3 |
| 5 | T1 | 90 | 10,0 | 0,066 | 0,0 | LOSA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,13 | 0,00 | 57,7 |
| 6 | R2 | 26 | 10,0 | 0,066 | 5,7 | LOSA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,13 | 0,00 | 50,2 |
| Approach | | 129 | 10,0 | 0,066 | 1,7 | NA | 0,0 | 0,2 | 0,02 | 0,17 | 0,02 | 54,9 |
| North: Ultvedveien | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 32 | 5,0 | 0,094 | 6,1 | LOSA | 0,4 | 2,3 | 0,27 | 0,55 | 0,27 | 42,3 |
| N | T1 | 8 | 5,0 | 0,094 | 4,6 | LOSA | 0,4 | 2,3 | 0,27 | 0,55 | 0,27 | 27,7 |
| Nh | R2 | 40 | 5,0 | 0,094 | 3,9 | LOSA | 0,4 | 2,3 | 0,27 | 0,55 | 0,27 | 42,8 |
| Approach | | 80 | 5,0 | 0,094 | 4,9 | LOSA | 0,4 | 2,3 | 0,27 | 0,55 | 0,27 | 41,8 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 26 | 10,0 | 0,017 | 5,9 | LOSA | 0,1 | 0,5 | 0,23 | 0,55 | 0,23 | 40,2 |
| V | T1 | 90 | 10,0 | 0,059 | 0,0 | LOSA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,07 | 0,00 | 58,7 |
| Vh | R2 | 13 | 10,0 | 0,059 | 5,7 | LOSA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,07 | 0,00 | 51,5 |
| Approach | | 129 | 10,0 | 0,059 | 1,8 | NA | 0,1 | 0,5 | 0,05 | 0,17 | 0,05 | 54,7 |
| All Vehicles | | 418 | 8,1 | 0,106 | 3,0 | NA | 0,4 | 2,6 | 0,14 | 0,32 | 0,14 | 49,9 |

Morstongveien/Fv. 708

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|--------------------|------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Demand Total veh/h | Flows HV % | Deg. Satn w/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Queue Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Morstongveien sør | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 96 | 5,0 | 0,112 | 5,8 | LOSA | 0,5 | 3,1 | 0,17 | 0,29 | 0,17 | 30,0 |
| V | T1 | 96 | 5,0 | 0,112 | 0,2 | LOSA | 0,5 | 3,1 | 0,17 | 0,29 | 0,17 | 54,0 |
| Approach | | 192 | 5,0 | 0,112 | 3,0 | NA | 0,5 | 3,1 | 0,17 | 0,29 | 0,17 | 40,6 |
| North: Morstongveien nord | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 41 | 5,0 | 0,046 | 0,0 | LOSA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,29 | 0,00 | 55,0 |
| Øh | R2 | 41 | 5,0 | 0,046 | 5,6 | LOSA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,29 | 0,00 | 30,9 |
| Approach | | 82 | 5,0 | 0,046 | 2,8 | NA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,29 | 0,00 | 41,5 |
| West: Kryds 3 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 18 | 5,0 | 0,066 | 6,5 | LOSA | 0,3 | 1,6 | 0,10 | 0,56 | 0,10 | 42,4 |
| Nh | R2 | 73 | 5,0 | 0,066 | 5,7 | LOSA | 0,3 | 1,6 | 0,10 | 0,56 | 0,10 | 43,4 |
| Approach | | 91 | 5,0 | 0,066 | 5,8 | LOSA | 0,3 | 1,6 | 0,10 | 0,56 | 0,10 | 43,2 |
| All Vehicles | | 365 | 5,0 | 0,112 | 3,7 | NA | 0,5 | 3,1 | 0,12 | 0,36 | 0,12 | 41,3 |

B.2 Alternativ 1

Askimveien/Ultvedveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|------------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | turn | Total veh/h | Demand Flow HV % | Deg. Satn v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Tenorveien | | | | | | | | | | | | |
| Sv | L2 | 54 | 5.0 | 0.183 | 11.3 | LOS B | 0.7 | 4.4 | 0.53 | 0.73 | 0.53 | 36.4 |
| S | T1 | 9 | 5.0 | 0.183 | 8.7 | LOS A | 0.7 | 4.4 | 0.53 | 0.73 | 0.53 | 13.5 |
| Sh | R2 | 27 | 5.0 | 0.183 | 4.4 | LOS A | 0.7 | 4.4 | 0.53 | 0.73 | 0.53 | 36.8 |
| Approach | | 90 | 5.0 | 0.183 | 9.0 | LOS A | 0.7 | 4.4 | 0.53 | 0.73 | 0.53 | 34.6 |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Øv | L2 | 15 | 10.0 | 0.011 | 6.3 | LOS A | 0.0 | 0.3 | 0.32 | 0.56 | 0.32 | 39.7 |
| Ø | T1 | 264 | 10.0 | 0.160 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.06 | 0.00 | 58.9 |
| Øh | R2 | 29 | 10.0 | 0.160 | 5.7 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.06 | 0.00 | 51.8 |
| Approach | | 298 | 10.0 | 0.160 | 0.9 | NA | 0.0 | 0.3 | 0.02 | 0.09 | 0.02 | 57.5 |
| North: Ultvedveien | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 36 | 5.0 | 0.155 | 11.1 | LOS B | 0.6 | 3.7 | 0.50 | 0.70 | 0.50 | 38.2 |
| N | T1 | 9 | 5.0 | 0.155 | 8.5 | LOS A | 0.6 | 3.7 | 0.50 | 0.70 | 0.50 | 22.5 |
| Nh | R2 | 45 | 5.0 | 0.155 | 4.7 | LOS A | 0.6 | 3.7 | 0.50 | 0.70 | 0.50 | 38.6 |
| Approach | | 90 | 5.0 | 0.155 | 7.7 | LOS A | 0.6 | 3.7 | 0.50 | 0.70 | 0.50 | 37.5 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 29 | 10.0 | 0.023 | 6.6 | LOS A | 0.1 | 0.6 | 0.38 | 0.59 | 0.38 | 39.4 |
| V | T1 | 187 | 10.0 | 0.120 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.04 | 0.00 | 59.2 |
| Vh | R2 | 15 | 10.0 | 0.120 | 5.7 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.04 | 0.00 | 52.2 |
| Approach | | 241 | 10.0 | 0.120 | 1.2 | NA | 0.1 | 0.6 | 0.05 | 0.11 | 0.05 | 56.7 |
| All Vehicles | | 719 | 0.7 | 0.183 | 2.8 | NA | 0.7 | 4.4 | 0.15 | 0.25 | 0.15 | 52.1 |

Kryss 1/Askimveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|------------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | turn | Total veh/h | Demand Flow HV % | Deg. Satn v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 145 | 10.0 | 0.339 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.44 | 0.00 | 52.7 |
| Øh | R2 | 450 | 5.0 | 0.339 | 5.6 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.44 | 0.00 | 45.4 |
| Approach | | 595 | 6.2 | 0.339 | 4.3 | NA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.44 | 0.00 | 47.4 |
| North: Kryss 1 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 460 | 5.0 | 1.015 | 96.3 | LOS F | 50.9 | 320.9 | 1.00 | 2.91 | 7.30 | 11.0 |
| Nh | R2 | 153 | 5.0 | 1.015 | 83.7 | LOS F | 50.9 | 320.9 | 1.00 | 2.91 | 7.30 | 11.1 |
| Approach | | 613 | 5.0 | 1.015 | 93.1 | LOS F | 50.9 | 320.9 | 1.00 | 2.91 | 7.30 | 11.0 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 162 | 5.0 | 0.182 | 6.6 | LOS A | 0.8 | 4.9 | 0.59 | 0.50 | 0.59 | 33.9 |
| V | T1 | 98 | 10.0 | 0.055 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 60.0 |
| Approach | | 260 | 6.9 | 0.182 | 5.4 | NA | 0.8 | 4.9 | 0.37 | 0.50 | 0.37 | 46.4 |
| All Vehicles | | 1468 | 5.8 | 1.015 | 41.6 | NA | 50.9 | 320.9 | 0.48 | 1.48 | 3.11 | 28.7 |

Morstongveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|------------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | turn | Total veh/h | Demand Flow HV % | Deg. Satn v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Morstongveien sør | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 209 | 5.0 | 0.193 | 6.0 | LOS A | 1.0 | 6.3 | 0.25 | 0.38 | 0.25 | 29.2 |
| V | T1 | 108 | 5.0 | 0.193 | 0.4 | LOS A | 1.0 | 6.3 | 0.25 | 0.38 | 0.25 | 52.2 |
| Approach | | 317 | 5.0 | 0.193 | 4.1 | NA | 1.0 | 6.3 | 0.25 | 0.38 | 0.25 | 35.9 |
| North: Morstongveien nord | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 46 | 5.0 | 0.065 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.35 | 0.00 | 54.1 |
| Øh | R2 | 70 | 5.0 | 0.065 | 5.6 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.35 | 0.00 | 30.5 |
| Approach | | 116 | 5.0 | 0.065 | 3.4 | NA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.35 | 0.00 | 38.6 |
| West: Kryds 3 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 46 | 5.0 | 0.176 | 7.6 | LOS A | 0.7 | 4.7 | 0.12 | 0.56 | 0.12 | 42.2 |
| Nh | R2 | 187 | 5.0 | 0.176 | 5.7 | LOS A | 0.7 | 4.7 | 0.12 | 0.56 | 0.12 | 43.2 |
| Approach | | 233 | 5.0 | 0.176 | 6.1 | LOS A | 0.7 | 4.7 | 0.12 | 0.56 | 0.12 | 43.0 |
| All Vehicles | | 666 | 5.0 | 0.193 | 4.6 | NA | 1.0 | 6.3 | 0.16 | 0.44 | 0.16 | 38.4 |

B.3 Alternativ 2

Askimveien/Ultvedveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|-------------------|-----------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Disp. Sati. v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Tenorveien | | | | | | | | | | | | |
| Sv | L2 | 54 | 5.0 | 0.140 | 8.0 | LOS A | 0.5 | 3.4 | 0.39 | 0.63 | 0.39 | 39.7 |
| S | T1 | 9 | 5.0 | 0.140 | 6.0 | LOS A | 0.5 | 3.4 | 0.39 | 0.63 | 0.39 | 14.9 |
| Sh | R2 | 27 | 5.0 | 0.140 | 4.0 | LOS A | 0.5 | 3.4 | 0.39 | 0.63 | 0.39 | 40.1 |
| Approach | | 90 | 5.0 | 0.140 | 6.6 | LOS A | 0.5 | 3.4 | 0.39 | 0.63 | 0.39 | 37.7 |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Øv | L2 | 15 | 10.0 | 0.010 | 5.9 | LOS A | 0.0 | 0.3 | 0.23 | 0.55 | 0.23 | 40.2 |
| Ø | T1 | 173 | 10.0 | 0.114 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.09 | 0.00 | 58.5 |
| Øh | R2 | 29 | 10.0 | 0.114 | 5.7 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.09 | 0.00 | 51.2 |
| Approach | | 217 | 10.0 | 0.114 | 1.2 | NA | 0.0 | 0.3 | 0.02 | 0.12 | 0.02 | 56.6 |
| North: Ultvedveien | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 36 | 5.0 | 0.122 | 7.8 | LOS A | 0.5 | 3.0 | 0.40 | 0.62 | 0.40 | 40.7 |
| N | T1 | 9 | 5.0 | 0.122 | 5.9 | LOS A | 0.5 | 3.0 | 0.40 | 0.62 | 0.40 | 25.6 |
| Nh | R2 | 45 | 5.0 | 0.122 | 4.3 | LOS A | 0.5 | 3.0 | 0.40 | 0.62 | 0.40 | 41.2 |
| Approach | | 90 | 5.0 | 0.122 | 5.9 | LOS A | 0.5 | 3.0 | 0.40 | 0.62 | 0.40 | 40.2 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 29 | 10.0 | 0.021 | 6.3 | LOS A | 0.1 | 0.6 | 0.32 | 0.57 | 0.32 | 39.7 |
| V | T1 | 106 | 10.0 | 0.069 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.07 | 0.00 | 58.7 |
| Vh | R2 | 15 | 10.0 | 0.069 | 5.7 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.07 | 0.00 | 51.5 |
| Approach | | 150 | 10.0 | 0.069 | 1.8 | NA | 0.1 | 0.6 | 0.06 | 0.17 | 0.06 | 54.8 |
| All Vehicles | | 547 | 6.4 | 0.140 | 3.0 | NA | 0.5 | 3.4 | 0.15 | 0.30 | 0.15 | 50.8 |

Kryss 1/Askimveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|-------------------|-----------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Disp. Sati. v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 101 | 10.0 | 0.106 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.27 | 0.00 | 55.3 |
| Øh | R2 | 86 | 5.0 | 0.196 | 5.6 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.27 | 0.00 | 48.0 |
| Approach | | 187 | 7.7 | 0.196 | 2.6 | NA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.27 | 0.00 | 52.3 |
| North: Kryss 1 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 216 | 5.0 | 0.281 | 7.2 | LOS A | 1.1 | 7.2 | 0.32 | 0.64 | 0.32 | 41.1 |
| Nh | R2 | 72 | 5.0 | 0.281 | 6.0 | LOS A | 1.1 | 7.2 | 0.32 | 0.64 | 0.32 | 42.0 |
| Approach | | 288 | 5.0 | 0.281 | 6.9 | LOS A | 1.1 | 7.2 | 0.32 | 0.64 | 0.32 | 41.3 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 41 | 5.0 | 0.100 | 6.2 | LOS A | 0.3 | 1.8 | 0.16 | 0.15 | 0.16 | 31.0 |
| V | T1 | 128 | 10.0 | 0.100 | 0.2 | LOS A | 0.3 | 1.8 | 0.16 | 0.15 | 0.16 | 56.2 |
| Approach | | 169 | 6.8 | 0.100 | 1.7 | NA | 0.3 | 1.8 | 0.16 | 0.15 | 0.16 | 48.9 |
| All Vehicles | | 644 | 6.8 | 0.281 | 4.3 | NA | 1.1 | 7.2 | 0.19 | 0.40 | 0.19 | 46.5 |

Morstongveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|------|-------------|-------------------|-----------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Disp. Sati. v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Morstongveien sør | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 110 | 5.0 | 0.128 | 5.8 | LOS A | 0.6 | 3.6 | 0.19 | 0.29 | 0.19 | 30.0 |
| V | T1 | 198 | 5.0 | 0.128 | 0.2 | LOS A | 0.6 | 3.6 | 0.19 | 0.29 | 0.19 | 53.9 |
| Approach | | 218 | 5.0 | 0.128 | 3.1 | NA | 0.6 | 3.6 | 0.19 | 0.29 | 0.19 | 40.4 |
| North: Morstongveien nord | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 46 | 5.0 | 0.052 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.30 | 0.00 | 55.0 |
| Øh | R2 | 47 | 5.0 | 0.052 | 5.6 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.30 | 0.00 | 30.8 |
| Approach | | 93 | 5.0 | 0.052 | 2.8 | NA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.30 | 0.00 | 41.4 |
| West: Kryss 3 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 30 | 5.0 | 0.111 | 6.7 | LOS A | 0.4 | 2.8 | 0.12 | 0.56 | 0.12 | 42.3 |
| Nh | R2 | 122 | 5.0 | 0.111 | 5.7 | LOS A | 0.4 | 2.8 | 0.12 | 0.56 | 0.12 | 43.3 |
| Approach | | 152 | 5.0 | 0.111 | 5.9 | LOS A | 0.4 | 2.8 | 0.12 | 0.56 | 0.12 | 43.1 |
| All Vehicles | | 463 | 5.0 | 0.128 | 4.0 | NA | 0.6 | 3.6 | 0.13 | 0.30 | 0.13 | 41.3 |

Bilag C Kapasitetsberegninger 2045

C.1 Alternativ 0

Askimveien/Ultvedveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|--------------------------------|---------|------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------------------|------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|--------------------------|
| Mov ID | Turn | Demand Flows Total veh/h | HV % | Deg. Sain v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Queue Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Tenorveien | | | | | | | | | | | | |
| Sv | L2 | 53 | 5,0 | 0,123 | 6,7 | LOSA | 0,5 | 3,1 | 0,35 | 0,60 | 0,35 | 41,0 |
| S | T1 | 9 | 5,0 | 0,123 | 5,0 | LOSA | 0,5 | 3,1 | 0,35 | 0,60 | 0,35 | 15,5 |
| Sh | R2 | 27 | 5,0 | 0,123 | 3,9 | LOSA | 0,5 | 3,1 | 0,35 | 0,60 | 0,35 | 41,5 |
| Approach | | 89 | 5,0 | 0,123 | 5,7 | LOSA | 0,5 | 3,1 | 0,35 | 0,60 | 0,35 | 39,0 |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Øv | L2 | 14 | 10,0 | 0,009 | 5,9 | LOSA | 0,0 | 0,3 | 0,23 | 0,55 | 0,23 | 40,2 |
| Ø | T1 | 100 | 10,0 | 0,073 | 0,0 | LOSA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,13 | 0,00 | 57,6 |
| Øh | R2 | 29 | 10,0 | 0,073 | 5,7 | LOSA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,13 | 0,00 | 50,2 |
| Approach | | 143 | 10,0 | 0,073 | 1,7 | NA | 0,0 | 0,3 | 0,02 | 0,17 | 0,02 | 55,0 |
| North: Ultvedveien | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 36 | 5,0 | 0,108 | 6,6 | LOSA | 0,4 | 2,7 | 0,29 | 0,57 | 0,29 | 41,9 |
| N | T1 | 9 | 5,0 | 0,108 | 4,9 | LOSA | 0,4 | 2,7 | 0,29 | 0,57 | 0,29 | 27,2 |
| Nh | R2 | 44 | 5,0 | 0,108 | 3,9 | LOSA | 0,4 | 2,7 | 0,29 | 0,57 | 0,29 | 42,4 |
| Approach | | 89 | 5,0 | 0,108 | 5,1 | LOSA | 0,4 | 2,7 | 0,29 | 0,57 | 0,29 | 41,4 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 29 | 10,0 | 0,019 | 6,0 | LOSA | 0,1 | 0,6 | 0,24 | 0,55 | 0,24 | 40,1 |
| V | T1 | 100 | 10,0 | 0,065 | 0,0 | LOSA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,07 | 0,00 | 58,7 |
| Vh | R2 | 14 | 10,0 | 0,065 | 5,7 | LOSA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,07 | 0,00 | 51,5 |
| Approach | | 143 | 10,0 | 0,065 | 1,8 | NA | 0,1 | 0,6 | 0,05 | 0,17 | 0,05 | 54,7 |
| All Vehicles | | 464 | 8,1 | 0,123 | 3,1 | NA | 0,5 | 3,1 | 0,16 | 0,33 | 0,15 | 49,7 |

Morstongveien/Fv. 708

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|--------------------------------|---------|------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------------------|------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|--------------------------|
| Mov ID | Turn | Demand Flows Total veh/h | HV % | Deg. Sain v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Queue Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Morstongveien sør | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 107 | 5,0 | 0,126 | 5,8 | LOSA | 0,6 | 3,5 | 0,18 | 0,29 | 0,18 | 30,0 |
| V | T1 | 107 | 5,0 | 0,126 | 0,2 | LOSA | 0,6 | 3,5 | 0,18 | 0,29 | 0,18 | 53,9 |
| Approach | | 214 | 5,0 | 0,126 | 3,0 | NA | 0,6 | 3,5 | 0,18 | 0,29 | 0,18 | 40,5 |
| North: Morstongveien nord | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 46 | 5,0 | 0,051 | 0,0 | LOSA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,29 | 0,00 | 55,0 |
| Øh | R2 | 46 | 5,0 | 0,051 | 5,6 | LOSA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,29 | 0,00 | 30,8 |
| Approach | | 92 | 5,0 | 0,051 | 2,8 | NA | 0,0 | 0,0 | 0,00 | 0,29 | 0,00 | 41,5 |
| West: Kryds 3 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 20 | 5,0 | 0,074 | 6,7 | LOSA | 0,3 | 1,8 | 0,11 | 0,56 | 0,11 | 42,3 |
| Nh | R2 | 81 | 5,0 | 0,074 | 5,7 | LOSA | 0,3 | 1,8 | 0,11 | 0,56 | 0,11 | 43,3 |
| Approach | | 101 | 5,0 | 0,074 | 5,9 | LOSA | 0,3 | 1,8 | 0,11 | 0,56 | 0,11 | 43,1 |
| All Vehicles | | 407 | 5,0 | 0,126 | 3,7 | NA | 0,6 | 3,5 | 0,13 | 0,36 | 0,13 | 41,3 |

C.2 Alternativ 1

Askimveien/Ultvedveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|-------------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Disp Satn v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Tenorveien | | | | | | | | | | | | |
| Sv | L2 | 62 | 5.0 | 0.239 | 13.7 | LOS B | 0.9 | 5.9 | 0.58 | 0.77 | 0.01 | 34.5 |
| S | T1 | 10 | 5.0 | 0.239 | 10.4 | LOS B | 0.9 | 5.8 | 0.58 | 0.77 | 0.01 | 12.6 |
| Sh | R2 | 31 | 5.0 | 0.239 | 4.8 | LOS A | 0.9 | 5.9 | 0.58 | 0.77 | 0.01 | 34.9 |
| Approach | | 103 | 5.0 | 0.239 | 10.7 | LOS B | 0.9 | 5.9 | 0.58 | 0.77 | 0.01 | 32.8 |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Øv | L2 | 17 | 10.0 | 0.013 | 6.4 | LOS A | 0.1 | 0.4 | 0.35 | 0.57 | 0.35 | 39.5 |
| Ø | T1 | 290 | 10.0 | 0.182 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.06 | 0.00 | 56.9 |
| Øh | R2 | 33 | 10.0 | 0.182 | 5.7 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.06 | 0.00 | 51.8 |
| Approach | | 340 | 10.0 | 0.182 | 0.9 | NA | 0.1 | 0.4 | 0.02 | 0.09 | 0.02 | 57.5 |
| North: Ultvedveien | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 41 | 5.0 | 0.197 | 13.2 | LOS B | 0.7 | 4.7 | 0.55 | 0.73 | 0.55 | 36.8 |
| N | T1 | 10 | 5.0 | 0.197 | 10.0 | LOS A | 0.7 | 4.7 | 0.55 | 0.73 | 0.55 | 21.0 |
| Nh | R2 | 51 | 5.0 | 0.197 | 5.0 | LOS A | 0.7 | 4.7 | 0.55 | 0.73 | 0.55 | 37.2 |
| Approach | | 102 | 5.0 | 0.197 | 8.8 | LOS A | 0.7 | 4.7 | 0.55 | 0.73 | 0.55 | 36.1 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 33 | 10.0 | 0.027 | 6.8 | LOS A | 0.1 | 0.8 | 0.41 | 0.61 | 0.41 | 39.2 |
| V | T1 | 224 | 10.0 | 0.136 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.04 | 0.00 | 56.2 |
| Vh | R2 | 17 | 10.0 | 0.136 | 5.7 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.04 | 0.00 | 52.2 |
| Approach | | 274 | 10.0 | 0.136 | 1.2 | NA | 0.1 | 0.8 | 0.05 | 0.11 | 0.05 | 56.7 |
| All Vehicles | | 819 | 8.7 | 0.239 | 3.2 | NA | 0.9 | 5.9 | 0.17 | 0.26 | 0.17 | 51.5 |

Kryss 1/Askimveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|-------------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Disp Satn v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 165 | 10.0 | 0.386 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.44 | 0.00 | 52.7 |
| Øh | R2 | 513 | 5.0 | 0.386 | 5.5 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.44 | 0.00 | 45.3 |
| Approach | | 678 | 6.2 | 0.386 | 4.3 | NA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.44 | 0.00 | 47.4 |
| North: Kryss 1 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 525 | 5.0 | 1.316 | 595.8 | LOS F | 225.4 | 1420.0 | 1.00 | 0.91 | 27.11 | 2.1 |
| Nh | R2 | 174 | 5.0 | 1.316 | 585.3 | LOS F | 225.4 | 1420.0 | 1.00 | 0.91 | 27.11 | 2.1 |
| Approach | | 699 | 5.0 | 1.316 | 593.2 | LOS F | 225.4 | 1420.0 | 1.00 | 0.91 | 27.11 | 2.1 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 185 | 5.0 | 0.236 | 9.5 | LOS A | 1.0 | 6.4 | 0.64 | 0.66 | 0.65 | 37.8 |
| V | T1 | 112 | 10.0 | 0.063 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 60.0 |
| Approach | | 297 | 6.9 | 0.236 | 5.9 | NA | 1.0 | 6.4 | 0.40 | 0.54 | 0.41 | 45.6 |
| All Vehicles | | 1674 | 5.8 | 1.316 | 250.5 | NA | 225.4 | 1420.0 | 0.49 | 3.99 | 11.39 | 5.0 |

Morstongveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|------|-------------|-------------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Disp Satn v/c | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Morstongveien sør | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 239 | 5.0 | 0.223 | 6.0 | LOS A | 1.2 | 7.5 | 0.28 | 0.39 | 0.28 | 29.2 |
| V | T1 | 123 | 5.0 | 0.223 | 6.5 | LOS A | 1.2 | 7.5 | 0.28 | 0.39 | 0.28 | 52.1 |
| Approach | | 362 | 5.0 | 0.223 | 4.2 | NA | 1.2 | 7.5 | 0.28 | 0.39 | 0.28 | 35.8 |
| North: Morstongveien nord | | | | | | | | | | | | |
| Ø | T1 | 53 | 5.0 | 0.075 | 0.0 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.35 | 0.00 | 54.1 |
| Øh | R2 | 80 | 5.0 | 0.075 | 5.6 | LOS A | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.35 | 0.00 | 30.5 |
| Approach | | 133 | 5.0 | 0.075 | 3.4 | NA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.35 | 0.00 | 38.6 |
| West: Kryss 3 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 53 | 5.0 | 0.206 | 8.1 | LOS A | 0.9 | 5.6 | 0.13 | 0.57 | 0.13 | 42.0 |
| Nh | R2 | 213 | 5.0 | 0.206 | 5.7 | LOS A | 0.9 | 5.6 | 0.13 | 0.57 | 0.13 | 43.0 |
| Approach | | 266 | 5.0 | 0.206 | 6.2 | LOS A | 0.9 | 5.6 | 0.13 | 0.57 | 0.13 | 42.8 |
| All Vehicles | | 761 | 5.0 | 0.223 | 4.7 | NA | 1.2 | 7.5 | 0.18 | 0.44 | 0.18 | 38.3 |

C.3 Alternativ 2

Askimveien/Ultvedveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|-------------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Deg. Satn sat | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Tenorveien | | | | | | | | | | | | |
| Sv | L2 | 82 | 5.0 | 0.173 | 6.0 | LOSA | 0.7 | 4.3 | 0.43 | 0.67 | 0.43 | 36.6 |
| Sj | T1 | 10 | 5.0 | 0.173 | 6.8 | LOSA | 0.7 | 4.3 | 0.43 | 0.67 | 0.43 | 14.4 |
| Sh | R2 | 31 | 5.0 | 0.173 | 4.0 | LOSA | 0.7 | 4.3 | 0.43 | 0.67 | 0.43 | 39.1 |
| Approach | | 103 | 5.0 | 0.173 | 7.3 | LOSA | 0.7 | 4.3 | 0.43 | 0.67 | 0.43 | 36.8 |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Øv | L2 | 17 | 10.0 | 0.011 | 6.0 | LOSA | 0.0 | 0.3 | 0.25 | 0.55 | 0.25 | 40.0 |
| Øj | T1 | 186 | 10.0 | 0.131 | 0.0 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 55.5 |
| Øh | R2 | 33 | 10.0 | 0.131 | 5.7 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 51.2 |
| Approach | | 248 | 10.0 | 0.131 | 1.2 | NA | 0.0 | 0.3 | 0.02 | 0.12 | 0.02 | 56.6 |
| North: Ultvedveien | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 41 | 5.0 | 0.149 | 8.8 | LOSA | 0.6 | 3.6 | 0.44 | 0.65 | 0.44 | 39.9 |
| Nj | T1 | 10 | 5.0 | 0.149 | 6.6 | LOSA | 0.6 | 3.6 | 0.44 | 0.65 | 0.44 | 24.6 |
| Nh | R2 | 51 | 5.0 | 0.149 | 4.4 | LOSA | 0.6 | 3.6 | 0.44 | 0.65 | 0.44 | 40.4 |
| Approach | | 102 | 5.0 | 0.149 | 6.4 | LOSA | 0.6 | 3.6 | 0.44 | 0.65 | 0.44 | 39.4 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 33 | 10.0 | 0.024 | 6.4 | LOSA | 0.1 | 0.7 | 0.34 | 0.58 | 0.34 | 39.6 |
| Vj | T1 | 121 | 10.0 | 0.078 | 0.0 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.07 | 0.00 | 53.7 |
| Vh | R2 | 17 | 10.0 | 0.078 | 5.7 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.07 | 0.00 | 51.5 |
| Approach | | 171 | 10.0 | 0.078 | 1.8 | NA | 0.1 | 0.7 | 0.07 | 0.17 | 0.07 | 54.8 |
| All Vehicles | | 624 | 8.4 | 0.173 | 3.2 | NA | 0.7 | 4.3 | 0.17 | 0.31 | 0.17 | 50.4 |

Kryss 1/Askimveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|-------------|-------------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Deg. Satn sat | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| East: Askimveien øst | | | | | | | | | | | | |
| Øj | T1 | 115 | 10.0 | 0.120 | 0.0 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.27 | 0.00 | 55.3 |
| Øh | R2 | 97 | 5.0 | 0.120 | 5.6 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.27 | 0.00 | 48.0 |
| Approach | | 212 | 7.7 | 0.120 | 2.6 | NA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.27 | 0.00 | 52.3 |
| North: Kryss 1 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 246 | 5.0 | 0.333 | 7.6 | LOSA | 1.4 | 9.1 | 0.36 | 0.67 | 0.37 | 40.6 |
| Nh | R2 | 82 | 5.0 | 0.333 | 6.1 | LOSA | 1.4 | 9.1 | 0.36 | 0.67 | 0.37 | 41.5 |
| Approach | | 328 | 5.0 | 0.333 | 7.2 | LOSA | 1.4 | 9.1 | 0.36 | 0.67 | 0.37 | 40.8 |
| West: Askimveien vest | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 46 | 10.0 | 0.116 | 6.4 | LOSA | 0.3 | 2.2 | 0.18 | 0.15 | 0.15 | 39.8 |
| Vj | T1 | 146 | 10.0 | 0.116 | 0.3 | LOSA | 0.3 | 2.2 | 0.18 | 0.15 | 0.15 | 56.2 |
| Approach | | 192 | 10.0 | 0.116 | 1.8 | NA | 0.3 | 2.2 | 0.18 | 0.15 | 0.15 | 48.9 |
| All Vehicles | | 732 | 7.1 | 0.333 | 4.4 | NA | 1.4 | 9.1 | 0.21 | 0.42 | 0.21 | 46.3 |

Morstongveien

| Movement Performance - Vehicles | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|------|-------------|-------------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------------------|------------|--------------|---------------------|------------------|--------------------|
| Mov ID | Turn | Total veh/h | Demand Flows HV % | Deg. Satn sat | Average Delay sec | Level of Service | 95% Back of Queue Vehicles veh | Distance m | Prop. Queued | Effective Stop Rate | Aver. No. Cycles | Average Speed km/h |
| South: Morstongveien sør | | | | | | | | | | | | |
| Vv | L2 | 126 | 5.0 | 0.148 | 5.9 | LOSA | 0.7 | 4.3 | 0.21 | 0.29 | 0.21 | 29.9 |
| Vj | T1 | 123 | 5.0 | 0.148 | 0.3 | LOSA | 0.7 | 4.3 | 0.21 | 0.29 | 0.21 | 53.7 |
| Approach | | 249 | 5.0 | 0.148 | 3.1 | NA | 0.7 | 4.3 | 0.21 | 0.29 | 0.21 | 46.3 |
| North: Morstongveien nord | | | | | | | | | | | | |
| Øj | T1 | 53 | 5.0 | 0.060 | 0.0 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.30 | 0.00 | 55.9 |
| Øh | R2 | 54 | 5.0 | 0.060 | 5.6 | LOSA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.30 | 0.00 | 30.8 |
| Approach | | 107 | 5.0 | 0.060 | 2.8 | NA | 0.0 | 0.0 | 0.00 | 0.30 | 0.00 | 41.4 |
| West: Kryss 3 | | | | | | | | | | | | |
| Nv | L2 | 35 | 5.0 | 0.129 | 7.0 | LOSA | 0.5 | 3.3 | 0.13 | 0.56 | 0.13 | 42.2 |
| Nh | R2 | 139 | 5.0 | 0.129 | 5.7 | LOSA | 0.5 | 3.3 | 0.13 | 0.56 | 0.13 | 43.2 |
| Approach | | 174 | 5.0 | 0.129 | 6.0 | LOSA | 0.5 | 3.3 | 0.13 | 0.56 | 0.13 | 43.0 |
| All Vehicles | | 530 | 5.0 | 0.148 | 4.0 | NA | 0.7 | 4.3 | 0.14 | 0.38 | 0.14 | 41.3 |