

1 Innledning

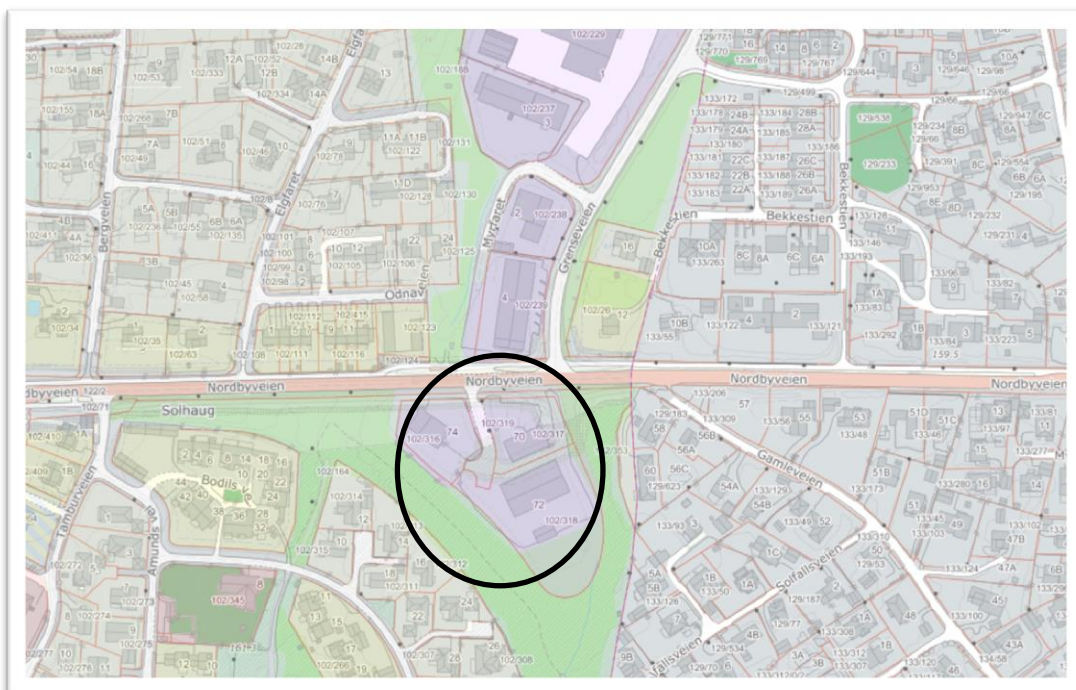
På oppdrag fra Nordbyveien 74 AS, tok A2 arkitekter AS v/Vera Tesdal kontakt med Sweco Norge AS v/Karl Arne Hollingsholm. Nordbyveien 74 AS har behov for å få oppdatert trafikkanalysen fra september 2013, til å gjelde nåværende planlagt utnyttelse av Nordbyveien 70, 72 og 74.

Denne rapporten bygger på og viser til trafikkanalysen for Nordbyveien 72, utarbeidet av Sweco Norge AS ved Karl Arne Hollingsholm, september 2013, for Tønnevold Eiendom AS, med justeringer rettet mot ny planlagt utnyttelse av planområdet.

1.1 Planområdet

Nordbyveien 70, 72 og 74 ligger i Ås kommune, på grensen til Ski kommune. Nordbyveien 70, 72 og 74 har adkomst via felles avkjørsel inn på Nordbyveien. Nordbyveien er en viktig ferdselsåre i Ås og Ski.

Eiendommen er i dag regulert som industri, lager, verksted.



Figur 1 Kartutsnitt viser eiendommenes plassering (kartutsnitt fra Ås kommune – follokart.no)

2 Beskrivelse av planområdet

Det vises til beskrivelsen av planområdet i trafikkanalysen fra september 2013, men vegsystemet, samt trafikk fra dagens arealbruk beskrives under.

2.1 Vegsystem

Nordbyveien (Fv 35) går fra rundkjøringen i krysset med Fv 154 i vest, til den krysser jernbanen i øst og igjen treffer på Fv 154. Fartsgrensen er 50 km/t på store deler av veien. Når Nordbyveien nærmer seg Ski sentrum, reduseres fartsgrensen til 40 km/t. Forbi planområdet er det 50 km/t.

Årsdøgntrafikk (ÅDT) på Nordbyveien, forbi planområdet, er 8100 biler (2015). Tungtrafikkandelen er 7 prosent¹.

Nordbyveien 70, 72 og 74 har i dag en adkomst ut i Nordbyveien ca. 40 meter vest for Grenseveien. Gjeldende regulering for Nordbyveien, vedtatt 25.11.2009 viser en rundkjøring i krysset mellom Nordbyveien x Grenseveien. Nåværende adkomst til Nordbyveien 70, 72 og 74 er i gjeldende regulering sanert og etablert som en arm i den nevnte rundkjøringen.



Figur 3 Illustrasjonen er sett fra Ås mot Ski og viser rundkjøringen ved Grenseveien. (Kilde: Statens vegvesen)

Ulykkessituasjonen har ikke forandret seg fra tidligere utredning.

¹ Data er hentet fra NVDB og er fra 2015

2.2 Trafikk fra dagens arealbruk

Det er ikke foretatt tellinger i dagens adkomst for Nordbyveien 70, 72 og 74. Dagens trafikk er dermed vurdert ut fra arealbruk og parkeringsdekning inne på planområdet.

Nordbyveien 70 inneholder et kontorbygg på ca. 600 m² og et bilverksted på ca. 300 m². Det antas å generere rundt 30 bilturer per døgn for kontordelen og rundt 20 bilturer per døgn for verkstedsdelen. Til sammen rundt 50 bilturer per døgn (for utdypende vurdering se kap 3.1)

Nordbyveien 72 inneholder en filsforetning på ca. 500 m². Det foreligger relativt lite datagrunnlag om denne type detaljhandel, men gjennom tidligere arbeider i Ski kommune er det brukt en genereringsfaktor hentet fra Statens vegvesen sin håndbok 146 – Trafikkberegninger. Håndboka beskriver et variasjonsområde mellom 15 – 105 bilturer per virkedøgn per 100 m². Det antas at antall bilturer ligger i nedre del av skalaen for flisforretningen. I denne rapporten benyttes 25 bilturer per 100 m². Dette fører til ca. 125 bilturer per døgn. For treningssenteret foregår det meste av gruppetimene på ettermiddagen og kveld. Det antas ca. 3 gruppetimer per dag med ca. 30 deltakere på hver gruppetime. Dette fører til ca. 90 personer som skal inn og ut av området. Det antas at 50 % kommer med bil. Dette medfører til sammen 90 bilturer til og fra treningssenteret per døgn. Til sammen vil Nordbyveien 72 generere ca. 215 bilturer per døgn.

Nordbyveien 74 inneholder et bilbergingsfirma på ca. 600 m². Det foreligger relativt lite datagrunnlag om denne type verksted, men gjennom tidligere arbeider i Ski kommune er det brukt en genereringsfaktor hentet fra Statens vegvesen sin håndbok 146 – Trafikkberegninger. Håndboka beskriver et variasjonsområde mellom 3 – 8 bilturer per virkedøgn per 100 m². Det antas at antall bilturer ligger i øvre del av skalaen for bilbergingsfirmaer. I denne rapporten benyttes 8 bilturer per 100 m². Dette fører til ca. 50 bilturer per døgn.

Til sammen vurderes det at Nordbyveien 70, 72 og 74 i dag genererer ca. 315 bilturer per døgn.

3 Trafikale konsekvenser

Trafikkanalysen legger til grunn at Nordbyveien 70, 72 og 74 sin adkomst forholder seg til gjeldende reguleringsplan.

Trafikksikkerhetsmessig vil den regulerte løsningen, ved og sannere eksisterende adkomst og koble planområdet til den kommende rundkjøringen, være et positivt grep. Dette gjelder både for bilister, fotgjengere og syklister.

3.1 Konsekvenser av ønsket utvikling

Forslag til ny detaljregulering av Nordbyveien 70, 72 og 74 viser en ønsket utbygging som tilsvarer ca. 1100 m² forretningslokale (salgsareal) og 52 boliger til sammen i bygg B og C. Det er tenkt etablert ca. 30 p-plasser i tilknytning til forretning i bygg A, 29 p-plasser i tilknytning til boliger i bygg B og 19 p-plasser i tilknytning til boliger i bygg C.

For Nordbyveien 70 er det etablert kontorer for flere firmaer. Dette antas å være virksomheter som genererer lite trafikk. Trafikken skapes for det meste av de ansatte om morgenen og om ettermiddagen. Det er ca. 10 parkeringsplasser tilhørende Nordbyveien 70. I tillegg ligger det et bilverksted i underetasjen som genererer trafikk. I denne analysen antas det at disse opprettholdes.



Figur 4 Foreløpig situasjonsplan per 11.04.2016 (A2 arkitekter as)

Forretning

Den planlagte dagligvareforretningen har et salgsareal på ca. 1 100 m², og er tenkt som et tilbud til nærområdet.

Som Stantens vegvesen påpeker i sin uttalelse til oppstart av planarbeidet for Nordbyveien 70, 72 og 74, genererer dagligvareforretninger erfaringsmessig mye trafikk. For å vurdere turproduksjonen en slik virksomhet genererer vises det til Prosam rapport 121 – «Turproduksjon for dagligvarebutikker». Prosam rapporten indikerer at en gjennomsnittlig dagligvareforretning genererer 185 bilturer per virkedøgn per 100 m². Dette medfører ca. 2 000 bilturer per virkedøgn. Prosam rapport 121 viser også at dagligvareforretninger med et salgsareal over 1 000 m², genererer 109 bilturer per virkedøgn per 100 m². Dette medfører ca. 1 200 bilturer per virkedøgn.

For å ivareta en moderat holdning i forhold til parkeringsplasser knyttet til en slik dagligvareforretning, er det planlagt med 30 p-plasser for kunder til forretningen. Det antas også at denne dagligvareforretningen vil rette seg mot nærområdet, noe som fører til at mange kunder vil gå eller sykle til forretningen. På bakgrunn av dette vurderes det som riktig å forholde seg til Prosam rapportens tall som viser at dagligvareforretninger over 1 000 m² salgsareal genererer 109 bilturer per virkedøgn per 100 m². Til sammen antas forretningen å generere ca. 1200 bilturer per virkedøgn.

Bolig

Det legges videre opp til en parkeringsdekning for boliger på ca. 0,9 per bolig. Det er i underkant av 1,5 km til Ski sentrum, som har meget god kollektivdekning. Det antas videre at det nye opparbeidede gang og sykkelssystemet langs Nordbyveien vil føre til økt bruk av gange og sykkel som transportmiddel. På bakgrunn av leilighetssammensetningen (17 stk. 2-roms, 18 stk. 3-roms og 17 stk. 4-roms) antas det gjennomsnittlig rundt 3 personer i husholdningen.

I henhold til Prosam rapport 137 Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus, vises det til at det kan forventes mellom 3,1 – 4,3 bilbevegelser per hushold per døgn, i forbindelse med de planlagte leilighetene. Dette medfører ca. 200 bilbevegelser per husholdning per døgn, ved bruk av 4 bilturer per hushold per døgn.

Nordbyveien 70

Denne analysen forholder seg til at det fortsatt er tilgjengelig 10 p-plasser til kontorvirksomheten i Nordbyveien 70. Det antas at disse p-plassene benyttes fullt ut av kontorenes medarbeidere. Det antas videre at kontorene genererer noe ekstra biltrafikk. Kontordelen i Nordbyveien 70 vurderes å generere ca. 30 bilturer per døgn.

I henhold til Prosam rapport 103 Turproduksjonstall for kontorbedrifter og kjøpesentre, vurderes turproduksjonen per døgn for kontorer som følger:

	Antall bedrifter	Reiser per virkedøgn per ansatt	Reiser per virkedøgn per ansatt - personturer med bil	Reiser per virkedøgn per ansatt - kollektivturer	Reiser per virkedøgn per ansatt - g/s-turer	Reiser per virkedøgn per ansatt - bilturer
Akershus - kommunesenter	2	3,03	1,72	0,70	0,61	1,69
Akershus - utenfor senter	1	1,91	1,44	1,21	0,12	1,42
Oslo - indre by	5	2,98	1,03	0,83	1,12	0,98
Oslo - sentrum	7	3,16	1,00	1,37	0,79	0,96
Oslo - utenfor senter	13	3,00	1,93	0,65	0,43	1,83
Oslo - ytre by senter/kn.pkt	6	2,98	1,85	0,75	0,37	1,82
Totalt	34	3,00	1,56	0,86	0,59	1,50

Figur 5 Turproduksjon per døgn etter områdetype (Prosam – rapport 103)

Dette medfører at vi antakelig har vurdert antall bilbevegelser noe høyt, men da antall ansatte ikke er oppgitt i grunnlagsdokumentene, antas 30 bilturer per døgn som riktig.

Det foreligger relativt lite datagrunnlag for turproduksjon for formålet Industri – verksted. Gjennom tidligere arbeider i Ski kommune er det brukt en genereringsfaktor hentet fra Statens vegvesen sin håndbok 146 – Trafikkberegninger. Håndboka beskriver et variasjonsområde mellom 3 – 8 bilturer per virkedøgn per ansatt. Da ikke antall ansatte er kjent antas at verkstedet har 4 ansatte som genererer 5 bilturer per virkedøgn. Bilverksteddelen av Nordbyveien 70 vurderes å generere ca. 20 bilturer per virkedøgn.

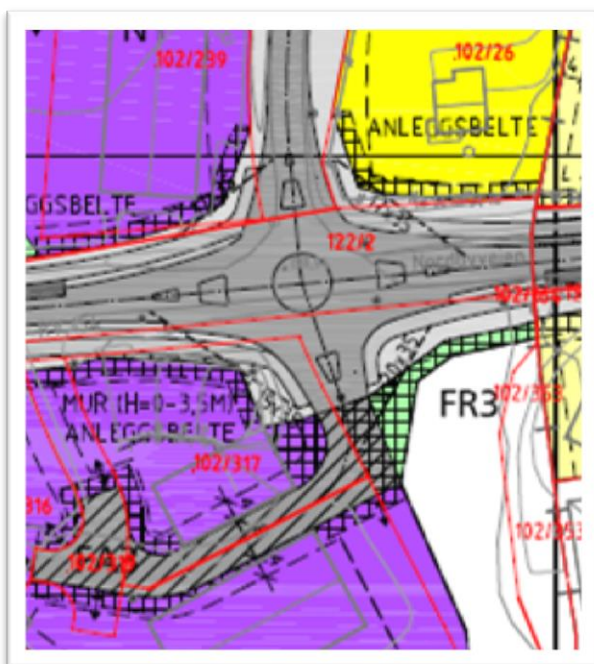
Sum bilturer per virkedøgn

Til sammen vil den foreslåtte utviklingen av Nordbyveien 70, 72 og 74 føre til ca. 1450 bilturer per virkedøgn.

Dette er en økning på ca. 1100 bilturer per virkedøgn i forhold til nåværende situasjon.

3.1.1 Trafikale konsekvenser for krysset Nordbyveien x Grenseveien

Som nevnt tidligere i rapporten, viser gjeldende regulering en rundkjøring i krysset Nordbyveien x Grenseveien, se figur 6.



Figur 6 Rundkjøringen i krysset Nordbyveien x Grenseveien.

Rundkjøringen er nå under bygging, se figur 7.



Figur 7 Rundkjøring under bygging, sett fra nord (A2 arkitekter)

Som nevnt i forrige kapittel antas det at den planlagte utbyggingen vil medføre ca. 1450 bilbevegelser (sum inn / ut av området) inn i den søndre armen på rundkjøringen i krysset Nordbyveien x Grenseveien.

Kapasitet i rundkjøringen

Det antas å være rushtrafikken som kan være kapasitetsbegrensende i kryss. Som en tommelfingerregel kan det regnes med en rushtidstrafikk på ca. 10 % av ÅDT. Dette medfører en rushtidstrafikk på ca. 800 i Nordbyveien. Da dette er tall for begge retninger, må det beregnes med en timetrafikk på ca. 400 for hver arm inn i rundkjøringen i Nordbyveien. For adkomsten til Nordbyveien 70, 72 og 74 beregnes det en timetrafikk på ca. 150 i begge retninger (75 bilturer i rushtimen inn i rundkjøringen). Det foreligger ikke tall for trafikk fra Grenseveien, men det antas at denne trafikken er omtrent lik trafikken som er beregnet fra Nordbyveien 70, 72 og 74.

En rundkjøring som bygges i dette krysset vil ha en kapasitet til å håndtere den beskrevne trafikken på en god og trafikksikker måte.

4 Konklusjon

På bakgrunn av den foreliggende informasjonen, fra tidligere trafikkanalyse for Nordbyveien 72 og fra nytt detaljreguleringsplanforslag (fra A2 arkitekter), kan det forventes en ÅDT på ca. 1450 fra planområdet.

Trafikalt vil ikke dette ha nevneverdige konsekvenser for det offentlige vegnettet, da adkomsten fra planområdet vil bli ført inn i en rundkjøring som nå er under bygging. Rundkjøringen har god kapasitet til å håndtere den forventede trafikken fra planområdet.