

Login Vinterbro AS

Detaljregulering for utvidelse av Vinterbro næringspark – endret atkomstløsning

Endring av gjeldende regulering



Oppdragsnr.: 5170206 Dokumentnr.: 1 Versjon: 2
2017-05-18

Oppdragsgiver: Login Vinterbro AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Terje Rønning, Øst Plan AS
Rådgiver: Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika
Oppdragsleder: Eirik Wiggen
Fagansvarlig: Finn Mellum
Andre nøkkelpersoner: Caroline Widerøe Granberg

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
1	2017-04-07	Planbeskrivelse	EWI	FM	EWI
2	2017-05-18	Planbeskrivelse	EWI	FM	EWI

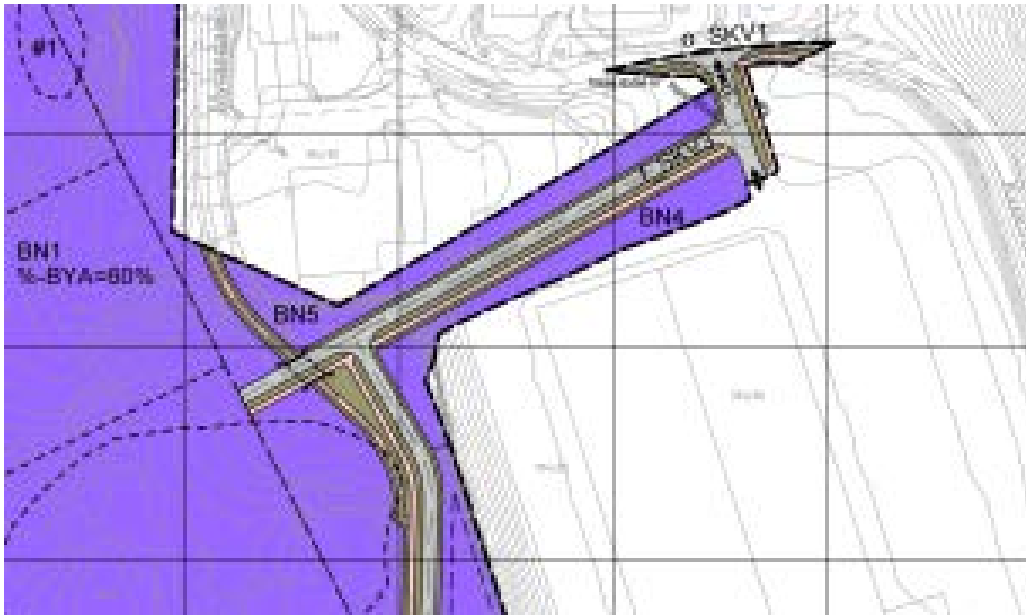
Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet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

Innhold

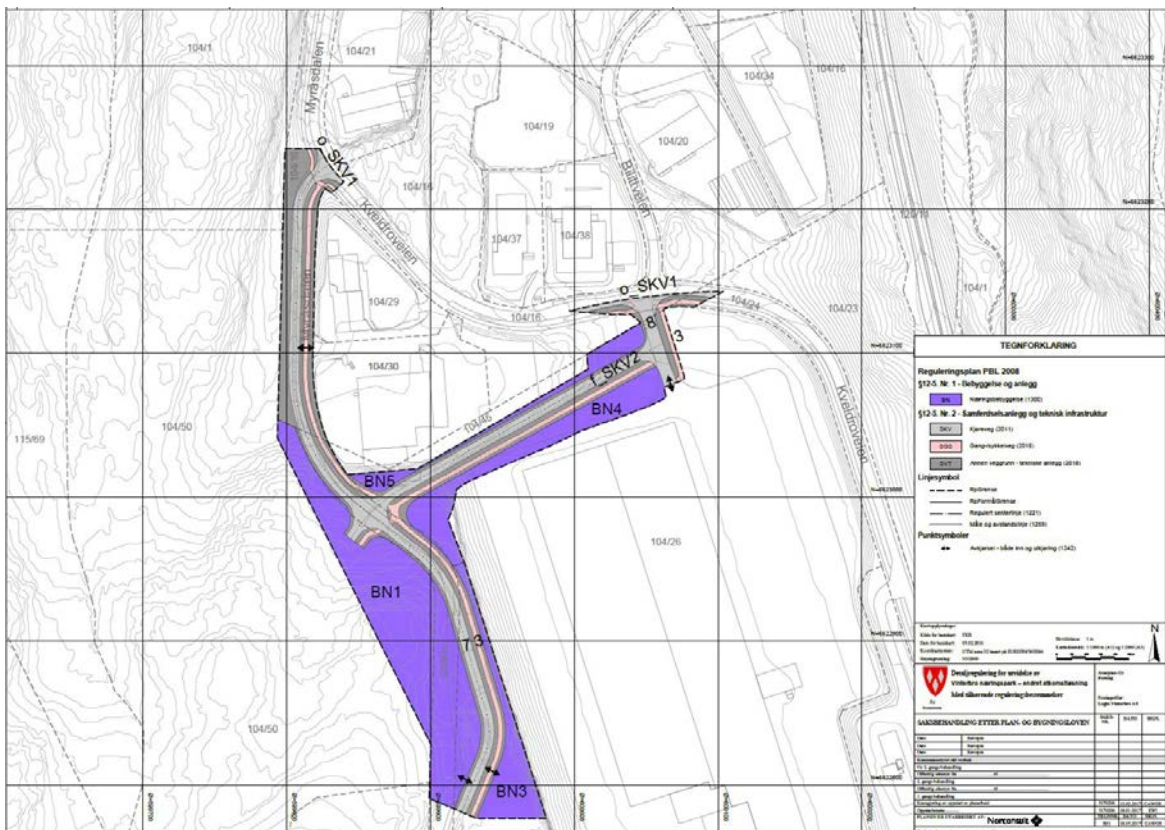
1	Illustrasjoner	4
1.1	Adkomstsonen – gjeldende regulering	4
1.2	Adkomstsonen – ny regulering	4
2	Bakgrunn	5
2.1	Hensikten med planen	5
2.2	Krav om konsekvensutredning	5
3	Prosess og medvirkning	6
3.1	Oppstartsmøte	6
3.2	Varsel om oppstart	6
3.3	Medvirkning	6
4	Dagens situasjon	7
4.1	Beliggenhet	7
4.2	Vei og trafikk	8
5	Planstatus	10
5.1	Nasjonale lover og retningslinjer	10
5.2	Lokale mål og retningslinjer	10
5.3	Gjeldende reguleringsplan	10
6	Planforslaget	12
6.1	Reguleringsendringen	12
6.2	Omlegging av Myråsdalen sør for hovedterminalen	13
7	Konsekvenser av planforslaget	15
7.1	Trafikkforhold og trafiksikkerhet	15
7.2	Barn og unges interesser	18
7.3	Konsekvenser for kommunen	18
8	Vedlegg	19

1 Illustrasjoner

1.1 Adkomstsonen – gjeldende regulering



1.2 Adkomstsonen – ny regulering



2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å gjennomføre omregulering av deler av gjeldende reguleringsplan R-284 «Detaljregulering for utvidelse av Vinterbro næringspark» i forbindelse med ny hovedterminal for Rema 1000. Det er to endringer som ønskes gjennomført: a) endringer i adkomstsonen til den nye hovedterminalen, og b) endring i bestemmelsesområder for maksimal tillatt gesimshøyde.

Denne siste endringen (b) er behandlet administrativt av kommunen og inngår derfor ikke i foreliggende reguleringsplanforslag.

Behovet for endringer i adkomstsonen har sin bakgrunn i at byggeområdet og terminalens utearealer ble vesentlig redusert i planprosessen frem til det endelige planforslaget for R-284. Av hensyn til friområdet vest for terminalen (Kirkerudhøgda) ble selve byggeområdet «presset» østover, og terminalens kjøre- og oppstillingsarealer øst for terminalbygget ble mindre enn først planlagt. På grunn av krav og forutsetninger for logistikken og kjøremønsteret inne på terminalområdet har man i ettertid funnet det nødvendig med mindre endringer for adkomstløsningen.

I gjeldende reguleringsplan R-284 er det lagt opp til at gående og syklende skal krysse adkomstveien til det nye næringsområdet i kulvert. I det nye forslaget til adkomstløsning vil ikke en løsning med gang- og sykkelvei i kulvert passe inn. Kulverten utgår derfor.

Hensikten med planarbeidet er å foreslå en alternativ trafiksikker forbindelse for gående og syklende gjennom næringsområdet, tilpasset kjøremønsteret for tungtransporten til/fra hovedterminalen. Planen skal også tilrettelegge for ekstra kjøreadkomst til hovedterminalen via Myråsdalen.

2.2 Krav om konsekvensutredning

Planarbeidet for gjeldende reguleringsplan (R-284 Detaljregulering for utvidelse av Vinterbro næringspark) omfattet en full konsekvensutredning i tråd med planprogrammet for denne planen. Det vesentlige i endringen som nå foreslås ligger innenfor planområdet for denne reguleringsplanen, og det forutsettes at kravene som gjelder trafiksikkerhet vil bli tilfredsstilt. Planen utløser derfor ikke krav om konsekvensutredning (KU).

3 Prosess og medvirkning

3.1 Oppstartsmøte

Det ble gjennomført oppstartsmøte med Ås kommune den 18. januar 2017. Tilstede var representanter fra Ås kommune (Ellen Grepperud, Mari Olimstad, Olaug Talleraas, Dagfinn Fossum og Dag Svenning), og fra forslagsstiller (Terje Rønning og Eirik Wiggen).

3.2 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet ble annonsert på kommunens nettsider samt i Østlandets Blad (13.02.2017). Varslingsbrev datert 10.02.2017 ble sendt berørte grunneiere og regionale myndigheter etter adresseliste fra Ås kommune. Frist for uttalelser ble satt til 13.03.2017.

Det kom inn 3 skriftlige høringsuttalelser. Disse er referert i kapittel 3.3.

3.3 Medvirkning

Det kom tre uttalelser til varsel om oppstart av detaljregulering:

1. Akershus fylkeskommune, datert 23.02.2017
2. Statens vegvesen, datert 09.03.2017
3. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, datert 13.03.2017.

Ingen av etatene hadde vesentlige merknader.

Akershus fylkeskommune: Fylkesrådmannen mener tiltaket ikke i vesentlig grad er i konflikt med de interesser og ansvarsområder fylkeskommunen skal ivareta, og har ingen vesentlige merknader til den foreslåtte endringen.

Statens vegvesen: Statens vegvesen har ingen merknader til endringsforslaget.

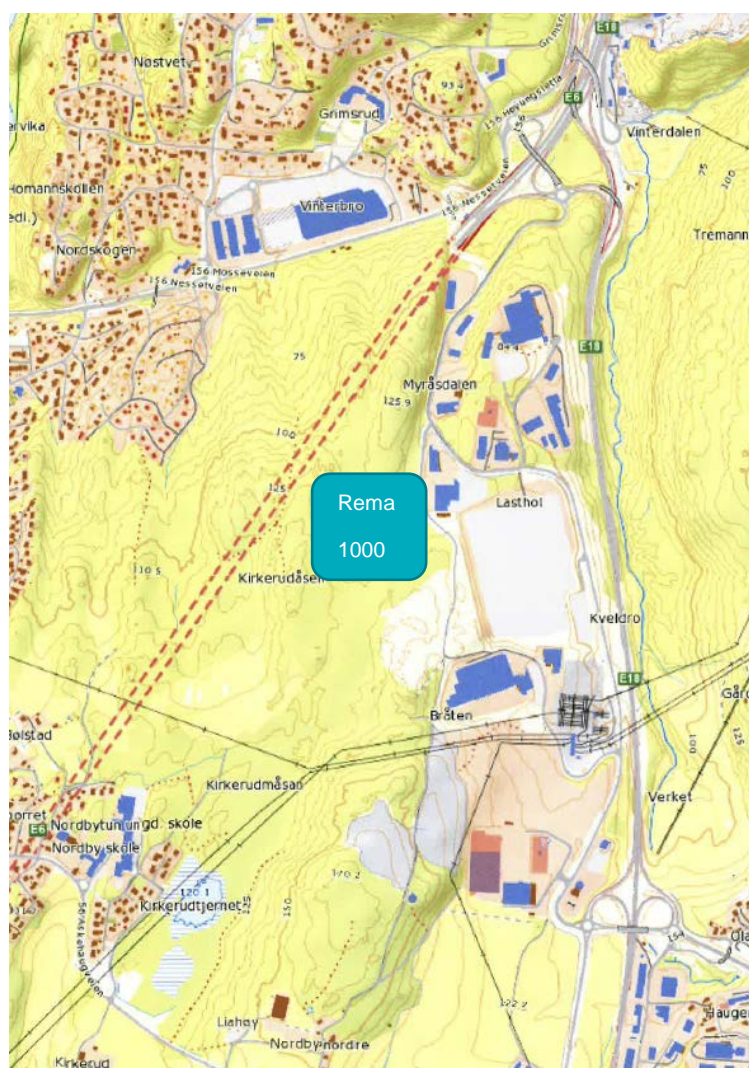
Fylkesmannen i Oslo og Akershus: Fylkesmannen har vurdert planforslaget ut fra regionale og nasjonale hensyn innenfor sine ansvarsområder. De har ingen konkrete merknader til planforslaget.

4 Dagens situasjon

4.1 Beliggenhet

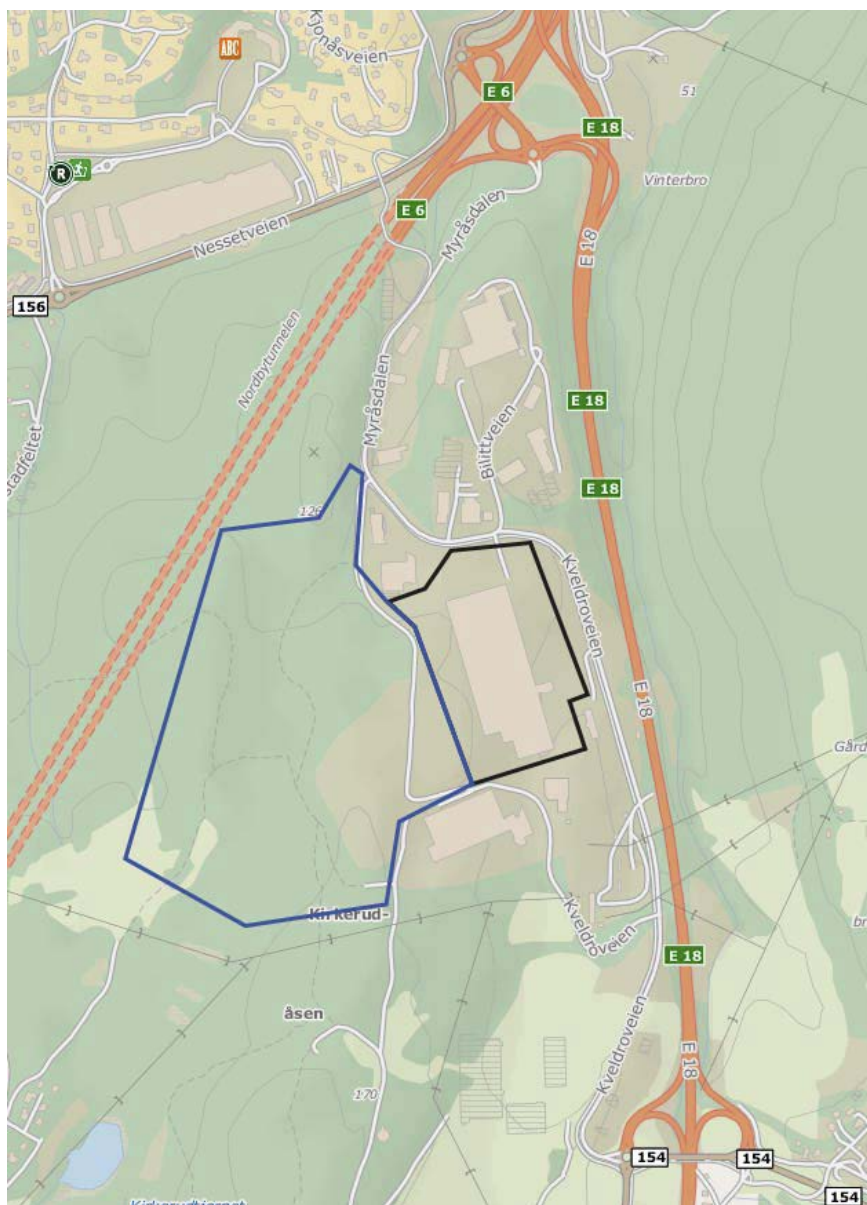
Planområdet ligger i Vinterbro næringspark og utgjør adkomstsonen for den nye hovedterminalen for Rema 1000 som er under utbygging. Her blir det adkomst fra Myråsdaalen og fra ny adkomstvei direkte fra Kveldroveien (på nordsiden av dagens terminalbygg).

Myråsdaalen er i dag en uferdig forbindelse mellom Vinterbro i nord og området ved Nordby kirke og skolene i sør. Myråsdaalen er tidligere regulert som adkomstvei til næringsstomtene vest i næringsparken, og det er regulert en gang- og sykkelvei langs kjøreveien. Denne forbindelsen vil bli utbedret og forlenget.



4.2 Vei og trafikk

I forbindelse med reguleringen for utvidelse av Vinterbro næringspark ble det gjort en utredning av dagens trafikksituasjon i nærområdet, samt for ny situasjon etter utvidelsen (Trafikknotat Logistikkpark Vinterbro, Asplan Viak 2014-10-15). Kveldroveien er adkomsten for trafikken fra krysset på E18, her er beregnet ÅDT 4 400 kjøretøy/døgn. Myråsdalen, som også utgjør adkomsten direkte fra Vinterbro nord for næringsparken, har en beregnet årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1 400 biler/døgn.



Figur 1 Kart over Vinterbro næringspark. Område avgrenset av sort er eksisterende anlegg og område markert med blått er forslag til utvidelse.

(Kilde: Trafikknotat Logistikkpark Vinterbro, Asplan Viak 2014)

For fremtidig situasjon er det beregnet følgende trafikk tall:

Økning i personbiltrafikken (ansatte m.m.) til/fra ny terminal er beregnet til ca. 200 biler/døgn ÅDT. Tungtrafikken i forbindelse med varetransporten er beregnet til 600 (ÅDT) etter utbyggingen. Dette gir en samlet ÅDT på 800 for hovedterminalen.

Trafikken til/fra hovedterminalen fordeler seg på Myråsдалen og adkomsten fra Kveldroveien via eksisterende terminalanlegg øst for den nye hovedterminalen. Det antas at hoveddelen av personbiltrafikken går via Myråsдалen, og at hoveddelen av tungtrafikken skjer direkte fra Kveldroveien og via eksisterende terminalanlegg.

5 Planstatus

5.1 Nasjonale lover og retningslinjer

Å ivareta sikkerheten i gang- og sykkelveiforbindelsene er viktig, og i tråd med viktige nasjonale mål om transportsystem og samfunnsutvikling. Det skal legges til rette for at gang- og sykkeltrafikkens andel av totaltrafikken skal øke, og det skal oppmuntres til å gå eller sykle. Å bygge gode og trafikksikre gang- og sykkelveiforbindelser er et ledd i denne nasjonale satsingen.

Nasjonalt mål for trafikksikkerhet (Statens vegvesen):

Nullvisjonen om et trafikksystem som ikke fører til tap av liv og varig skadde ligger som grunnlag for statlige mål om trafikksikkerhet.

Reguleringsendringen for adkomstsonen til hovedterminalen innebærer at kulverten for gang- og sykkelforbindelsen som inngår i gjeldende regulering, blir erstattet med en plankryssing der gang- og sykkelveien krysser adkomstveien inn til terminalen. Konsekvensene av denne endringen er nærmere beskrevet i kapittel 7.1, som spesielt behandler de trafikksikkerhetsmessige sider ved planen. Endringen må vurderes på bakgrunn av trafikksituasjonen i adkomstsonen, de fysiske løsninger på stedet og eventuelle andre forhold som har betydning for trafikksikkerheten.

5.2 Lokale mål og retningslinjer

Kommunalt nivå

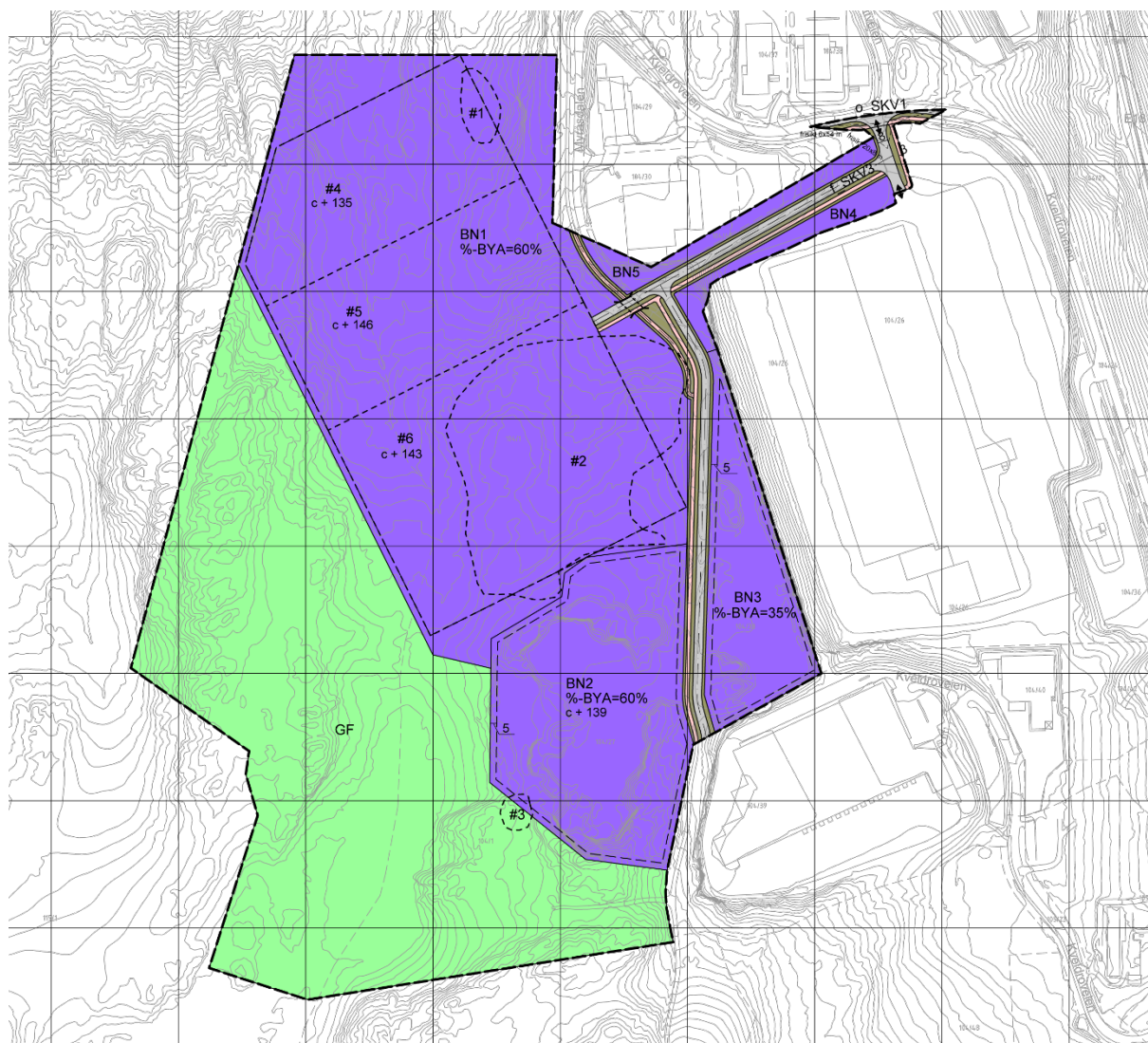
I kommuneplanen (Kommuneplan 2015-2027) inngår det bestemmelser om trafikksikkerhet og fremkommelighet som er relevante i denne saken:

- Planforslag skal redegjøre for hvordan trafikksikkerhet og fremkommelighet skal ivaretas (§ 9.1)
- Planforslag som inneholder tiltak som medfører økning i biltrafikk over 400 ÅDT eller tungtransport på over 200 ÅDT skal suppleres med trafikkprognose og en vurdering av kapasitet og trafikksikkerhet for adkomsten til tiltaket (§ 9.3).
- I § 11 «Barn og unge» er det gitt bestemmelser om at denne gruppens behov og interesser skal ivaretas, og at disse skal inviteres til å medvirke i saker som angår dem.

Gitt at planområdet ligger inntil et skogsområde som er mye brukt av friluftsfolket, og spesielt barn fra barnehage og skole i nærområdet, er det viktig med nær kontakt med representanter fra disse gruppene. Gang- og sykkelveiforbindelsen som går rett øst for hovedterminalen gir adkomst til friområder i hovedterminalens nærområder. Denne forbindelsen er spesielt relevant i denne reguleringsendringen, som innebærer en omlegging av gang- og sykkelveien der denne krysser adkomsten for tungtrafikken til/fra den nye hovedterminalen.

5.3 Gjeldende reguleringsplan

I gjeldende reguleringsplan R-284 «Detaljregulering for utvidelse av Vinterbro næringspark» er det lagt opp til at gående og syklende langs Myråsdalen skal krysse adkomstveien til den nye terminalen i kulvert.



Gjeldende regulering – plan R-284

I gjeldende plan er det regulert inn én adkomst til hovedterminalen. Fra Kveldroveien benyttes samme innkjøring som til eksisterende terminal (tidligere Lidl), og med ny adkomst opp til den nye hovedterminalen. Denne ligger nord for det eksisterende terminalbygget. I denne løsningen vil adkomsten til tomtene sør for hovedterminalen følge i samme trasé, i Myrås dalen.

Gang- og sykkelveien langs Myrås dalen er lagt i kulvert under kjøreveien inn til hovedterminalen.

6 Planforslaget

6.1 Reguleringsendringen

Ny plan for adkomstsonen og kryssning for gang- og sykkelveien

I ny reguleringsplan for adkomstsonen blir det, i tillegg til adkomstveien fra Kveldroveien via eksisterende terminal, ny kjøreadkomst fra Myråsdaalen via kryss Myråsdaalen – Kveldroveien nord for terminalen.

I tillegg til endret biladkomst inneholder det nye reguleringsplanforslaget også en endret løsning for gang- og sykkelveisystemet, hvor gang- og sykkelveien, som legges på østsiden av Myråsdaalen, vil krysse adkomstveien til hovedterminalen i plan, i stedet for planskilt løsning med kulvert.

Det forutsettes følgende tiltak for å sikre gående og syklende:

- Oppmerking av gangfelt der gang- og sykkelveien krysser kjørevei
- Skilting av gangfelt
- Forsterket belysning ved gangfeltene.

Ved behov for ytterligere tiltak for å sikre gående og syklende er det mulig å sette opp sykkelsperrer slik at syklende må redusere farten til ganghastighet og eventuelt gå av sykkelen i forbindelse med kryssing av gangfelt. Som et alternativ til sykkelsperre kan lysregulering benyttes. Gangfeltet kan eventuelt forhåndsvarsles med skilt for eksempel 50 m foran gangfeltet for å markere det bedre.

Planene viser et regulært 4-armet kryss. Gang- og sykkelveien fra nord langs østsiden av Myråsdaalen krysser den nye adkomstveien i plan på østsiden av krysset. Det anlegges gangfelt. Gangfeltet er plassert 5 m fra den parallellgående veien Myråsdaalen i tråd med veinormalene. Gang- og sykkelveien fortsetter mot sør parallelt med en endret trasé for Myråsdaalen.

På sørsiden av krysset blir det anlagt gangfelt over Myråsdaalen.

Utkjøring fra ny hovedterminal er blitt endret, slik at den kommer ut i Myråsdaalen ca. 170 m sør for krysset.

Vedlagte illustrasjonsplan (vedlegg 1) viser detaljene i nytt planforslag.

Gangfeltene opparbeides i tråd med retningslinjene i Statens vegvesens håndbok 127 «Gangfeltkriterier», jf. figuren nedenfor.

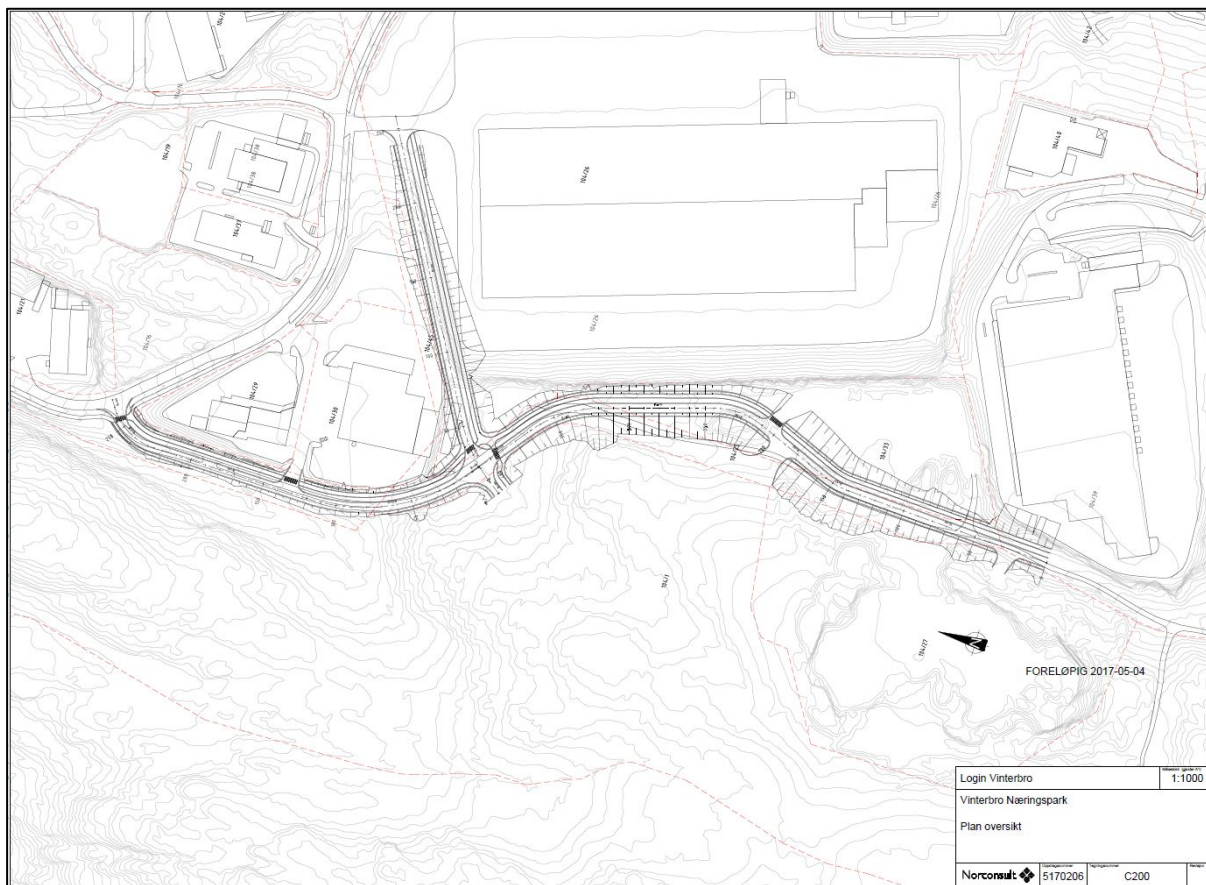


Der gang- og sykkelveien krysser kjørevei skal gangfelt merkes opp. Gangfeltet skal skiltes og ha forsterket belysning.

Det er valgt å opparbeide to adkomstveier av flere grunner. Primært er det ønskelig å opparbeide begge adkomstveiene på grunn av stigningsforholdene. Stigningen langs Myråsdaalen vil bli noe brattere enn stigningen langs adkomstveien direkte fra Kveldroveien. Det er i tillegg fordelaktig med to adkomster dersom det oppstår bilhavari eller lignende slik at trafikken forhindres. I fremtiden er det også tenkelig at eksisterende og ny terminal får felles aktivitet, og da er det hensiktsmessig med en intern forbindelse mellom disse. Gangforbindelsen mellom terminalene sikres ved at det reguleres gang- og sykkelvei langs den nye adkomstveien. Denne forbindelsen er også aktuell for gående og syklende som kommer langs Kveldroveien sørfra som skal til eksisterende eller ny terminal.

6.2 Omlegging av Myråsdaalen sør for hovedterminalen

Myråsdaalen gir også adkomst til to næringstomter sør for hovedterminalen. Adkomstveien er trukket noe nærmere den østre næringstomten. Det er derfor behov for å legge om traseen sør for planområdet. Gang- og sykkelveien må også legges om slik at den kommer på østsiden av Myråsdaalen. Det forutsettes at omleggingen av Myråsdaalen med tilhørende gang- og sykkelvei inngår i ny reguleringsplan for næringsområdene sør for hovedterminalen.



Plantegningen viser adkomstveien til hovedterminalen og den kryssende gang- og sykkelveien. Tegningen viser også forslag til omlegging av Myråsdalen med tilhørende gang- og sykkelvei sør for planområdet.

7 Konsekvenser av planforslaget

7.1 Trafikkforhold og trafiksikkerhet

Innledning

Endringen i adkomstsonen til hovedterminalen innebærer omlegging av gang- og sykkelveier i området. I gjeldende regulering er gang- og sykkelveien langs Myråsdaalen lagt i kulvert under kjøreveien inn til terminalen. Denne kulverten utgår i foreslått ny løsning. I denne løsningen vil gang- og sykkelveien langs Myråsdaalen krysse adkomstveien til terminalen i plan. Videre vil Myråsdaalen bli etablert som en gjennomgående vei forbi hovedterminalen, og gang- og sykkelveien legges på østsiden av Myråsdaalen på hele strekningen forbi terminalen.

I det følgende er de trafiksikkerhetsmessige sider ved den nye løsningen vurdert. I gjeldende regulering er trafiksikkerheten for gående og syklende godt ivaretatt, gitt at gang- og sykkelveien langs Myråsdaalen er lagt i kulvert under kjøreveien inn til terminalen. Når gang- og sykkelveien legges om til kryssing i plan er det viktig å vurdere hvilke konsekvenser dette kan ventes å få, og vurdere mulige avbøtende tiltak.

Momenter som må vurderes:

- a) Trafikksituasjonen, hvor store trafikkmengder er det, både på kjøreveiene og gang- og sykkelveiene?
- b) De fysiske løsninger på stedet, med veikryss og overganger ved innkjøringen til terminalen?
- c) Trafikantadferd?

Trafiksikkerheten knyttet til løsningen som inngår i planforslaget må vurderes med utgangspunkt i den kunnskap vi har om trafiksikkerhet for gående og syklende i slike krysningspunkter.

Trafikksituasjonen

Biltrafikken

Biltrafikken til og fra den nye terminalen er beskrevet i kapittel 4.2 (kilden er «Trafikknotat logistikkpark Vinterbro», Asplan Viak 2014.10.15). Det er beregnet at antallet tunge kjøretøy til/fra terminalen vil være 600 pr døgn. Dette er trafikk som i hovedsak antas å bruke den nye hovedadkomsten til terminalen, direkte fra Kveldroveien.

I tillegg kommer biltrafikken med ansatte og besøkende, som er beregnet til 200 pr. døgn. Det er tatt utgangspunkt i at de aller fleste ansatte vil bruke bil til og fra arbeidsplassen. Slik adkomstsonen er planlagt er det antatt at mye av denne biltrafikken vil kjøre via Myråsdaalen.

Nord for terminalområdet gir Myråsdaalen også adkomst til bedriftene mellom Myråsdaalen og adkomstveien til eksisterende terminal. Det antas at mesteparten av trafikken benytter eksisterende adkomst direkte fra Kveldroveien.

Myråsdaalen vil også være adkomstvei til to næringstomter i sør. I dag foreligger det ikke konkrete utbyggingsplaner, men tomtene er regulert for relativ høy utnyttelse. Samlet tomtestørrelse er omkring 47 000 m². Gjeldende regulering gir anledning til å bygge opp til 25 000 m² næringsarealer på tomtene. Dette vil være et maksimumstall, og det er knyttet meget stor usikkerhet til hva som vil komme av bedrifter og hvordan de vil velge å utnytte tomtene. Reguleringsformålet er næringsformål, men uten nærmere spesifisering på virksomhetstype og bransje. Vi har derfor ikke holdepunkter for å gi pålitelige anslag på trafikk tall for fremtidig biltrafikk i Myråsdaalen sør for innkjøringen til Rema 1000s hovedterminal. Det forutsettes at det utarbeides en trafikkanalyse i forbindelse med ny reguleringsplan for dette næringsområdet sør for hovedterminalen.

Gang- og sykkeltrafikken

Gang- og sykkeltrafikken til/fra terminalen er anslått til ca. 40 pr. døgn.

Det er ikke gjort tilsvarende beregninger for gang- og sykkeltrafikken langs Myråsdaalen, som i tillegg til å være gang- og sykkelvei til bedriftene i Vinterbro næringspark også tjener som en forbindelse mellom Vinterbro senter og Sjøskogen i nord, og områder sør for Vinterbro næringspark. Viktige målpunkter i sør er Nordby skole og Nordby tun ungdomsskole, samt Nordby kirke.

Det er svært liten gang- og sykkeltrafikk over denne forbindelsen i dag. Dette kan dels forklares med at forbindelsen ikke er opparbeidet til noen tilfredsstillende standard, og dels med at forbindelsen ikke utgjør noen viktig forbindelse mellom boligområder, næringsområder, skoler, m.m.

Spørsmålet er om denne gang- og sykkelveiforbindelsen i fremtiden kan bli en viktig lenke når den er opparbeidet til bedre standard? Det er vanskelig å gi et konkret svar på det, da reguleringsplanen bare omfatter en del av denne forbindelsen, og det er ikke kjent hvilken standard hele forbindelsen vil få i fremtiden.

Myråsdaalen har i dag ingen funksjon som gang- og sykkelvei for barne- og ungdomsskolene i området. Skolekretsene for barneskolene (Nordby og Sjøskogen) knytter skolene til de nærmeste boligområdene, og slik at det genereres ingen «skoletrafikk» over Vinterbro næringspark. Nordby tun ungdomsskole vil ha en større skolekrets, men skolens beliggenhet i forhold til veisystemet gjør at forbindelsen over Myråsdaalen og Vinterbro næringspark ikke vil være et naturlig valg som skolevei. Elevene fra Vinterbro og Sjøskogen i nord, og Solberg skolekrets i øst, har andre og kortere forbindelser til Nordby tun ungdomsskole, som gir mer naturlige valg enn over Vinterbro næringspark.

Når dette ses i sammenheng med at relativt få av de som har sitt arbeidssted i Vinterbro næringspark vil velge gang- og sykkel for arbeidsreisen, blir hovedkonklusjonen at trafikken i gang- og sykkelveisystemet ved hovedterminalen blir beskjedent. Gang- og sykkelveien vil selvsagt bli benyttet til andre typer reiser enn arbeids- og skolereiser, men vi kjenner ikke til noe som tilsier at dette vil bli i noe stort omfang. I dag tjener denne forbindelsen som adkomst til friluftsområder på stedet (Kirkerudåsen og Vardåsen), men dette er relativt små trafikkmengder.

Dette innebærer:

- Gang- og sykkeltrafikken vil være relativt liten
- Gang- og sykkelveien vil ikke ha noen viktig funksjon som skolevei for barn og unge
- Gang- og sykkelveien vil ikke ha noen viktig funksjon i overordnet sykkelveinett.

Fysiske løsninger i adkomstsonen

Vedlegg 1 viser detaljene i adkomstsonen, hvor man har to kryssinger mellom kjørevei og gang- og sykkelvei:

- Gang- og sykkelveien langs Myråsdaalen krysser kjøreveien inn til hovedterminalen i plan. Her vil det meste av trafikken være tunge kjøretøy.
- Gang- og sykkelveien inn til hovedterminalen krysser Myråsdaalen i plan. Det må ventes at det meste av trafikken her utgjøres av tunge kjøretøy, til/fra næringstomtene sør for hovedterminalen.

Slik veisystemet er planlagt vil det være noe kryssing i adkomstsonen mellom gang- og sykkeltrafikken og biltrafikken med lette kjøretøy. Her vil imidlertid kryssing skje ved krysset Myråsdaalen – Kveldroveien.

Der gang- og sykkelveien krysser kjøreveiene i adkomstsonen vil det bli oppmerket gangfelt med skilting og forsterket belysning i krysningspunktene.

Trafikkmengdene tilsier at det ikke vil bli gjort andre tiltak, som opphøyet gangfelt. Det vil bli svært lave hastigheter for biltrafikken, spesielt tungtrafikken. Stigning kombinert med krappe svinger bidrar til at hastigheten blir lav, og når dette kombineres med forsterket skilting (blant annet 30 km/t som fartsgrense) må oppmerksomheten ventes å bli høy.

Dersom det oppstår behov for ytterligere tiltak for å sikre gående og syklende, er det mulig å sette opp sykkelsperrer slik at syklistene må redusere farten til ganghastighet og eventuelt gå av sykkelen. Alternativ kan lysregulering benyttes. Eventuelt kan gangfeltene forhåndsvarsles med skilt for å markere gangfeltene bedre.

Trafikksikkerheten i hovedterminalens adkomstsoner

Trafikksikkerhetsutfordringen er at gående og syklende i den nye løsningen må krysse kjøreveier i plan. Men som det er redegjort for foran, er det her snakk om relativt små trafikkmengder, spesielt for gang- og sykkeltrafikken. Når biltrafikken i tillegg vil ha lav hastighet som følge av stigningsforhold, veikurvatur og skilting, vil adkomstsonen være et område hvor ulykkesrisikoen vil være relativt liten.

Krysning i kulvert eller krysning i plan?

Trafikantadferd

I utgangspunktet er en løsning med krysning i kulvert mindre utsatt for ulykker enn en løsning med krysning i plan, slik at en kulvert vil være den beste løsningen ut fra trafikksikkerhet. Men dette forutsetter at trafikantene bruker kulverten. Spørsmålet vi her står overfor er om en kulvert vil virke slik inn på adferden til fotgjengere og syklistene at de heller velger en enklere trase og krysser veibanen i plan? Man har erfaringer for at enkelte vil oppleve det som mindre attraktivt å bruke en kulvert enn å krysse kjøreveien i plan. Dette betyr at spørsmålet om trafikksikkerheten i adkomstsonen ikke er så enkelt å besvare.

I en rapport fra Statens vegvesen som behandler slike løsninger («Attraktiv skoleveg – En verktøykasse for trygge, sosiale og aktive skoleveger», rapport nr. 439, Statens vegvesen) er spørsmålet omkring underganger for gang- og sykkelveier nærmere omtalt. Det pekes på et eksempel fra skoleveier i Drøbak, hvor det er en undergang som utgjør en omvei, og hvor det påpekes at mange trolig vil velge å krysse kjøreveien i plan, selv om det der ikke er tilrettelagt for krysning. Krysning i plan gir alltid korteste vei og gir myke trafikanter en følelse av å være prioritert.

Eksemplet er en skolevei i tettbygd område, og derfor ikke typisk for situasjonen ved Vinterbro næringspark. Men eksemplet viser hvilke vurderinger myndighetene gjør i slike saker i mer bymessige områder, hvor alternativene er å oppgradere undergangen for å gjøre den mer attraktiv, eller å fylle den igjen og etablere krysning i plan. Dette siste alternativet omtales i rapporten som «en hensiktsmessig løsning» i et bymessig område.

Samfunnsøkonomi

Gitt den relativt beskjedne trafikken på gang- og sykkelveien, kombinert med lave kjørehastigheter for bilene i adkomstsonen, er det relevant også å se på de økonomiske faktorer. Er en kulvertløsning en hensiktsmessig løsning i et samfunnsøkonomisk perspektiv? Kostnadene ved en kulvertløsning er relativt store, og samtidig antas nytten å være marginal. Det er ikke gjort noen nærmere analyse omkring dette, men med de små trafikkmengder det er snakk om, kombinert med alv hastighet (skiltet for 30 km/t), vil nytten knyttet til økt trafikksikkerhet trolig ikke stå i forhold til kostnadene ved å bygge en kulvert under kjøreveien inn til hovedterminalen.

7.2 Barn og unges interesser

Barn og unges interesser i denne saken er først og fremst relatert til trafikksikkerheten for de som ferdes i gang- og sykkelveisystemet ved terminalen. Jf. kapittel 7.1.

7.3 Konsekvenser for kommunen

Planendringen vil ikke ha vesentlige konsekvenser for kommunen. Kjøreveiene og gang- og sykkelveiene bygges som private veier.

8 Vedlegg

Vedlegg 1 – Illustrasjonsplan – ny hovedterminal

