

**ÅS KOMMUNE,
KOMMUNEDELPLAN VINTERBRO****UTREDNING AV KONSEKVENSER FOR ” TRAFIKK” VED
GJENNOMFØRING AV FØLGENDE TILTAK:**

- SKITUNNEL OG SKIBAKKE PÅ SYDSIDEN AV RV 156
- HOTELL MED KONFERANSESENTER OG SPA-/BADEANLEGG PÅ SYDSIDEN AV RV 156
- LOKALER FOR HANDEL MED PLASSKREVENDE VARER PÅ SYDSIDEN AV RV 156

JFR. PLANPROGRAM VEDTATT ÅS KOMMUNESTYRE 30.01.08, PKT. 6.2

Utredningen er utført av Rambøll Norge v/ Magne Fjeld og Jostein Øverby på oppdrag fra STEEN & STRØM

Forord

Utredningen er 1 av 8 utredninger beskrevet i planprogram, vedtatt 30.01.08 i tilknytning til Kommunedelplan Vinterbro, Ås kommune. De 8 utredningene skal være underlag for den kommunedelplanen Ås kommune skal utarbeide. Rambøll Norge har gjennomført utredningen på oppdrag fra Steen & Strøm.

Utredningen rommer også vurderinger av alternative lokaliseringer av tiltakets funksjoner, selv om dette i h.h.t. planprogram skulle vært vurdert som del av handelsanalyse. Konsekvenser av tiltaket sett i forhold til rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging og fylkesdelplan handel, service og senterstruktur har imidlertid i prosessen med regionale myndigheter, og særlig Statens vegvesen, fremstått som så sentralt at vi har funnet det riktig å behandle vurdering av alternative lokaliseringsmuligheter sammen med de trafikale spørsmål.

Deler av notatet er presentert for og drøftet med Statens vegvesen i møter 20.11.07 og 13.02.08.

Skøyen, 01. september 2008

Innhold

1	Sammendrag	4
2	Beskrivelse av dagens situasjon	5
2.1	Planprogrammets pkt. 6.2 – trafikk	5
2.2	Overordnet trafikkmønster	5
2.3	Trafikk til dagens senter og kapasitet i vegnettet	7
2.3.1	Trafikk på Rv156 og avkjørsel fra denne	7
2.3.2	Forholdet til overordnet vegnett – E6 og E18	9
2.3.3	Forholdet til overordnet areal- og transportplanlegging	9
2.4	Trafikkulykker	10
2.5	Støymessige forhold	10
2.6	Gang- og sykkeltrafikk	11
2.7	Lokalt kjøremønster og parkering	12
2.8	Kollektivtrafikk	13
2.9	Tiltakets funksjoner – dagens situasjon i Follo	14
2.9.1	Handel med plasskrevende varer	14
2.9.2	Hotell	15
2.9.3	Skibakke og skitunnel	15
3	Hvordan tiltaket påvirker dagens situasjon	16
3.1	Nyskapt trafikk som følge av utbygging	16
3.2	Kapasitet i vegnettet	17
3.3	Trafikkulykker	18
3.4	Støymessige forhold	18
3.5	Endringer i transportarbeid	18
3.6	Endringer i forurensning og energibruk som følge av tiltaket	19
3.7	Gang og sykkeltrafikk	20
3.8	Lokalt kjøremønster og parkering	20
3.9	Kollektivtrafikk	20
3.10	Vurdering av alternative lokaliseringer av tiltakets funksjoner i Follo	20
4	Avbøtende tiltak som bør iverksettes i forhold til mål	22
5	Kilder	24

1 Sammendrag

Overordnet vegnett og tilknytningen til Rv156 har god kapasitet, noe som gir god mulighet for trafikkvekst uten at dette sprenger krysskapasiteten. Tidligere arbeider fra Norconsult anbefaler at høyresvingefeltet østfra inn mot rundkjøringa forlenges. Dette bør vises i ny reguleringsplan. Behov for ytterligere en atkomst til Vinterbro senteret, som tidligere foreslått, må derfor begrunnes ut fra utviklingsproblemer i dagens rundkjøring når Rv156 fungerer som avlastningsveg ved stengt E6.

Det er intet i ulykkesituasjonen lokalt som skulle tilsi spesielle tiltak i nærområdet.

Til tross for at beregningen er basert på et bevisst høyt trafikkgrunnlag gir ikke utbyggingen kapasitetsproblemer i kryss med Rv156. Det foreslås likevel at dagens høyresvingefelt i Rv156 østfra forlenges bakover. Lengden på dette feltet må vurderes nærmere i samarbeid med Statens vegvesen.

Lokalisering av de aktuelle tiltakene på Vinterbro synes å være bedre for det samlede transportarbeid enn om tilsvarende funksjoner spres andre steder i Follo.

Bortsett fra konflikten med kulturminner i området, synes arealbeslaget på Vinterbro å være en mindre konfliktskyt arealbruk enn mange andre alternative lokaliseringer av tiltakets funksjoner i Follo.

Følgende tiltak i eksisterende vegnett vil likevel kunne forbedre de trafikale forholdene:

- dagens høyresvingefelt i Rv156 østfra forlenges
- ny fotgjengerbru over Rv156 holdes åpen for alminnelig ferdsel
- intern trafikkløsning på senterets p-plass gjennomgås med tanke på forenklinger
- det etableres nytt busstopp i tilknytning til ny fotgjengerbru

Følgende tiltak i eksisterende vegnett vil kunne avbøte den situasjonen som oppstår når Nordbytunnelen stenges:

- ny østlig avkjøringsmulighet fra RV 156 til dagens Vinterbro senter. Dette vil kunne redusere belastningen videre vestover på RV 156.
- forenklet og forbedret intern trafikkløsning knyttet til veier og parkering på dagens senterområde

2 Beskrivelse av dagens situasjon

2.1 Planprogrammets pkt. 6.2 – trafikk

For følgende tema beskrives dagens situasjon, fremtidig situasjon uten endringer i planområdet og fremtidig situasjon gitt realisering av et utvidet handelstilbud med plasskrevende varegrupper samt opplevelsesfunksjoner i h.h.t. pkt. 1:

- Overordnet transportsystem på Vinterbro.
- Hovedveisystem E6 og E18; trafikkmengder, kapasitet, avkjøring, adkomst.
- Lokalt veisystem inkl. gang/sykkel; trafikkmengder, kapasitet, fotgjengerkrysning, skolevei, adkomster/avkjøringer, andre særlige forhold. RV 156' rolle som avlastningsvei for E6.
- Kollektivtrafikk
- Forurensning og støy, vekt på konsekvenser for nærliggende boligområder
- Energibruk
- Trafikksikkerhet, risiko og sårbarhet

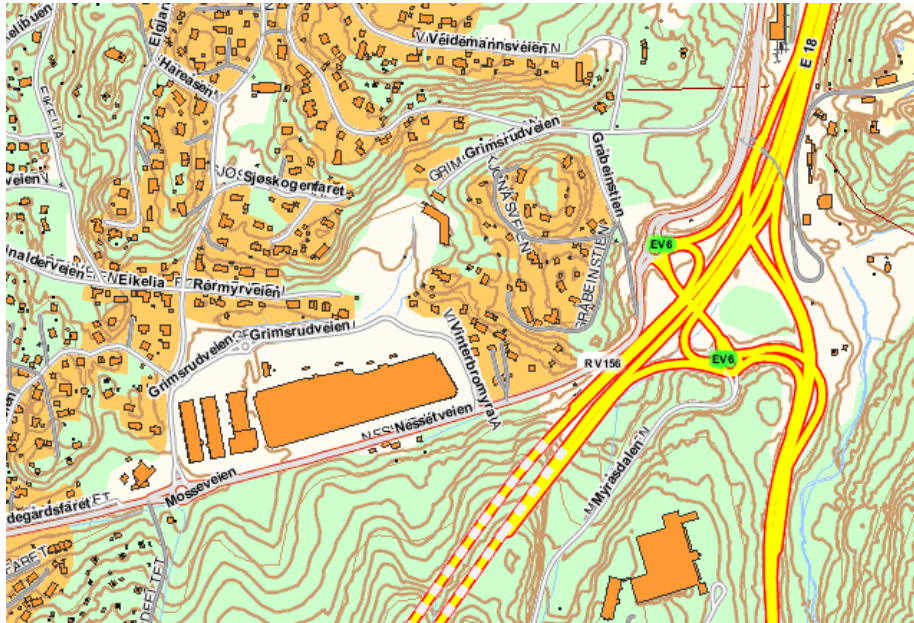
2.2 Overordnet trafikkmønster

Nær sagt all dagens trafikk til Vinterbro senteret kommer fra Rv156, gjennom en rundkjøring vest for senterområdet. Denne avkjøringen omfatter også trafikk til bensinstasjon, boliger/hytter i Sjøskogenområdet, samt Sjøskogen skole.



Atkomst til senteret inn til venstre i rundkjøringa. Foto: Magne Fjeld

Atkomst fra tilgrensende vegnett er som vist på etterfølgende kartutsnitt (fra VisKart).



To bilder som viser atkomstveg på baksiden av senteret. Foto: Magne Fjeld

Trafikkmengden på Rv156, Nessetveien øst for rundkjøringa er opplyst å være 12.700 biler ÅDT. Trafikken på Sjøskogerveien antas å være i området 9.000 biler rett nord for rundkjøringa.

Flyfoto over senterområdet er vist under. (Kilde: Folloportalen)



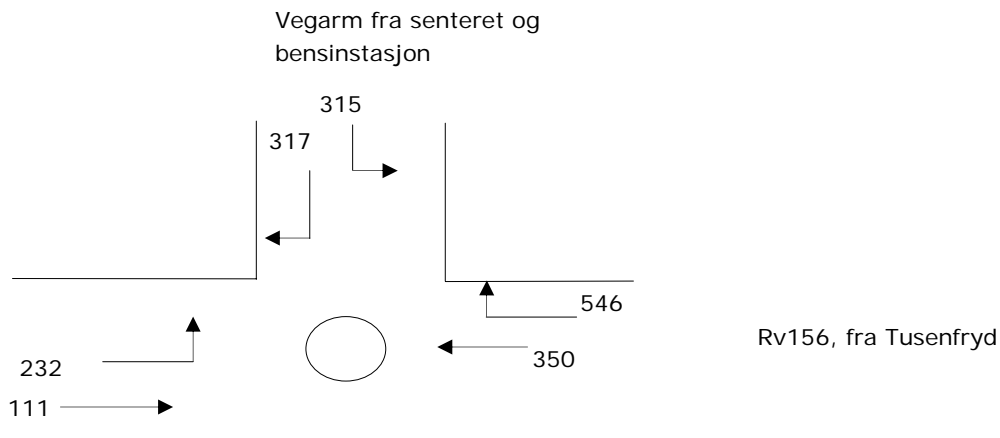
2.3 Trafikk til dagens senter og kapasitet i vegnettet

2.3.1 Trafikk på Rv156 og avkjørsel fra denne

Som grunnlag for trafikkberegningene er det foretatt en korttidstelling i krysset mellom Rv156, Nettetveien og Sjøskogenveien i september 2007.

Denne tellingen viser en rundkjøring med mye trafikk. Trafikken på Rv156 øst for denne rundkjøringa er basert på denne tellingen beregnet til på 12.000 biler (ÅDT), og med en trafikk på vegarmen inn til senteret på 9.200. Dette stemmer godt overens med tidligere oppgitte trafikk tall på Rv156.

Registreringene er foretatt i ettermiddagsrush mellom 1500 og 1800. Trafikkbelastningen i maxtime var følgende:



Tellingene viser en maxtimetraffikk på 632 biler ut og 778 biler inn, til sammen 1.410 biler. Disse tallene stemmer også godt over ens med tidligere registreringer fra 2004 (Norconsult).

Som supplement til dette er det foretatt en ukens radartelling av vegarmen inn mot senteret. Dette bl.a. for å finne ukedvariasjonen. Dette snittet ligger nord for bensinstasjonen, og viser derfor lavere tall enn i rundkjøringa. Trafikken nord for bensinstasjonen er på samme tidspunkt på 586 biler ut og 533 inn, til sammen 1,119 biler.

Til sammenligning ligger trafikken en fredag på 731 + 819 biler, til sammen 1.550 biler. Dette er 10% høyere enn den registrerte onsdagen. Trafikken på lørdag den tellede uka var på 875 + 901 = 1.776 biler i maxtiden, noe som er 26% over den registrerte onsdagen.

Antall besøkende til Vinterbrosenteret er også registrert gjennom en toukers periode (uke 38 og uke 39). Dette baseres på dørtellinger og gjelder kun selve senteret, ikke de separate forretningene lengst i vest. Tallene herfra viste at det var gjennomsnittlig 12.300 kunder innom senteret disse to onsdagene. I maxtime er trafikken beregnet å være 1.700 besøkende. Her var trafikken på fredagene 17.400 (+ 40% i forhold til onsdagene), i maxtiden ca 2.400 besøkende (+ 41%). Hvorfor biltrafikken øker bare med 10% en fredag samtidig som besøkstallet øker med 40% er uklart (flere besøkende pr bil på fredager). For øvrig synes det som om det er god korrelasjon mellom de tre ulike tellingene.

Rundkjøringa ser ut fra observasjoner til å fungere tilfredsstillende et normalt ettermiddagsdøgn. For bl.a. å finne reservekapasitet er det gjort en beregning av trafikkbeklastningen i dag i rundkjøringa basert på disse tallene.

Trafikkbeklastningen onsdag er på 0,42, noe som er helt uproblematisk. Av hensyn til stor trafikk inn mot senteret østfra er høyresvingefeltet forlenget. Vanligvis betegnes trafikksituasjonen som stabil dersom belastningsgraden er under 0,75 – 0,80.

Tilsvarende beregning for trafikken en fredag gir en belastningsgrad på 0,45. Det er her lagt til grunn at øvrig trafikk er 10% høyere på en fredag enn en onsdag. Reservekapasiteten i rundkjøringa er på noe i overkant av 50%. Dette stemmer godt overens med tidligere beregninger foretatt av Norconsult i 2006.

Trafikken til Vinterbrosenteret er, som for andre kjøpesentra, preget av store variasjoner. Typisk mertrafikk inntreer de siste ukene før jul. Når det slike dager er observert tilløp til kø inn mot kjøpesenteret skyldes dette sannsynligvis ikke manglende kapasitet i rundkjøringa, men forhold langs atkomstvegen etter rundkjøringa. Bedre løsninger for fotgjengere som i dag krysser vegbanen utenfor

gangfelt, litt uoversiktlige avkjørselsforhold til p-plassene og øvrige interne veigeometriske forhold bør derfor vurderes og forbedres i det videre arbeidet. Tidligere har det bl.a. vært foreslått en løsning med en ny avkjøring fra Rv156 øst for senteret for å lede trafikken mer direkte mot senterets inngang.

2.3.2 Forholdet til overordnet vegnett – E6 og E18

Trafikken til Vinterbro senteret antas å være ca 8.000 biler (ÅDT) i dag. Med en retningsfordeling som registrert over kan det anslås at ca 4.700 av totalt 12.700 biler på Rv156 øst for rundkjøringa ved Sjøskogenveien er trafikk til/fra Vinterbro senteret. Dette utgjør ca 37% av trafikken her. Noe av denne trafikken forsvinner nordover langs Gamle Mossevei, og noe er lokaltrafikk til Fålesloråsen og Tusenfryd, men det meste, kanskje ca 4.000 biler er trafikk som skal til/fra overordnet vegnett (E6 og E18). Det antas at det meste (anslått ca 80%) kommer nordfra og at denne trafikken fordeles med 2/3 til/fra E6 og 1/3 til/fra E18. Trafikken til/fra Vinterbro senteret utgjør med dette 8% av trafikken på E6 og 7% av trafikken på E18. En betydelig andel av de besøkende til Vinterbro senteret er innom dette på veg til/fra andre gjøremål. %-andelene over gir derfor et noe overdrevet bilde av Vinterbro senterets betydning for trafikken rundt.

Norconsult (2006) hevder at det kan bli til dels betydelige trafikkproblemer på dager der E6 er stengt, og all gjennomgangstrafikken ledes over Rv156. På denne bakgrunnen ble det høsten 2006 fremmet et forslag om å anlegge en ny atkomst til senteret lenger øst. Dette forslaget er senere avvist av Statens vegvesen.

E6 var i perioden 31.01.2006 – 30.01.2008 uplanlagt stengt (grunnet ulykker m.v.) 154 ganger¹ i senterets åpningstid. Dette betyr i praksis at E6 er stengt i den ene retningen nesten to ganger pr uke. Dersom dette skjer i ettermiddagsrushet vil den aktuelle rundkjøringa bli overbelastet, og det oppstår køproblemer ut fra Vinterbro senteret.

For beskrivelse av interne trafikk løsninger henvises det til kapittel 6.

Konklusjon: Overordnet vegnett og tilknytningen til Rv156 har god kapasitet, noe som gir god mulighet for trafikkvekst uten at dette sprenger krysskapasiteten. Tidligere arbeider fra Norconsult anbefaler at høyresvingefeltet østfra inn mot rundkjøringa forlenges. Dette bør vises i kommunedelplan eller ny reguleringsplan. Behov for ytterligere en atkomst til Vinterbro senteret, som tidligere foreslått, må derfor begrunnes ut fra utviklingsproblemer i dagens rundkjøring når Rv156 fungerer som avlastningsveg ved stengt E6.

2.3.3 Forholdet til overordnet areal- og transportplanlegging

Vinterbro-området er allerede - med Tusenfryd og Vinterbro handelspark - et tungt målpoint for mange reiser. Tusenfryd er et nasjonalt målpoint, Vinterbro handelspark er i fylkesdelsplanens forvaltningshierarki definert som et lokalsenter, men er også målpoint i et regionalt marked, jfr. Handelsanalysens (jfr. Kilder) sekundærrområde.

Handel og opplevelser i Vinterbro-området er betydelig bilbasert, jfr. Kap. 2.8 som viser kjøpesenterets lave kollektivandel. Den høye bilandelen har mer med nærhet til hovedveisystem og god tilgjengelighet å gjøre enn at kollektivsystemet er dårlig. Busstilgang til Vinterbro fra Drøbak, Ski og Oslo må

¹ Det egentlige tallet var en del høyere, men skyldtes sprengningsarbeid i forbindelse med spesielle arbeider på Vinterbrusetta.

karakteriseres som god eller svært god, mens tilgangen fra Ås er betydelig dårligere ved at man må reise om Ski.

2.4 Trafikkulykker

Statens vegvesen registrerer løpende antall ulykker med personskade, også i dette området. Ulykkesituasjonen viser følgende (ulykker med personskade de siste 10 år):



Som en ser er det kun to ulykker relatert til vegnettet umiddelbart inntil Vinterbro senteret. Det er registrert en ulykke i rundkjøringen ved bensinstasjonen og en ulykke inne på P-plassen ved senteret. Krysset ved Toveien har til sammenlikning tre ulykker og Rv156 har 8 ulykker på en kort strekning i og rundt kryss med sydgående ramper til/fra E6.

Den ene ulykken i rundkjøringa var en påkjøring bakfra ulykke en lørdag ettermiddag med pent vær og bart føre. Ulykken innebar en lettere skadd person.

Ulykken inne på senterområdet skjedde en lørdag formiddag og gjaldt en påkjørt fotgjenger i fotgjengerfelt. Fotgjengeren ble alvorlig skadd.

Konklusjon: Det er intet i ulykkesituasjonen lokalt som skulle tilsa spesielle tiltak i nærområdet.

2.5 Støymessige forhold

I forbindelse med tidligere utbygging er området nord og vest for senteret (Sjøskogen) skjermet fra støy fra biltrafikken ved støyskjerm/voll.

2.6 Gang- og sykkeltrafikk

Det er noe gang- og sykkeltrafikk til Vinterbro senteret, men denne utgjør en liten andel av den totale trafikken. Noe kommer fra selve Sjøskogen-området, og er således uproblematisk. Noe kommer ned fra Togrenda, og krysser Rv156 planskilt vest for bensinstasjonen. Herfra krysses Sjøskogveien, og man går sannsynligvis over parkeringsarealene, eller følger gangvegen langs Rv156 på motsatt side av senteret i forhold til inngangspartiene. Kryssing av Sjøskogveien skjer i plan, uten at dette synes å være forbundet med særlig stor fare. Selv om biltrafikken er stor, så er farten liten, og kjøreretningene er atskilt med dråpeøy. Fra dette punktet og gjennom parkeringsplassene mangler tilfredsstillende separering av gående/syklende fra biltrafikken fram mot senterets inngangsparti.

Det foregår også en del uregulert fotgjengerkryssing av Sjøskogveien litt lenger inne i området; i området der støyskjermen slutter.

Ungdomsskoleelever på Sjøskogen går på Nordby tun ungdomsskole. En del av dem følger naturlig gangforbindelse langs planlagt boligområde, Bølstadfeltet, og krysser derved Rv156 i plan, uten å gå vestover og bruke gangbrua. Trafikkhastigheten er lav i rundkjøringa, og det er ikke registrert fotgjengerulykker med personskaade her. Sannsynligvis vil en oppmerking av fotgjengerfelt her føre til falsk trygghetsfølelse, og enda mindre bruk av fotgjengerbrua ved Tofaret.

Grimsrudveien har egen gang- og sykkelveg, se bilde under. Denne er sannsynligvis mest i bruk for trafikk til/fra skolen, samt for gangtrafikk fra Sjøskogen. Gående herfra til senteret må krysse over en stor parkeringsplass.

Øvrig trafikk både vestfra og østfra kommer på egen gang- og sykkelveg på nordsiden av Rv156.

Det planlegges for øvrig en gang og sykkelvei fra Myråsdalen og fram til eksisterende gang- og sykkelvei langs Rv156 ved dagens busstopp "Vinterbro" (øst for senteret). Dette vil gi god forbindelse for gående og syklende fra Nygårdkrysset.

Sannsynligvis er det også noe gang og sykkeltrafikk mellom Nordby-området og Vinterbro senteret.



Atkomstveg til parkering og skole. Her er det anlagt separat gang- og sykkelveg fram til skolen. Foto: Magne Fjeld

2.7 Lokalt kjøremønster og parkering

Dagens senter har 1.450 p-plasser tilgjengelig. Registrert maxtime en vanlig lørdag i september hadde 901 biler inn. Med en gjennomsnittlig ståtid på 1,5 time gir dette en reservekapasitet på parkeringen på bare 100 biler. Dette er lite i forhold til høytrafikkperioden i desember. Antall p-plasser burde derfor idéelt sett vært høyere.

Atkomst til de ulike parkeringsarealer er i dag splittet i flere ulike inn- og utkjøringer. Dette gir et litt uryddig bilde, med enkelte potensielle konfliktpunkter, se bilder under.



Atkomst til/fra p-hus skjer rett fra rundkjøring. Her er det innkjøring til p-hus, og til markparkering i vest til høyre, utkjøring fra p-hus i midten og utkjøring fra markparkering til venstre. Dette punktet er uoversiktlig, og de ulike funksjonene bør separeres i større grad. Foto: Magne Fjeld



Hovedinnkjøringen til markparkering utenfor hovedinngang er envegsregulert inn. Utkjøring skjer lengre øst. Samme innkjøring fra sider. Foto: Magne Fjeld

All varelevering skjer bak bygget på riksvegsiden av senteret. Selv om dette området også er åpent for øvrig trafikk er dette godt skjermet fra annen trafikk, og ser ut til å fungere tilfredsstillende.

2.8 Kollektivtrafikk

Området betjenes av ordinære busser langs Rv156, med nærmeste stoppested Sjøskogen, beliggende ved avkjøring til Togrenda, vest for bensinstasjonen, i tilknytning til fotgjengerbrua. Holdeplassen Vinterbro beliggende øst for senteret benyttes også. Linje 541 mellom Drøbak og Oslo stopper på begge disse holdeplassene hver halvtime. I tillegg betjenes disse holdeplassene av linje 543 til/fra Hallangen med fire avganger i rushretning morgen og ettermiddag. Linje 905 (Sværsvann – Siggerud – Ski – Tusenfryd) har stopp i tilknytning til parkeringsplassen ved hovedinngangen til Vinterbro senter en gang i timen (to ganger i rush). Denne bussen gir mulighet for overgang på Ski til buss/tog mot Ås og buss mot Drøbak.

Gangavstanden til linje 541/543 med sitt stopp ved Togrenda (eller nesten ved Vinterbrokrysset) gjør disse mindre attraktive enn de kunne være for trafikanter til senteret. Linje 905 kjører i dag inn til senterets inngang og er godt tilrettelagt for handlende.

Det finnes også en rutebuss fra Oslo sentrum til Tusenfryd. Denne går bare i Tusenfrydsesongen fra ca. 1. mai til 1. oktober. Bussen kjører halvtimesruter utover på formiddagen og tilsvarende tilbake på ettermiddagen.

Holdeplassen på Sjøskogen har i dag ca 200 – 250 påstigende på linje 541/543 hver dag. Holdeplassen Vinterbro har ca 30 påstigende. Av disse antas til sammen maksimalt ca 100 passasjerer å være besøkende til Vinterbro senteret. Linje 905 har ca 70 påstigende utenfor senteret et normaldøgn. Til sammen antas ca 170 kunder eller ca 1,5% å komme til Vinterbro senteret kollektivt. I en undersøkelse gjennomført i 1998 (TØI Rapport 394/1998) svarte 2% av kundene at de kom til Vinterbro-senteret med buss. Dette er relativt lavt, i sammenligning med mer sentrumslokaliserte kjøpesentra:

Stovner / Manglerud senter:	10 – 20 %
Ski storsenter:	20 %
Aker brygge:	40 %
Oslo City:	65 – 70 %

Vinterbro har omtrent samme kollektivandel som Liertoppen (3 %) og noe høyere en Rudshøgda og City syd i Trondheim.

Det kommer et stort antall busser på E6 og E18. Dette er bl.a. busser fra Skjærhalden til Oslo, utenlandsbusser fra Göteborg og Stockholm til Oslo og Flybussekspressen fra Fredrikstad til Gardermoen, til sammen mellom 30 og 40 avganger pr døgn. I dag stopper bussene på E6 ikke mellom Korsegården og Oslo Bussterminal, men med bedre tilrettelegging kan de evt. tilbys stopp i forbindelse med motorvegkrysset mellom E6 og E18. Dette fordrer kortest mulig av- og påkjøring, med tilhørende busstopp i tilknytning til rampene i krysset.

Tidligere har det vært ulike planer for en terminal i området Vinterbro senter. Dette har da vært koblet med et ønske om å flytte linje 541 til hovedvegnettet, og la en lokal matebuss følge Rv156. Disse tankene er ikke støttet av Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL – nå sammenslått med Oslo Sporveier til Ruter AS) som anser dagens trasé for linje 541 som den beste. Etter at ekspressavgangene på linje 542 nå er erstattet på dagtid av stive ruteavganger to ganger i timen langs Rv156 har man ikke hatt trafikknedgang, snarere tvert i mot. Videre anser Ruter AS Vinterbro senter å ligge for langt unna hovedvegnettet.

En evt. bussterminal i området Vinterbro bør kunne betjene overgang mellom de langvegs ekspressbussene på E6 og E18 og mer regionale/lokale ruter. Terminalen bør derfor ligge der

hovedvegene møtes og med kortest mulig kjøreveg fra disse. Betjening av Tusenfryd bør sees i sammenheng med dette. Avstanden fra motorvegkrysset på Vinterbro og til Vinterbrosenteret er for lang til at ekspressbuser vil finne det interessant å forlate E6/E18 for å stoppe der.

For betjening av Vinterbrosenteret er det Ruter as mening at det trengs en ny holdeplass på Rv156 nærmere senteret enn dagens, med direkte gangforbindelse mellom senteret og holdeplassen.



Ny busstopp på RV 156 (øverst i venstre hjørne på illustrasjonen) bør samlokaliseres med ny gangbro. Gangbro vil binde nord- og sydsiden av riksveien sammen. Illustrasjon: Arcasa arkitekter.

2.9 Tiltakets funksjoner – dagens situasjon i Follo

2.9.1 Handel med plasskrevende varer

Det er ikke gjort noen detaljert gjennomgang med utgangspunkt i presise definisjoner når det gjelder dagens situasjon for plasskrevende varehandel i Follo. Men det finnes en viss mengde handel med plasskrevende varer i Vestby Nord (ved tidligere Det Norske Møbelsenter), på Holter i Frogn (ved Drøbak City), i Ski Øst (Drømtorp/Kjeppestad), på Vinterbro, ved Nygårdskrysset i Ås (E18), kanskje noe på Sofiemyr i Oppegård og muligens noe i Vestby syd.

2.9.2 Hotell

Det er 3 hoteller i Drøbak. Disse er knyttet til Drøbak som turistmål og til kurs/ konferanse. Det er ett hotell i Ski med markedsgrunnlag i Ski som sentralt plassert regionsenter, kurs/konferanse. På Mastemyr ligger et hotell basert på konferanse/kurs og nærhet til hovedveisystem inn mot Oslo. Hotell i Ås sentrum ble nedlagt for få år siden.

Det er under planlegging hotell i Vestby, på Nesoddens vestsida (Svestad). I Son er nytt hotell under oppføring.

Det er en tendens i regionens hotellmarked at lokaliseringer skjer i tydelig målpunkt og/eller nær attraksjoner (hvor Oslofjorden kanskje er en selvstendig attraksjon). Etableringer reflekterer også god tilgjengelighet til overordnet veisystem og/eller jernbane.

2.9.3 Skibakke og skitunnel

Det er slalåmbakker (vintersesong) i Ingjeråsen/Ingjerkollen, ved Son og på Varden (Nesodden). I Follo finnes det kunstsno-arenaer for langrenn i Drøbak og på Greverud. Det eksisterer løse ideer om slalåmbakke ved Dal i Frogn. I tillegg er det en forlengst nedlagt slalåmbakke på Siggerud.

3 Hvordan tiltaket påvirker dagens situasjon

3.1 Nyskapt trafikk som følge av utbygging

Basert på arealoppgaver mottatt 13.11.07 gjøres en vurdering av trafikkgenerering av nybyggingen. I tabellen nedenunder er det tatt med de arealer som vil kunne generere trafikk. Parkeringsareal (både inne og ute) er således utelatt i denne oppstillingen.

Når det gjelder turgenerering er erfaringstall fra Statens vegvesen (Håndbok 017 "Veg og gateutforming" og Håndbok 146 "Trafikkberegninger"), PROSAM (Rapport 103 "Turproduksjonstall for kontorbedrifter og kjøpesentre") og egne erfaringer lagt til grunn. Vanligvis er slike betraktninger underlagt betydelig usikkerhet. Det er derfor tatt høyde for usikkerhet i beregningene, som er gjort med bakgrunn i bevisst litt høye (konservative) anslag på turgenerering og døgnfordeling (ikke alle aktiviteter har sammenfallende maxtime).

Type utbygging	Netto størrelse	Turgenereringsfaktor ²	ÅDT	Andel maxtime	Trafikk i maxtime
Plasskrevende handel ³	20.000 m ²	20 pr 100 m ²	4.000	15%	600
Konf.hotell + SPA	12.965 m ²	0,5 – 0,8 turer pr rom	100	10%	10
Skibakke	250 meter lang	Anslag	300	20%	50
Skitunnell	1.300 meter lang	Anslag	300	20%	50
Skiskyting	5 standpl.	Anslag	250	15%	20 ⁴
Fellesfunksjoner	6.000 m ²	- ⁵	0		0
Sum			4.950		730

Når det gjelder trafikken til idrettsanleggene er dette anslåtte summer. Tallene er sannsynligvis for høye, spesielt for maxtime. Disse vil naturlig inntreffe på kveld og i helger da trafikken på vegnettet er lavere enn i dimensjonerende time. Etterfølgende beregninger vil derfor kunne representere en noe mer belastet trafikksituasjon enn den sannsynlige.

Som man ser i tabellen over er det trafikken til storhandelen som er den vesentlige. Denne utgjør i denne beregningen 600 biler av totalt 730 i maxtime. Normalt vil man legge inn en reduksjon på ca 20% (erfaringstall fra Lørenskog) som følge av samhandel. Det er i dette tilfellet relativt få som vil parkere på den ene siden og gå over gangbrua for å handle på den andre siden. Reduksjonen blir derfor noe mindre.

Noen av disse reisende er bilister som likevel ville kjørt forbi på Rv156. Dette gjelder spesielt reisende som foretar handling på vegen hjem i ettermiddagsrushet. Dette utgjør normalt mellom 10 og 30% av de handlende. Vi legger likevel ikke dette inn i våre beregninger, da det er usikkert hvor mye det vil slå ut på storhandelen her.

Samlet anslår vi reduksjonsfaktorene til å være ca 20%. Trafikkgenerering brukt i etterfølgende kapasitetsberegninger blir derfor 584 biler i maxtime.

² Sum inn/ut = ÅDT

³ Definert i henhold til nå ikke gjeldende rundskriv T-1317 om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre som forretninger med salg av biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre.

⁴ I tillegg til de som også er i langrensløypa

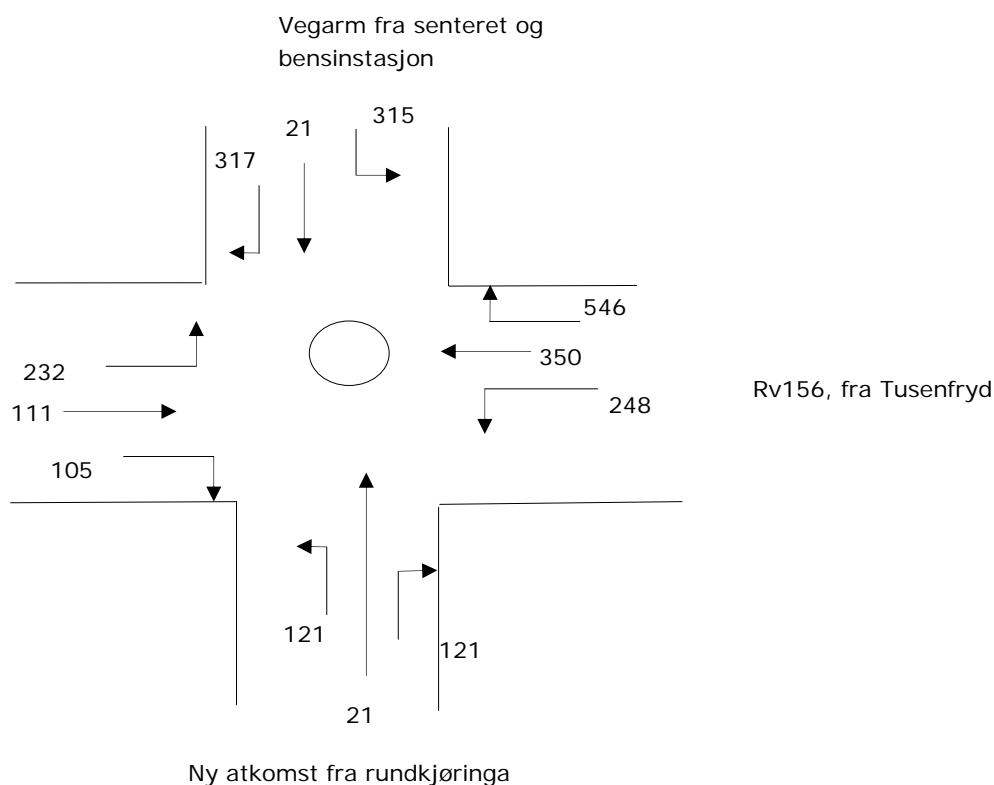
⁵ Antas ikke å generere engenskt trafikk utover de som skal til idrettsanleggene.

Det er planlagt 400 p-plasser på sydsiden. Med en halvtimes gjennomsnittlig ståtid for storhandel og 4 timer for resten gir den beregnede trafikken et behov på 412 p-plasser i maxtiden. Antall nye p-plasser synes derfor å være tilnærmet tilstrekkelig.

3.2 Kapasitet i vegnettet

Kapasitet på fri vegstrekning er normalt høyere enn i kryss. Normalt vil en tofelts veg med hastighet 50 – 70 km/t kunne tåle 1.800 -2.000 biler i timen (sum begge retninger). Grunnet svingebevegelser på og av vil et kryss ha betydelig mer trafikk enn de ulike veglenkene inn mot krysset. Krysskapasiteter ligger fra 1.000 – 1.600 biler (sum trafikk inn mot krysset) for vanlige vikepliktsregulerte kryss til 2 – 3.000 og høyere for signalanlegg og rundkjøringer med flere kjørefelt inn mot krysset. I vårt tilfelle har høyest belastede veglenke i dag 1.322 biler og krysset som helhet 1.871. Disse tallene vil stige til 1.691 og 2.508.

Det sentrale punktet der trafikkveksten kan medføre framkommelighetsproblemer er derfor i rundkjøringa ved bensinstasjonen. Nyskapt trafikk beregnet foran vil her framkomme som en fjerde arm i rundkjøringa. Fra denne vil det bli etablert en ny atkomstveg til nyetableringen på sydsiden av Rv156. Som vist i kapittel 1.2.1 har denne god kapasitet i dag, med en belastningsgrad på 0,42 i maxtiden en vanlig onsdag og 0,45 en fredag. Ved å legge på 584 biler (se foran), samt ta inn en mertrafikk til Bølstadvfeltet (44 boliger) på 220 biler i døgnet, eller 33 biler i rushtid (fordelt 90% inn og 10% ut) blir belastningen i krysset følgende i maxtiden en vanlig onsdag:



Trafikkfordelingen baseres på at nesten all nyskapt trafikk legges til en ny fjerde arm i rundkjøringa.

Med disse forutsetningene øker belastningsgraden fra 0,42 til 0,56. Tilsvarende beregning for en fredag ettermiddag gir en maksimal belastningsgrad på 0,65. Tester viser liten forskjell om noe av den nyskapte trafikken i stedet kommer på eksisterende atkomst til senteret.

Med de samme forutsetninger som er benyttet i 3.1 gir dette en trafikkvekst som følge av nyetableringen på 4% på E18 og 5% på E6. Trafikkveksten på Rv156 blir ca 28% øst for senteret og ca 15% vest for rundkjøringa.

Konklusjon: Til tross for at beregningen er basert på et bevisst høyt trafikkgrunnlag gir ikke utbyggingen kapasitetsproblemer i kryss med Rv156. Det foreslås likevel at dagens høyresvingefelt i Rv156 østfra forlenges bakover. Lengden på dette feltet må vurderes nærmere i samarbeid med Statens vegvesen.

3.3 Trafikkulykker

Det er ikke påvist spesielle ulykkesmessige forhold i området. Antall ulykker vil fortsatt være på et beskjedent nivå, men en må påregne noe vekst i antall ulykker som følge av økte trafikkmengder. Det synes ikke å være behov for spesielle tiltak.

3.4 Støymessige forhold

Tiltaket vil ikke føre til økt trafikk langs boligveger, og medfører derfor ikke økt støybelastning for støyfølsom bebyggelse.

3.5 Endringer i transportarbeid

Det er ingen tvil om at mer aktivitet i området gjennom realisering av tiltakets foreslåtte funksjoner, vil skape økt transportarbeid. Dette er dokumentert i kap. 2.1, og slike konsekvenser vil enhver nyetablering få, såsant det ikke dreier seg om en nyetablering som gjør at tilsvarende eksisterende virksomheter forsvinner annet sted.

Handelsanalysen viser at det er en underdekning i primær og sekundærområdet innenfor plasskrevende varegrupper, d.v.s. at det ikke er grunn til å anta at det vil forsvinne tilsvarende virksomheter andre steder i området når plasskrevende varehandel realiseres på Vinterbro. Avgrenset sett vil bygging av plasskrevende varehandel på Vinterbro kunne gi en netto økning i transportarbeid. Sett i en større regional sammenheng vil samlet transportarbeid kunne reduseres fordi mange fremtidige reiser til plasskrevende varehandel, vil bli kortere enn de er med dagens underdekning i området. For mer nyansert og presis kunnskap om disse forholdene, må det sannsynligvis gjennomføres en undersøkelse av brukeres reisevaner i dag og antatte vaner etter realisering av tiltaket.

Når det gjelder skibakke og skitunnel er dette nye funksjoner i området, de har m.a.o. ikke andre tilsvarende virksomheter i området de kan utkonkurrere. De vil derfor – i kraft av å være noe nytt og publikumsrettet - lokalt og regionalt gi en netto økning i transportarbeid. I en større sammenheng kan en slik lokalisering bidra til redusert transportarbeid gjennom at helårlig trening, konkurranser og

skiaktiviteter kan utfolde seg i Oslo-området og begrense reising til andre og mer fjerntliggende skidestinasjoner.

Det er ikke gjennomført noen nærmere studie av markedet for nye hotellrom i Follo. Tusenfryd har imidlertid tidligere gjort vurderinger knyttet opp til å etablere hotel med tanke på egne gjester, men sesongbegrensningene på Tusenfryd har gjort dette kommersielt vanskelig. Samlokalisering av hotell med helårlige handels- og opplevelsesaktiviteter sannsynliggjør mulighetene for å kunne realisere hotell i Vinterbro-området. Det vil i alle tilfeller gi svært begrenset økning i transportarbeid, sannsynligvis kan en hotelletablering nær skiaktiviteter og Tusenfryd ha som konsekvens at samlet transportarbeid reduseres fordi besøkende kan fine overnatting lokalt og slippe å reise til Ski, Oslo eller Drøbak for å finne hotell.

På den annen side vil det også være slik at med flere tilgrensende aktiviteter innenfor et område, vil mange besøkende oppsøke flere aktiviteter når de først velger å reise til Vinterbro-området. I utgangspunktet er det gjort trafikkvurderinger basert på at alle som reiser til området kun oppsøker en aktivitet, men utfra erfaringer bør det samlede trafikkarbeidet i gamle og nye aktiviteter kunne reduseres med 20-30 % som følge av transportmessige samlokaliseringsevner. I Vinterbrosituasjonen vil et betydelig trafikkvolum konkret kunne handle om at de som oppsøker kjøpesenteret i fremtiden også vil kunne gjøre handel med plasskrevende varegrupper i samme området, mens de idag kanskje må kjøre til Ski, Vestby eller Drøbak for å finne disse plasskrevende varegruppene. Tilsvarende vil gjelde i relasjonen mellom hotell, Tusenfryd og skiaktiviteter og trolig også i sambruk mellom handel og opplevelser.

3.6 Endringer i forurensning og energibruk som følge av tiltaket

Tiltaket vil avgrenset sett og i forhold til erfaringstall for ulike reisemål, gi en økning i ÅDT i den størrelsesorden som er antydnet i 2.1, d.v.s. 4.950 kjøretøy. Erfaringstall peker i retning av at ca. 20 % av trafikken på et målpunkt som Vinterbro gjør to eller flere besøk innenfor området. Det innebærer at i forhold til de knappe 5.000 i økning, så beregnes ca. 1.000 kjøretøy med dobbel reise, fordi de også besøker annen virksomhet.

På Vinterbro, med sin nærhet til hovedveisystem, er en andel av de besøkende (10-30 %) innom fordi de allerede er på hovedveien i retning av et annet målpunkt. Disse gjør altså ingen selvstendig målbar reise til Vinterbro, men kjører bare av fra hovedvei og 2-3 km frem til og tilbake fra senterområdet.

Nøkternt og avgrenset beregnet - og som et tenkt utgangspunkt - vil tiltaket gi i størrelsesorden 3-3.500 kjøretøy i økt ÅDT. Samtidig er det som beskrevet i 3.5, i en større regional sammenheng slik at samlet transportarbeid kan reduseres fordi mange fremtidige reiser til plasskrevende varehandel, vil bli kortere enn de er med dagens underdekning i området. Kanskje er 3.500 nye turer i gjennomsnitt pr. dag som følge av tiltaket et worst-case scenario, mens tallet - sett i en regional transportsammenheng - kan være at tiltaket realisert på Vinterbro gir mindre transportarbeid enn dersom man regner isolert for Vinterbro-området.

Det er forsøkt å anslå noe om hvor langt den gjennomsnittlige Vinterbro-besøker reiser. Modellen tar utgangspunkt i kjørelengdene fra de tettest befolkede områdene og beregner snittet ut ifra stipulert antall innbyggere i hvert område. Primærområdet (Ås og Nesodden) står i en slik modell for anslagsvis 65% av omsetningen, sekundærområdet (øvrigt Follo, fratrukket Enebakk, men tillagt Søndre Nordstrand) for 35 %. Utfra dette er det beregnet at den gjennomsnittlige Vinterbro-besøker reiser 28 km tur/retur Vinterbro. Basert på dette kan det stipuleres en merkjøring pr år til Vinterbroområdet på 30 mill. km.

I forlengelsen av dette resonnementet finnes det mulighet til å diffensiere foruresningsutslipp på drøyt 10 ulike fraksjoner og en rekke biltyper og transportsituasjoner. Konkrete tall på dette sier lite uten reelle sammenligningsgrunnlag. Det vesentlige sammenligningsgrunnlaget ligger i trafikkberegningene som sier at den foreslåtte utbyggingen vil kunne generere en trafikkvekst på mellom 4% (E6) og 28% (Rv156) i tilgrensende vegnett.

3.7 Gang og sykkeltrafikk

Tiltaket innebærer en fotgjengerbru mellom gammel og ny del av senterområdet. Dersom denne forutsettes holdt åpen for alminnelig ferdsel vil den forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken i området gjennom en planfri krysningsmulighet av Rv156.

3.8 Lokalt kjøremønster og parkering

Lokalt kjøremønster påvirkes lite. Det antas at parkering til nyetableringen i hovedsak skjer syd for riksvegen. Ved større arrangementer i helger kan deler av dagens senterparkering også benyttes. For å bedre trafikkavviklingen internt på området kan det vurderes et eget høyresvingefelt på Rv156 østfra, plassert øst for butikkcenteret. Dette vil bidra til en mer ensretting av trafikkstrømmene gjennom senterområdet, og lette bilistenes søk etter p-plass fra hovedinngang og utover. Et slikt kjørefelt vil i betydelig mindre grad enn en rundkjøring påvirke trafikken på Rv156. Et slikt nytt høyresvingefelt på Rv156 østfra bør sees i sammenheng med en forbedret planløsning for parkering og intern trafikk på hele handelssenterets uteområde nord for RV 156. En slik forbedret planløsning bør utarbeides og gjennomføres også uavhengig av andre tiltak. Tilbakeblokkering østover fra rundkjøringen på RV 156 skyldes i stor grad for dårlig avvikling av den interne trafikken på hele handelssenterets uteområde nord for RV 156.

3.9 Kollektivtrafikk

Sett i forhold til primærområdet rundt Vinterbrosenteret (Ås og Nesodden) er eksisterende busstilbud lite tilrettelagt. Dette gjelder spesielt til/fra Nesodden, men også fra Ås sentrum er det manglende offentlig direktekommunikasjon. Det er likevel vanskelig å se for seg at det kan være trafikkgrunnlag for hyppigere og mer direkte busser mot Vinterbro fra Ås sentrum og Nesodden/Tangen. Mulighetene for slike forbedringer er drøftet med Ruter AS.

Som tidligere nevnt er det et behov for å etablere busstopp langs Rv156 nærmere senteret enn det som er tilfellet i dag. Utbyggingsplanene vil legge forholdene til rette for dette ved at det kan etableres bussstopp på begge sider av RV 156 i tilknytning til ny gangbru over riksveien der dagens senter og ny bebyggelse på sydsiden knyttes sammen.

Det kan være aktuelt å forlenge dagens linje mellom Oslo og Tusenfryd til endeholdeplass på Vinterbro.

3.10 Vurdering av alternative lokaliseringer av tiltakets funksjoner i Follo

Det bør ved enhver utbygging søkes lokaliseringer som minimaliserer konflikt med bevaringsverdig bebyggelse, med jordvern, med kulturminner og kulturlandskap. Videre bør tiltak som retter seg mot store innbygger-/kundegrupper lokaliseres slik at transportarbeid minimaliseres, på steder med god

tilgjengelighet og kapasitet i transportsystemet og der det er tilrettelagt for bruk av kollektive transportmidler.

Bygninger for salg av plasskrevende varegrupper. Fylkesdelplan gir føringer for lokalisering til "...randsone til stort eller mellomstor senter". Følgende sentre i Follo er definert som store eller mellomstore: Ski, Vinterbro, Kolbotn, Ås, Drøbak City. Utfra vurderinger gjort under kap. 3.1 og 3.5 (og sannsynligvis motivet også bak fylkesdelplanens lokaliseringsanvisning) kan det være et viktig lokaliseringssprinsipp for plasskrevende varehandel å søke nærhet til andre aktiviteter (annen handel, opplevelser o.a.) som retter seg mot mye av det samme publikum som også skal handle plasskrevende varegrupper. Plasskrevende varegrupper er bilavhengige og betydningen av kollektivt transporttilbud gjelder ikke her.

Aktuelle steder/randsoner til store eller mellomstore senter for lokalisering av handel med plasskrevende varer i Follo:

- Ås sentrumsområde (store konflikter med jordvern, noe begrenset kapasitet i lokalt veisystem – begrenset tilgjengelighet, konflikt med kulturlandskap)
- Ski sentrumsområde (noe konflikt med jordvern, stor trafikkmessige utfordringer i Ski sentrum, særlig hvis lokalisering øst for Ski sentrum – begrenset tilgjengelighet)
- Drøbak City/Holter (lite konfliktfyllt, noe jordvern, begrenset kapasitet i lokalt veisystem - begrenset tilgjengelighet)
- Kolbotn (svært begrenset arealpotensiale i randsone, muligens muligheter på Mastemyr)
- Vinterbro (konflikt med kulturminner).

Måna i Frogn er et område hvor det er avklart på kommuneplan-nivå store arealer til næring. Om dette vil bli plasskrevende varehandel er ikke avklart. Lokalisering av slik næring på Måna synes å være i strid med fylkesdelplan.

Hotell bør lokaliseres der det er funksjoner som skaper overnattingsbehov (eks. i et sentrumsområde, tilknyttet opplevelsesfunksjoner e.l.) og ikke på et sted der hotell er en funksjon alene.

Vinterbro er både tyngdepunkt (handel, Tusenfryd) og tilgjengelig til overordnet veisystem. Større steder og byer har hoteller i sentrum, utenfor sentrumsområder er det målpunktets tyngde som avgjør grunnlag for etablering. Det er ingen ting i overordnede planer/føringer eller i grove markedsvurderinger som tilsier at det ikke er grunnlag for hotell på Vinterbro. Kollektivtilgjengeligheten er god, både mot Ski, Ås, Drøbak og mot Oslo. Utover dette er det ingen føringer som utpeker andre steder i Follo som mer velegnet for hotell-etablering.

Skibakke og skitunnel: Samlokalisering med andre kommersielle aktiviteter må sees som en forutsetning for realisering. Skibakke kan i utgangspunktet lokaliseres hvor som helst, i utlandet finnes det løsninger med skibakke på taket av kjøpesentre. Men for å oppnå en bakke med en brukbar attraktiv størrelse, bør bakken legges i et terreng. Alternativet er bygde konstruksjoner det er vanskelig å se innpasset i noe Follotettsted. Skitunnel kan bygges hvor det skulle være, den kan ligge under eller oppå terreng. Energimessig og estetisk bedre at den ligger under bakken.

Terreng i Follo som gir grunnlag for slalombakke: De høyeste områdene i Follo ligger i Sørmarka i Ski og Enebakk. Dette er områder som infrastrukturmessig ligger uaktuelt til for publikumsdesitanasjoner som innedørs slalombakke. Områdene i Oslofeltets forkastningssoner (Nesoddenlandet øst og vestsida, Svartskoghøyden) har mange steder med høyder og skråninger som fysisk kan være egnet. Manglende infrastruktur og RPR Oslofjorden er hindre for etablering i disse skråningene.

Områder ved Kolbotn (f.eks. Ingjeråsen) har terreng for bakker og gunstig beliggenhet i forhold til tog og med mulighet for god tilknytning til overordnet vegnett, og har Kolbotn sentrum som mulig kommersiell medspiller.

Vinterbros beliggenhet og terrengforhold tilsier at det er blant få egnede steder i Follo for lokalisering av innendørs slalombakke. Buss-stopp med tilknytning til Ski, Ås, Drøbak og Oslo 100 meter fra bunnen av bakken/inngang til skitunnel.

Når det gjelder skitunnel kan denne nesten plasseres hvor som helst, men avhengigheten til andre kommersielle medspillere vil være avgjørende for muligheten til å realisere en skitunnel.

4 Avbøtende tiltak som bør iverksettes i forhold til mål

Aktuelle mål som avbøtende tiltak bør innrettes mot å nå:

Fra Ås kommuneplan:

- Legge tilrette for et utbyggingsmønster som reduserer arealforbruket og transportbehovet.
- Sikre at lokalisering av næringsvirksomhet bygger på ABC-prinsippet.
- Legge tilrette for næring som bygger opp under Vinterbro handelssenter som lokalsenter og Ås sentralområde.

Så lenge det er lokal og regional underdekning av de tiltak som området er tenkt å romme (jfr. Handelsanalyse og beskrivelse i kap. 3.8), vil det ikke kunne oppnås noe samlet redusert transportbehov. Men lokalisering av tiltakene på Vinterbro synes å være bedre for det samlede transportarbeid enn om tilsvarende funksjoner spres andre steder i Follo, særlig hvis det kan gjøres avbøtende tiltak som øker effekten av samlokaliseringer i Vinterbro-området, se nedenfor. Bortsett fra konflikten med kulturminner i området, synes arealbeslaget på Vinterbro å være en mindre konfliktfylt arealbruk enn mange andre alternative lokaliseringer av tiltakets funksjoner i Follo. Avbøtende tiltak i forhold til kulturminnene er drøftet i egen utredning.

ABC-modellen er utviklet med sikte på å forbedre framkommeligheten for godstrafikken og å forbedre miljøet i byer/(tettsteder). Modellen gir en klassifisering av områder ut fra deres tilgjengelighet for henholdsvis vei og kollektivtransport. Det er vanskelig å plassere nye tiltak på Vinterbro inn i dette systemet, bla. fordi det ikke fanger opp opplevelsesfunksjonene og hotell. Utfra den lave kollektivandelen er ikke Vinterbro noe A eller B-område, men heller et C-område som ikke burde være arbeidsplassintensivt eller publikumsrettet. Samtidig sier fylkesdelplanen at lokalisering av plasskrevende varegrupper skal baseres bla. på god biltilgjengelighet.

Tiltakene i seg selv bygger opp under og styrker Vinterbro handelssenter som et lokalsenter med flere kommersielle ben å stå på i konkurranse med andre sentra. Samtidig er det klart at tiltakene retter seg mot et mye større publikum enn de helt lokale, men dette er ikke annerledes enn hva tilfellet allerede er på Vinterbro. For å styrke lokal tilhørighet og bruk, er det viktig at skibakke og skitunnel får en profil og pris som gjør at det blir et attraktivt tilbud for lokalbefolkningen. Dette kan først og fremst oppnås gjennom at tilbudene får kommersiell bærekraft gjennom samlokalisering med andre sterke kommersielle aktiviteter. Handelsanalysen mener å påvise at tiltakene ikke undergraver handelen i Ås sentrum. Miksen av tiltak som er foreslått er det beste avbøtende tiltak for å oppnå målet med å bygge opp under Vinterbro som lokalsenter.

Den foreslåtte utbyggingen vil kunne generere en trafikkvekst på mellom 4% (E6) og 28% (Rv156) i tilgrensende vegnett. Utbyggingen synes likevel ikke å medføre vesentlige trafikale problemer.

Følgende tiltak i eksisterende vegnett vil likevel kunne forbedre de trafikale forholdene:

- dagens høyresvingefelt i Rv156 østfra forlenges
- ny fotgjengerbru over Rv156 holdes åpen for alminnelig ferdsel
- intern trafikkløsning på senterets p-plass gjennomgås med tanke på forenklinger/forbedringer
- det etableres nytt busstopp i tilknytning til ny fotgjengerbru

Følgende tiltak i eksisterende vegnett vil kunne avbøte den situasjonen som oppstår når Nordbytunnelen stenges:

- ny østlig avkjøringsmulighet fra RV 156 til dagens Vinterbro senter. Dette vil kunne redusere belastningen videre vestover på RV 156.
- forenklet og forbedret intern trafikkløsning knyttet til veier og parkering på dagens senterområde

Å gjennomføre tiltak som tilrettelegger for økt sambruk mellom alle funksjoner i Vinterbro-området vil være av betydning for å motivere for slik sambruk og dermed avbøte økningen i transportarbeid. Dette kan være fysiske tiltak som å forlenge Tusenfrydbussen fra Oslo videre frem til Vinterbro handelspark og nye tiltak og/eller tilrettelegge annen skytteltransport mellom Tusenfryd og Vinterbro. Men det kan også være organiseringstiltak i relasjonen mellom aktiviteter i området knyttet til informasjon, samkjøring av åpningstider, felles arrangementer o.l.

5 Kilder

- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Møter med Statens vegvesen
- Møte med Ruter AS
- "Vinterbro senter – trafikkapasitet ved utvidet senter", Norconsult august 2006
- Trafikktellinger
- Handelsanalyse, utredning i h.h.t. planprogrammet pkt. 6.4.
- Statens vegvesens ulykkesstatistikk
- TØI Rapport 394/1998
- Statens vegvesens håndbok 017 "Veg og gateutforming"
- Statens vegvesens håndbok 146 "Trafikkberegninger"
- PROSAM rapport 103 "Turproduksjonstall for kontorbedrifter og kjøpesentre"
- Rutetabeller, Ruter AS
- Planprogram til Kommunedelplan Vinterbro, Ås kommunestyre 30.01.08
- Ås kommuneplan 2007-19