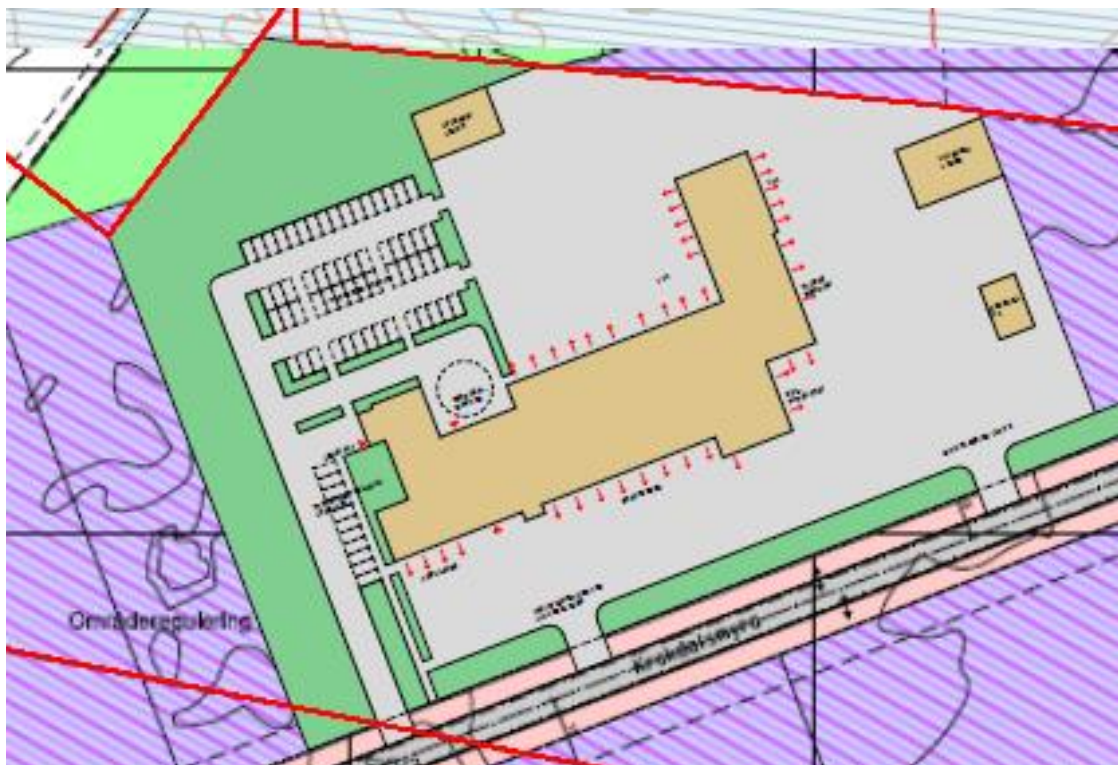


Beregnet til
Fauske kommune

Dokument type
Rapport

Dato
Januar 2018

TRAFIKKANALYSE TERMINALVEIEN ØST I FAUSKE



TRAFIKKANALYSE TERMINALVEIEN ØST I FAUSKE

Revisjon **0**
Dato **09/01/2018**
Utført av **Dimmen / Lunde**
Kontrollert av **Lunde**
Godkjent av **Lunde**
Beskrivelse Trafikkanalyse vedrørende driftsteknisk bygg og bygg for legevakt,
brann og ambulanse i Fauske

Forside Forslag situasjonsplan des 2017

Ref. 1350026340

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	INNLEDNING	1
2.	METODIKK OG FORUTSETNINGER FOR ANALYSEN	2
3.	PLANLAGT UTBYGGING	4
4.	TRAFIKKMENGDER OG TURPRODUKSJON	5
4.1	Trafikk til og fra nybygget	5
4.2	Trafikk fra resten av næringsområdet	6
4.3	Endring i Holtanveien og ny riksvegtrase	7
4.4	Trafikk i Krokdalsmyra	8
4.5	Trafikk i Terminalveien	9
4.6	Oppsummering trafikk	9
5.	TILGJENGELIGHET OG FRAMKOMMELIGHET	11
6.	OPPSUMMERING OG ANBEFALING	14

FIGURLISTE

Figur 1	Utsnitt av oppdatert områdeplan. Fauske kommune 1/12-2017	2
Figur 2	Skisse av kanalisert kryss med E6	3
Figur 3	Foreløpig situasjonsplan	4
Figur 4	Ansatte ved nytt driftsteknisk bygg	5
Figur 5	Aktivitetsfordeling etater	5
Figur 6	Kommuneplanens bestemmelser for Terminalveien øst	6
Figur 7	Parkeringskrav i Fauske kommune	6
Figur 8	Ledig tomteareal i område B15	8
Figur 9	Grov ÅDT-oversikt	10
Figur 10	Dagens og framtidig lokalisering av brann, ambulanse og legevakt ..	11
Figur 11	Skisse av siktkrav i krysset	13

1. INNLEDNING

Fauske kommune har bedt Rambøll Norge AS om å foreta en trafikkanalyse i forbindelse med realisering av et nytt driftsbygg for teknisk sektor i kommunen. I samme bygget skal en også ha legevakt, ambulanse og brannstasjon i tillegg til sivilforsvaret. Sistnevnte instans vil kun ha lager og ingen ansatte på stedet.

Nybygget er tenkt plassert i næringsområdet "Terminalveien øst" like nord for sentrum. Adkomst til nybygget er fra Terminalveien, som er arm av E6, og en ennå ikke opparbeidet internveg i området, Krokaldsmyra. Næringsområdet er regulert til handel, kontor og industri. I trafikkanalysen skal en spesielt vurdere hvilke konsekvenser denne lokaliseringen har for nødetatenes behov for både tilgjengelighet og framkommelighet.

De siste sentrale plandokumentene der dette området er omtalt er:

- *Handelsanalyse, Fauske sentrum*. Norconsult, januar 2015.
- *Områderegulering Terminalveien øst. Supplerende trafikkanalyse*. Norconsult, februar 2016.
- *Områdeplan med reguleringsbestemmelser PlanID 2011002*. Fauske kommune, revidert februar 2016.
- *Kommuneplan (under arbeid), 2. gangs høring*. Fauske kommune, forventet vedtatt februar 2018.
- *Trafikkanalyse for nytt blålys- og driftsbygg*. Fauske kommune, desember 2017.

Vi har også mottatt foreløpig utkast / skisse av situasjonsplan for det nye bygget:

- *Teknisk driftsbygg og blålysbygg, situasjonsplan*. Norconsult, desember 2017

2. METODIKK OG FORUTSETNINGER FOR ANALYSEN

Det er naturlig å bygge videre på allerede gjennomførte trafikkanalyser i forbindelse med denne etableringen.

I områdeplanen var det rekkefølgebestemmelser som ville ha en viss innvirkning på tilgjengelighet og framkommelighet:

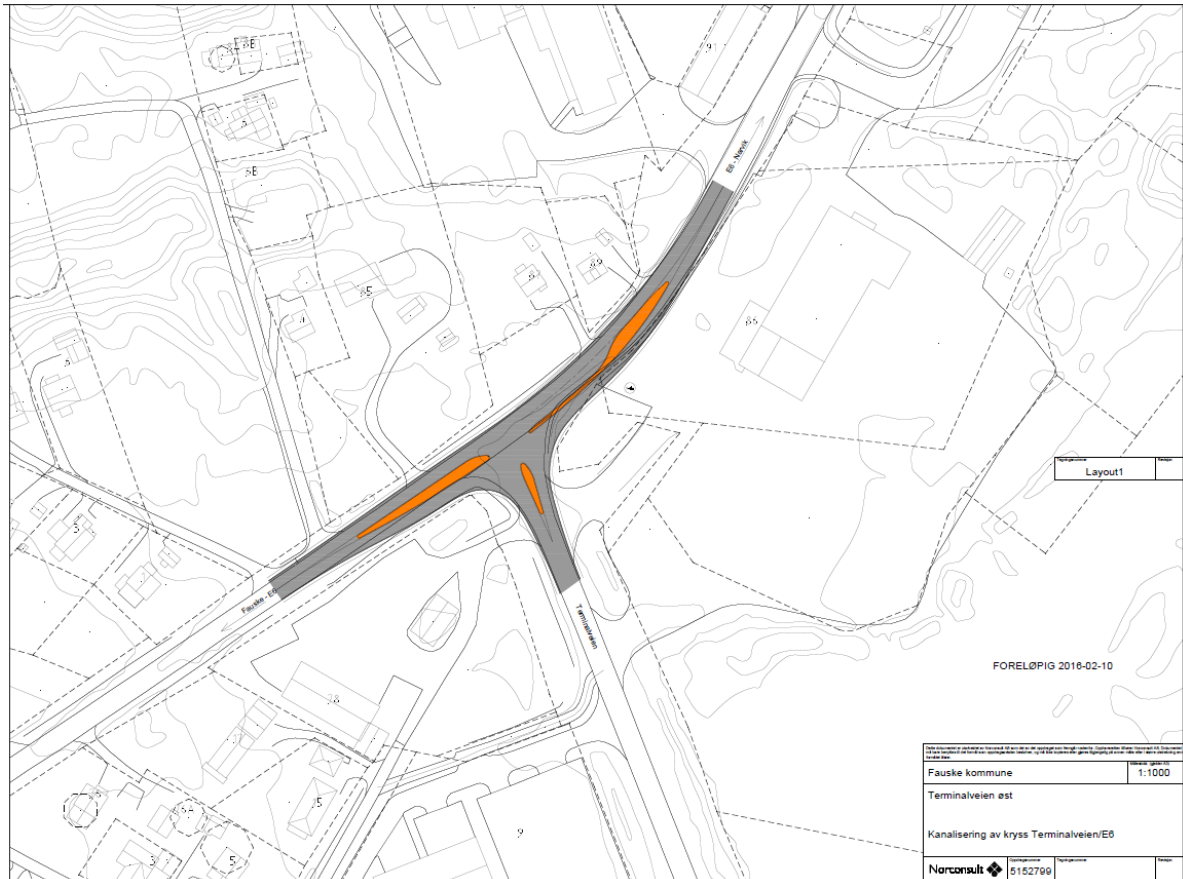
- Rundkjøring fra tilførselsvegen og Terminalveien
- Gang- og sykkelveg i Terminalveien

Rekkefølgebestemmelsene var imidlertid bare for utbygging av de to områdene som er nærmest Terminalveien, FK/I-1 og FK/I-2, og er de samme områdene som er avsatt til forretningsformål. I forhold til kommuneplanens bestemmelser og hvilke områder som først vil bli utbygd er det usikkert når disse tiltakene blir gjennomført.



Figur 1 Utsnitt av oppdatert områdeplan. Fauske kommune 1/12-2017

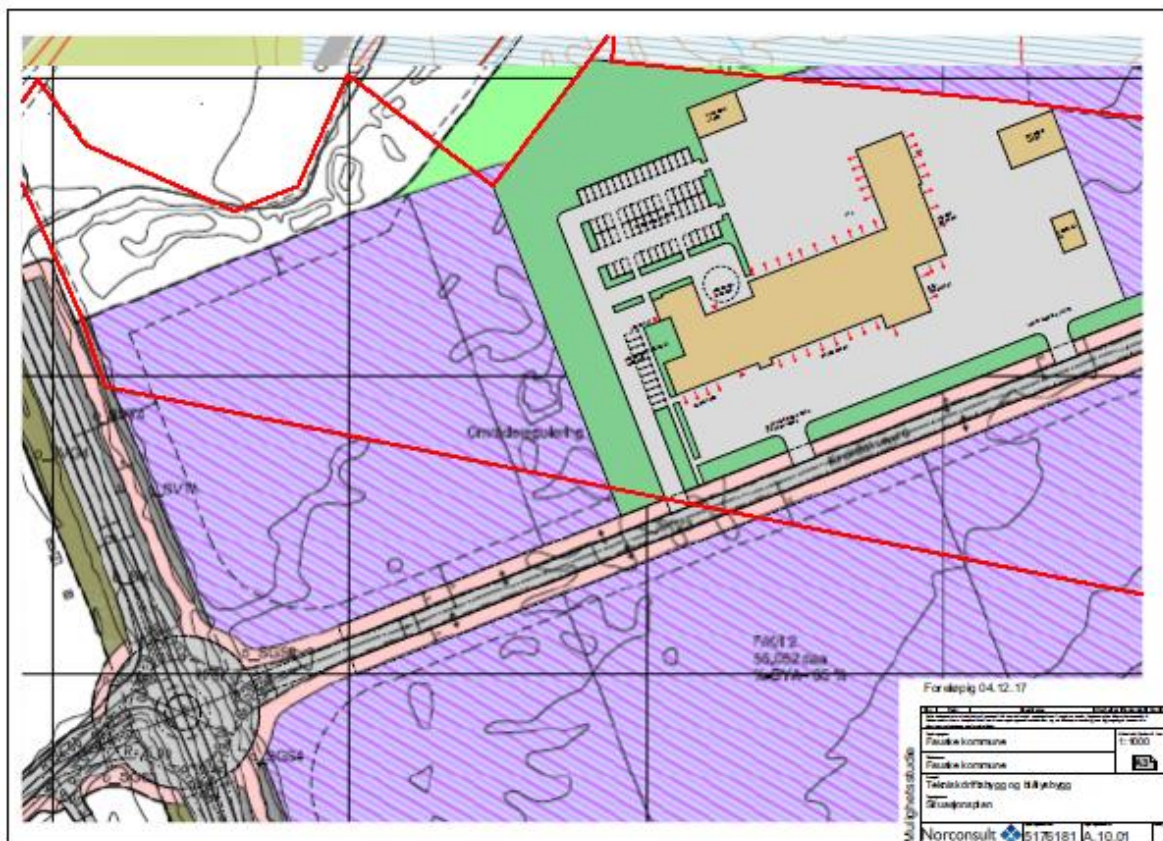
Ut fra trafikkmengdene i krysset mellom Terminalveien og E6 burde dette krysset ha vært kanalisert. I et planutkast utarbeidet av Norconsult (februar 2016) ser en at det er mulig å få til dette uten store endringer i forhold til dagens trafikkbareal / veggrunn. I forslag til handlingsprogram for Nasjonal transportplan 2018-2023 er det ikke foreslått kanalisering av krysset eller andre tiltak i kryss med Terminalveien. Ny trase for E6 og rv 80 er heller ikke nevnt i Nasjonal transportplan for perioden 2018 – 2029. Som en del av riksvegnettet kan det likevel komme krav om tiltak fra vegholder (Statens vegvesen) ved nyetableringer som endrer trafikksituasjonen i Terminalveien eller E6.



Figur 2 Skisse av kanalisert kryss med E6

3. PLANLAGT UTBYGGING

Utgangspunktet for denne analysen er bygg og tomt i nordre del av området. Neste figur viser foreløpig situasjonsplan (Norconsult 4/12-2017)



Figur 3 Foreløpig situasjonsplan

Situasjonsplanen viser tre adkomster til området fra Krokdalsmyra som går fra krysset med Terminalveien. Lengst vest er det adkomst for ansatte og besøkende til legevakten. I midten er inn- og utkjøring for ambulanse og brann. Lengst øst er det adkomst for driftsrelaterte formål, inkludert driftskjøretøy og lagermateriell. Situasjonsplanen viser fortau i Krokdalsmyra og gs-veg og rundkjøring i Terminalveien.

I og med at rekkefølgebestemmelsene ikke krever at det skal bygges rundkjøring / gangveg i Terminalveien i forbindelse med denne utbyggingen, kan en i prinsippet ha fire faser i dette området:

1. Teknisk driftsbygg som eneste etablerte aktør i området. Vanlig vikepliktsregulert X-kryss med Terminalveien.
2. Etter utbygging av FK/I-1 og FK/I-2, med rundkjøring og gangveg i Terminalveien.
3. Trafikk fra Holtanveien overføres til denne vegen. Nytt boligfelt øst for Holtanveien.
4. Ny E6 og rv 80 lagt utenom Fauske sentrum. Ny E6 vil gå like nord for området.

I oppstillingen ovenfor kan en anta at nummer tre og fire ligger en del år fram i tid. Det kan i prinsippet etableres flere virksomheter i området før rundkjøringen blir bygget. I første omgang kan en uansett vurdere trafikksituasjonen ut fra at det blir et vikepliktsregulert kryss (X-kryss) med Terminalveien.

4. TRAFIKKMENGDER OG TURPRODUKSJON

I tidligere analyser er det gjort beregninger av dagens og framtidig trafikk i området. Som nevnt innledningsvis vil en kunne benytte dette materialet for å justere tidligere resultater.

4.1 Trafikk til og fra nybygget

Antall ansatte i det aktuelle bygget gir grunnlag for en gjennomsnittsvurdering av arbeidsreisetrafikk. Dette er personer som kommer med bil, sykkel eller til fots. I tillegg vil det være noen "faste" leveranser av rekvisita og forbruksvarer til driften av bygget.

Det er gitt følgende opplysninger om antall ansatte i bygget:

Pr 17.10.2017	Brann	Sivilforsvaret	Ambulanse	Legevakt	VVA	Vedlikehold og drift	Park/Idrett	Renhold	Sum
Antall ansatte	21	0	15,5	35	17	12	4	4	108,5
Dag	5		7	5	17	12	4	4	54
Natt			6	4		0	0	0	10

Figur 4 Ansatte ved nytt driftsteknisk bygg

I forhold til turproduksjon blir det bemanning på dag og natt som blir utslagsgivende, dvs at det er 64 personer som vil arbeide i bygget i løpet av et døgn. Foreløpig situasjonsplan viser 58 parkeringsplasser for ansatte. Med relativt stor bilandel der noen bilbrukere har ekstraturer enkelte dager utgjør dette omtrent 150 turer pr dag.

I trafikkanalysen for nybygget (Fauske kommune 2017) er aktivitetsfordelingen registrert, og en har beregnet en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) til å være ca 370. VVA-relatert trafikk utgjør omtrent halvparten, mens omtrent en firedel er trafikk relatert til legevakten, jf. neste figur.



Figur 5 Aktivitetsfordeling etater

I og med at det er heldøgnsdrift for en del aktiviteter vil blant annet skiftordning og legevaktbesøk medføre at bygget ikke vil ha utpreget morgen- og ettermiddagsrush.

4.2 Trafikk fra resten av næringsområdet

I kommuneplanens arealdel er det gitt føringer for arealbruken i området, omtalt som BKB05_F:

BKB05_F	Terminalveien øst	Forretning/næringsbebyggelse. Lager, service og distribusjon for netthandel kan etableres med inntil 6.000m ² BRA. Det kan etableres inntil 5.200 m ² BRA forretning. Av dette skal minimum 4.900 m ² begrenses til handel med plasskrevende varegrupper som biler, motorkjøretøy, lystbåter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, salg fra planteskoler/hagesentre, møbelvarehus og brune- og hvitevarer. Denne oppstillingen er uttømmende. Areal til fysisk utsalg tilknyttet netthandel kan ikke overstige 300m ² og skal inngå i det totale arealet avsatt til forretning.
----------------	-------------------	---

Figur 6 Kommuneplanens bestemmelser for Terminalveien øst

I planbestemmelsene er det også krav om at det utarbeides reguleringsplan før en igangsetter tiltak. Resterende areal i området er nå ca 55 daa sør for Krokdalsmyra og 18 daa på nordsiden, i alt 73 daa. Med en utnyttelsesgrad på 65% gir det til sammen 47,5 daa det kan etableres bygninger eller annet opparbeidet areal på, for eksempel parkeringsplasser, internveg og utendørslager.

I henhold til formålsspesifiseringen (ref. Figur 6) og kommunens parkeringsbestemmelser (ref. Figur 7) har en et grunnlag for hvor mange parkeringsplasser disse formålene vil medføre.

Virksomhet	Enhet	Sone A		Sone B		Sone C		Sone D	
		Bil	Sykkel	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
Bolig ≤ 25m ² BRA	Pr.boenhet	0,3	1	0,3	1	0,3	1	0,3	1
Bolig ≤ 50m ² BRA	Pr.boenhet	0,5	2	0,8	2	1,0	2	1	2
Bolig > 50m ² BRA	Pr.boenhet	0,7	2	1,2	2	1,4	2	1,5	2
Kontor	100m ² BRA	0,5 - 0,8	2	0,8 - 1,5	2,0	1,5	1,5	1	2
Forretning/dagligvare	100m ² BRA	0,8 - 1,0	2	1,5 - 3,0	1,5	2,0	1	1	1
Kjøpesenter	100m ² BRA	0,7 - 1,0	2	1,0 - 2,0	1,5	-	-	-	-
Industri/vare/lager	100m ² BRA	0,5 - 1,0	0,5	0,5 - 1,0	0,5	1	0,5	-	-
Hotell/overnatting	Gjesterom	0,1	0,2	0,4	0,2	0,6	0,1	-	-
Bensinstasjon	Årsverk	0,5	1	0,8	1	1	0,5	-	-

Figur 7 Parkeringskrav i Fauske kommune

Terminalveien øst ligger i sone C, og det er spesifisert arealbruk for 11 200 m²:

Lager, service inkl. distribusjon:	6 000 m ² , 1 p-plass pr 100 m ² . 60 plasser.
Forretning, plasskrevende:	4 900 m ² , 1,5 p-plass pr 100 m ² . 74 plasser *).
Forretning, netthandel (detalj):	300 m ² , 2 p-plasser pr 100 m ² . 6 plasser.

** Merknad: Kommunens parkeringskrav dekker ikke begrepet "plasskrevende varer", og det er her valgt en middelvei mellom detaljhandel og lager.*

I beregning kan en basere seg på salgsareal (BRA) eller antall parkeringsplasser. Erfaringstallene varierer en del, og en må basere seg på gjennomsnittsverdiene. Plasskrevende varer har en stor spennvidde, og det er for eksempel ganske stor variasjon i hvor mye trafikk en bilforretning genererer i forhold til en butikk for brune- og hvitevarer. Vegvesenets håndbok (utgitt 1988) angir noen verdier, og i tillegg er det seinere utført registreringer og beregninger som blant annet er oppsummert i flere PROSAM-rapporter.

I drøftingen nedenfor har vi brukt erfarings- og gjennomsnittstall fra disse kildene.

- Lager har en gjennomsnittlig turproduksjon på 3,5 bilturer pr 100 m², noe som utgjør 210 turer pr dag. Det gir også 3,5 turer pr parkeringsplass i forhold til kommunens parkeringskrav.
- Plasskrevende varer har en turproduksjon på 8-9 turer pr plass pr døgn, noe som tilsier ca 630 turer pr dag.
- Detaljhandel har 45 bilturer pr 100 m², og det gir 135 turer pr dag. Det tilsier 23 turer pr parkeringsplass.

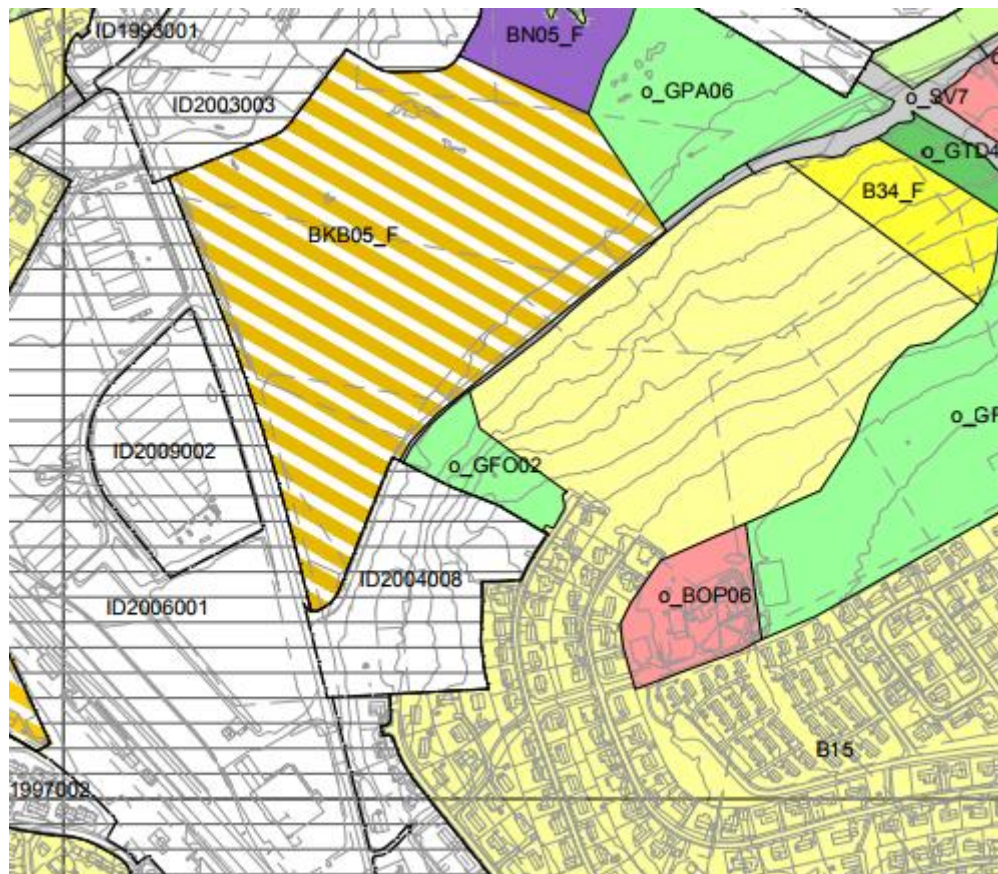
I forhold til den spesifiserte arealbruken kan en anslå at det vil utgjøre ca 975 turer pr dag. Omgjort til vanlig årsdøgntrafikk blir det i ca 900 kjt/døgn. Inkludert det planlagte nybygget blir trafikken omtrent 1 300 kjt/døgn.

I tillegg vi det komme trafikk fra resten av næringsområdet, areal som ikke er spesielt omtalt i reguleringsbestemmelsene. Hvis det ikke etableres virksomheter som er spesielt arbeidsplassintensive, eller som har spesielt mye varetransport og besøk, bør en kunne anta at samlet trafikk fra næringsområdet vil være under 2 000 kjt/døgn.

4.3 Endring i Holtanveien og ny riksvegtrase

Det er forutsatt at Holtanveien skal omlegges i sør slik at den kommer inn på Krokdalsmyra som er den nye internvegen gjennom næringsområdet. Ut fra tidligere trafikktegninger i maksimal-timen er dagens ÅDT i Holtanveien omtrent 90 (9 biler i maksimaltiden). Boligområdet Hauanbakken (ID2004008) skal fremdeles ha adkomst via dagens kryss med Terminalveien, og vil dermed ikke ha innvirkning på framtidig trafikk i Krokdalsmyra. Adkomstvegen til dette feltet får nytt navn, Ungdomsveien.

Ut fra kommuneplanens arealdel er det et ubebygd område innenfor B15 og B34_F som vil gi trafikkøkning ved utbygging. I planbeskrivelsen for ny kommuneplan er det angitt 100 nye boenheter langs Holtanveien. Det er usikkert når dette feltet vil bli realisert.



Figur 8 Ledig tomteareal i område B15

Hvor mye trafikk boenhetene vil gi i Krokdalsmyra er blant annet avhengig av om Gryttingveien vil bli gjort tilgjengelig for gjennomkjøring.

Boliger har en variabel turproduksjon på mellom 2,5 og 5,0 bilturer pr døgn.

Vi kan forutsette høy bilbruk og 4,0 bilturer pr døgn. Med tillegg av dagens trafikk i Holtanveien utgjør dette da ca 500 kjt/døgn.

Den aktuelle nye traseen for E6 sees i Figur 8 like nord for område o_GPA06. Når denne er realisert vil det gi en annen trafikkbelastning på E6 gjennom sentrum, og en kan også få en annen bruk av Holtanveien og Krokdalsmyra enn i dag.

4.4 Trafikk i Krokdalsmyra

Følgende forhold er uklare med hensyn til trafikkmengde og tidspunkt for endring / utbygging:

- Framtidig arealbruk i resten av område BKB05_F
- Boligutbygging i område B15 og B34_F
- Ny E6 og rv 80

En vurdering av trafikkmengdene i Krokdalsmyra blir derfor basert på at trafikk i Holtanveien overføres til Krokdalsmyra, et nytt teknisk driftsbygg og at lager- eller salgsarealer blir maksimalt utnyttet slik det er beskrevet i planretningslinjene.

Ut fra drøftingen i kapittel 4.2 og 4.3 kan vi anta at det nye boligfeltet og næringsområdet vil gi en trafikkmengde på ca 2500 kjt/døgn. Det er usikkert når boligutbyggingen vil skje, det er også uvisst når E6 blir omlagt.

Personbiltrafikken vil neppe ha et veldig tydelig morgen- og ettermiddagsrush fordi utsalgssteder har en annen åpningstid og et annet besøksmønster enn typiske arbeidsplasser. I tillegg vil sammenkoblingen med Holtanveien gi en motsatt retning på arbeidsreiser i Krokdalsmyra i forhold til de som skal til Terminalveien øst på arbeid.

Anslaget på trafikkmengde er betydelig lavere enn det som ble beregnet i "Supplerende trafikkanalyse" (Norconsult feb. 2016). Selv med full utbygging av Terminalveien øst vil det være restkapasitet i trafikksystemet.

4.5 Trafikk i Terminalveien

Det er gjort rede for årsaker til en del av den trafikkveksten som har vært i Terminalveien de siste åra. Oppdaterte trafikk tall fra Statens vegvesen / NVDB viser at det har vært en viss trafikkøkning i Terminalveien. I et lengre tidsperspektiv kan en derfor basere seg på langsiktig trend som blir justert med den særskilte effekten nybygging vil medføre.

Kommuneplanen for Fauske peker ikke på spesielle forhold som gir ekstra stor aktivitetsvekst de kommende åra. Det vil dermed være en generell utviklingstrend i Fauske, og da er det endringen i området Terminalveien øst som trolig vil gi størst trafikkendring i Terminalveien.

NVDB / Vegkart.no (Statens vegvesen) angir ÅDT 2016 i kryssområdet til å være følgende:

E6 Follaveien (sør for kryss) ÅDT 2016: 4 800

E6 Follaveien (nord for kryss) ÅDT 2016: 4 500

Terminalveien ÅDT 2016: 3 057 (gjennomsnittsverdi fra kryss E6 til jernbanestasjonen)

Ut fra trafikk tellingene (Norconsult 2015) ser en at det er ganske mye trafikk mellom E6 Follaveien og Byggmakker / Rema 1000, og mellom E6 og Fauske Handelpark. Krokdalsmyra er planlagt i samme kryss som dagens avkjøring til Fauske Handelpark. I Terminalveien er trafikken sør for nytt kryss med Krokdalsmyra / Fauske Handelpark omtrent halvert i forhold til trafikken lengst nord mot kryss med E6. Ut fra trafikk registreringene kan det se ut som at ÅDT i Terminalveien er ca 4000 i nord mot kryss E6, og ca 2000 i sør ved kryss med avkjøring til jernbanestasjonen.

4.6 Oppsummering trafikk

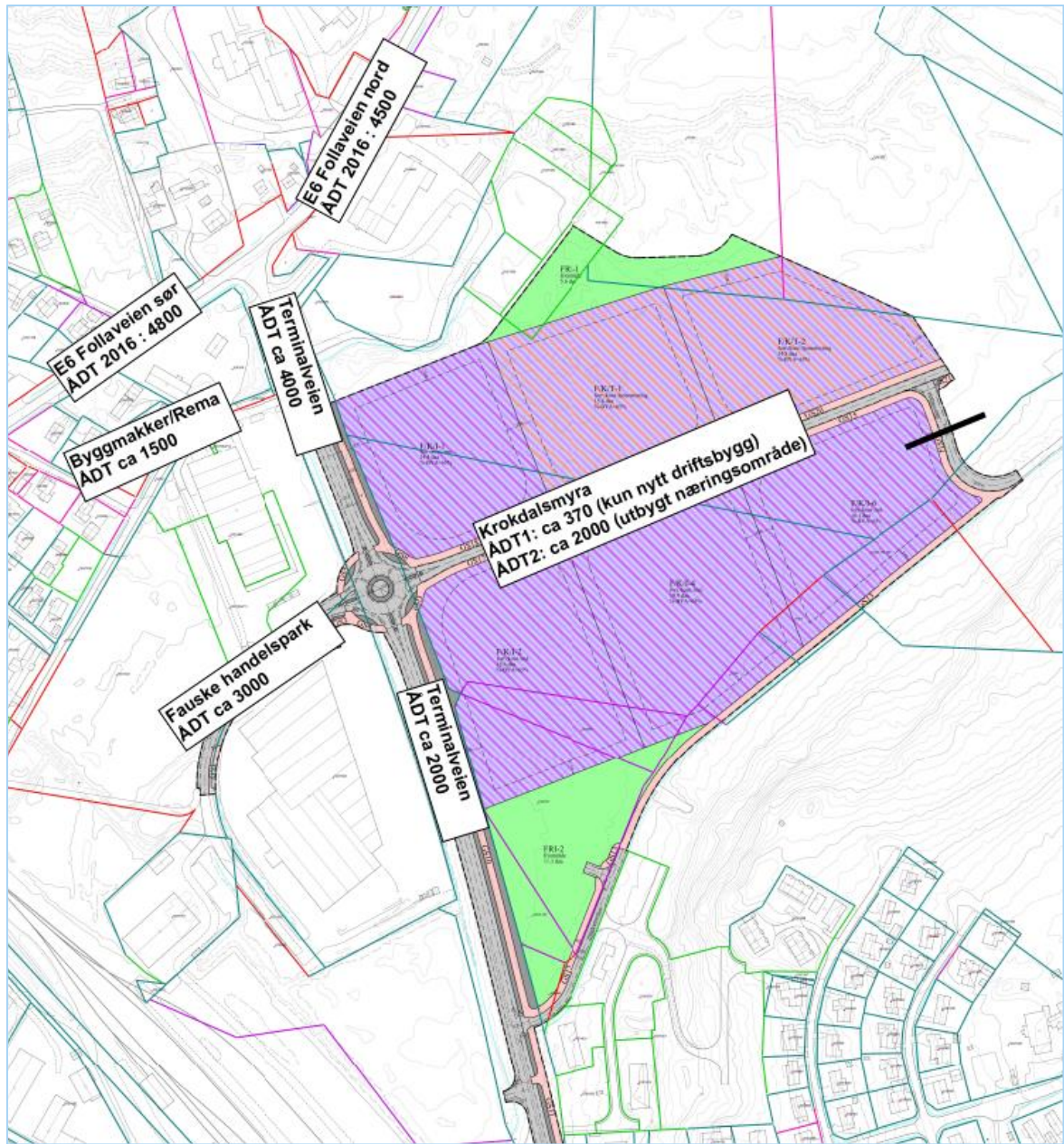
Det er vanskelig å foreta en nøyaktig trafikkberegning og -prognose for dette området. Det er en del usikkerhetsmomenter om både type aktivitet og tidspunkt for realisering. Det vil derfor være galt å foreta en detaljert analyse med tanke på det framtidige trafikkbildet.

De tre viktigste usikkerhetsmomentene er

- Resterende næringsareal i Terminalveien øst: Type næringsaktivitet.
- Nytt boligområde sør for Holtanveien: Antall boliger, internveger / regulering og tidspunkt for utbygging.
- Ny E6 / rv 80: Ny trase nord for næringsområdet, tidspunkt for utbygging.

Etter vår vurdering vil maksimaltrafikken pr time i Krokdalsmyra være noe lavere enn det Norconsult la til grunn i sin rapport.

Neste figur gir en ÅDT-oversikt, og viser ny trafikk i Krokdalsmyra og eksisterende trafikk på øvrige veger. Vi ser bort fra Ny E6 og nytt boligfelt, og det er tatt et ca-anslag på trafikken til handelsområdene vest for Terminalveien. Ny trafikk i Krokdalsmyra vil medføre endringer på resten av vegnettet. Det er sett bort fra trafikk fra nytt boligområde og omlagt E6.



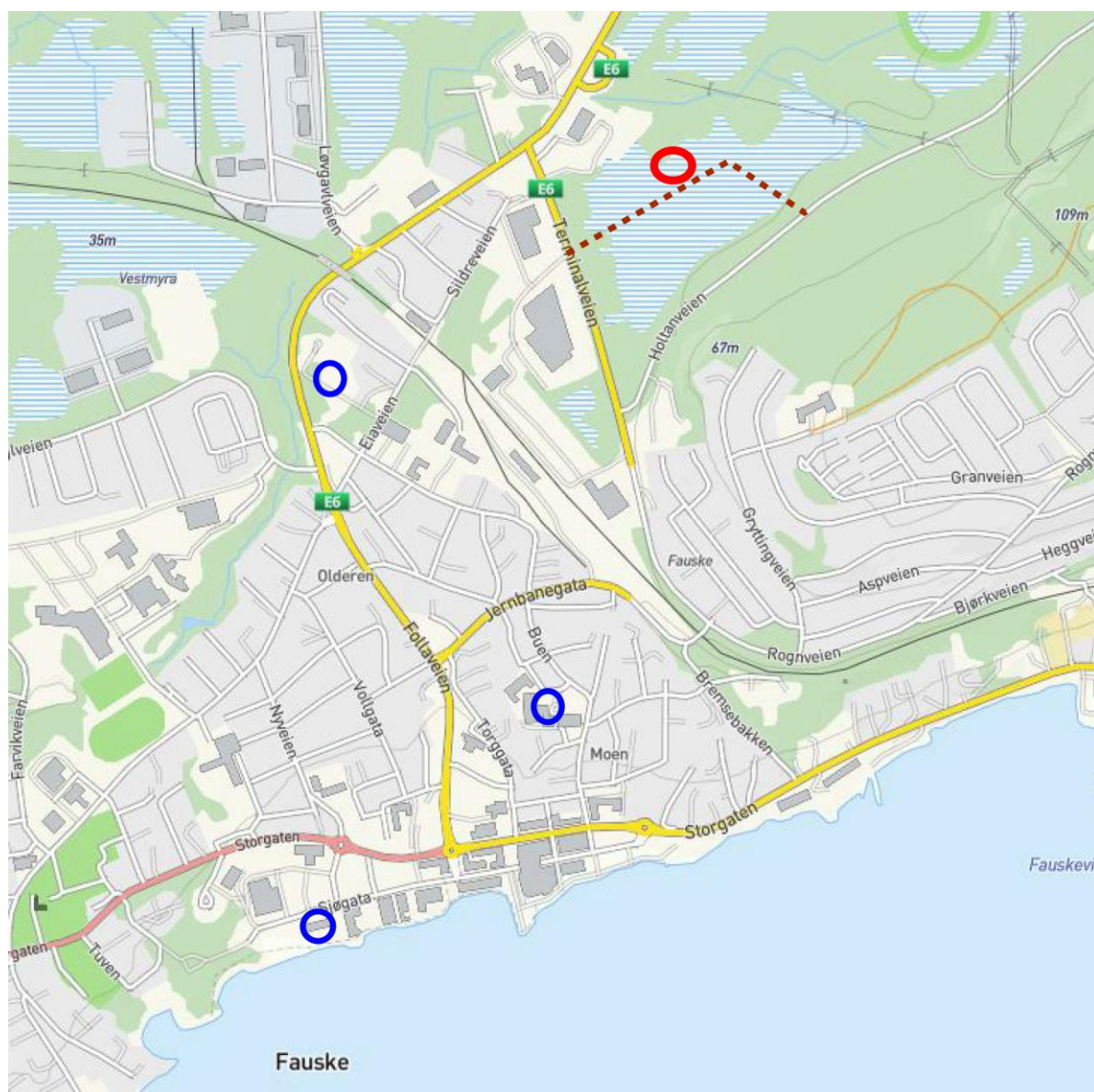
Figur 9 Grov ÅDT-oversikt

5. TILGJENGELIGHET OG FRAMKOMMELIGHET

Tidligere kapasitetsberegninger for trafikksystemet (Norconsult 2016) viste at det var stor restkapasitet i trafikksystemet. I det nye krysset med Krokdalsmyra / Terminalveien er det da i utgangspunktet liten grunn til bekymring med tanke på at en ved utrykning blir stående i kø.

De kommunaltekniske funksjonene er lokalisert flere steder i Fauske. En samlet plassering vil gi en naturlig gevinst både med hensyn til samordning og ressursutnyttelse.

Dagens og framtidig lokalisering av brann, ambulanse og legevakt er vist på neste figur.



Figur 10 Dagens og framtidig lokalisering av brann, ambulanse og legevakt

I figuren over viser de blå ringene dagens lokalisering av brannstasjonen (Sjøgata), ambulanse (Eiaveien) og legevakt (Helsetunet ved Buen). Rød ring viser lokalisering til nytt bygg, og brun stiplet strek den nye vegen, Krokdalsmyra.

For brann og ambulanse er det naturlig nok viktig å ha en rask veg ut. For legevaktens del er det et poeng at det er en enkel og lettfattelig veg inn.

Lokaliseringen er i et område som allerede har god biltilgjengelighet. Terminalveien er i et kjent område av Fauske, og Krokdalsmyra vil ha kryss med Terminalveien i overkant av 200 meter fra E6 (Follaveien). Både ut fra dagens og framtidig vegsystem er dette vurdert som en god lokalisering.

Alternativ rute ut av området er via Terminalveien og Jernbanegata. Som utrykningstrasé er denne mindre egnet, men beredskapsmessig er det viktig med alternative ruter. Sammenbinding mellom Krokdalsmyra og Holtanveien gir mulig forbindelse nordover dersom det oppstår situasjoner som medfører at E6 er stengt i den retningen, og det vil også være gunstig når E6 er lagt utenom sentrum.

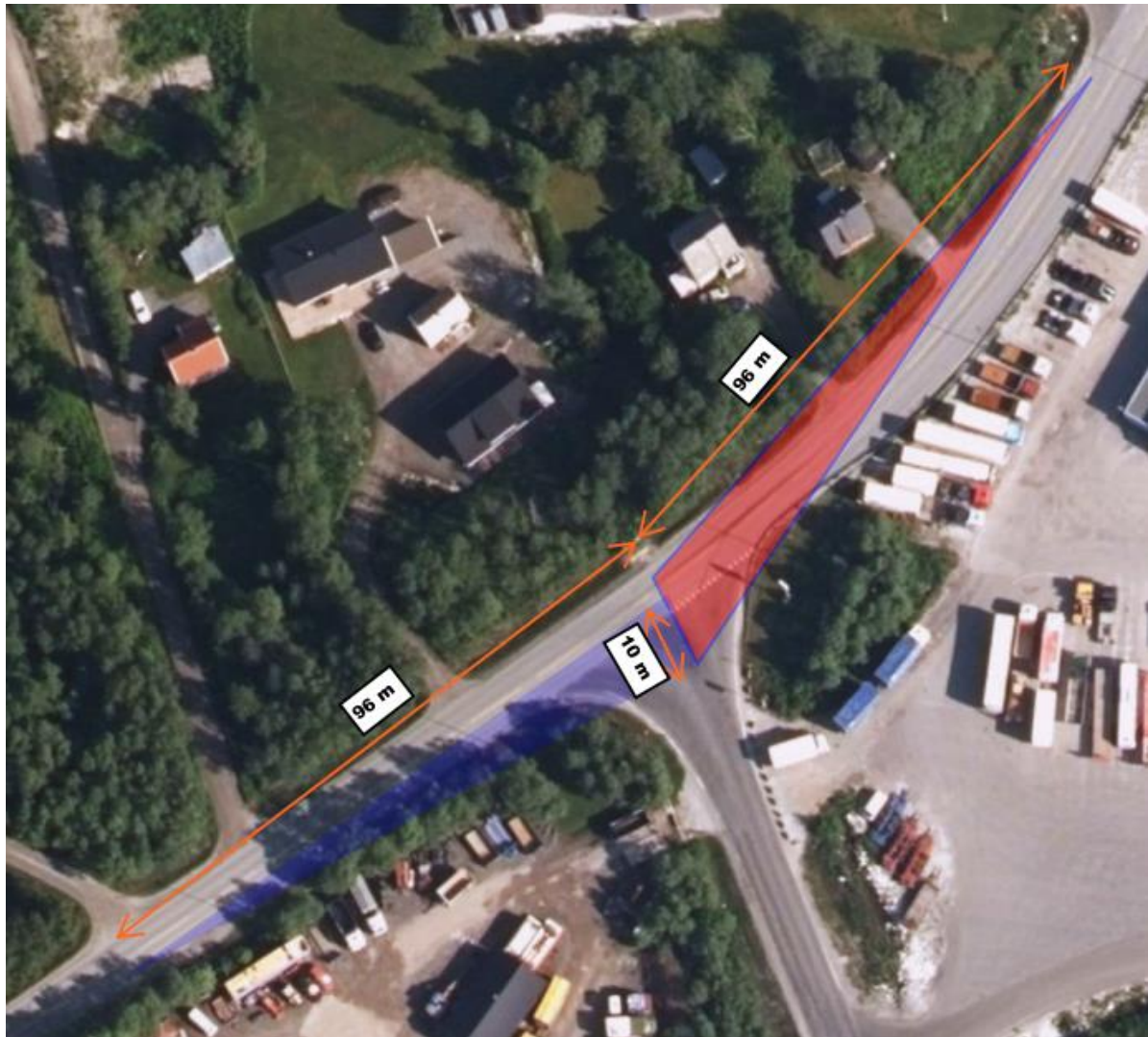
Med tanke på arbeidsreiser er det kollektivtilbud i Terminalveien, men det er ikke tilrettelagte bussholdeplasser. For å øke gang- og sykkeltrafikken burde Terminalveien absolutt ha vært utbygd med gs-veg og holdeplasser, noe Norconsult også påpekte i sin rapport "Supplerende trafikkanalyse Terminalveien øst".

Utbyggingen av planområdet og den forventede trafikkøkningen langs Terminalveien som følger av denne, tilsier et behov for å fullføre gang- og sykkelveien langs Terminalveiens nordside fra krysset med Holtanveien og nordover til E6. Det er også behov for å forbedre oppmerkingen og skiltingen der gang- og sykkelveien krysser veier, slik at gang- og sykkelveien blir gjennomgående i alle kryssene. Det kan også være behov for lokale ombygginger i tilknytning til kryssene.

Planområdet vurderes å ha god lokalisering i forhold til eksisterende og planlagt kollektivtilbud (buss og tog). I forbindelse med utbyggingen av planområdet vil kundegrunnet for bussene øke. Med flere bussavganger fra bussholdeplassen ved Fauske Handelspark vil områdets tilgjengelighet bedres og bilbruken reduseres. Nordland Fylkeskommune bør løpende vurdere å forbedre bussrutetilbudet i Fauske sentrum inkludert Fauske Handelspark. Eksisterende bussholdeplasser bør også skiltes og være godt synlige.

I tidligere utredning påpekte Norconsult behov for at krysset E6 – Terminalveien blir kanalisert. Selv om Terminalveien ikke har vesentlig mindre trafikk enn Follaveien (E6) i krysset, er det pr dato mest realistisk at dette krysset forblir et forkjørregulert T-kryss i mange år framover. I en utrykningstrase er det viktig og forenkende for mannskap og sjåfør av utrykningskjøretøy at en har et ryddig trafikkbilde å forholde seg til. I en utrykningssituasjon skal en vike for utrykningskjøretøy, og da bør en handle riktig. Det er derfor viktig at Terminalveien framstår som en ryddig og oversiktlig gate. Anbefalingen om kanalisert kryss, gs-veg og etablerte busslommer opprettholdes.

Uansett, og evt. før krysset blir kanalisert, bør siktholdene i krysset kontrolleres. I henhold til Vegvesenets håndbok N100 er det krav til friskt fra et punkt 10 meter inn i Terminalveien fra senter nordgående kjørefelt i Follaveien (E6). Fra dette punktet skal det være 96 meter sikt til senter kjørefelt i begge retninger. (Stoppesikt ved fartsgrense 60 km/t er 80 meter. Siktkrav er $1,2 \cdot \text{stoppesikt}$). Neste figur viser en grov skisse av siktkravet. Flyfoto indikerer at det er behov for siktrydding, spesielt mot sør. En bør også være oppmerksom på at uheldig plassering av (store) trafikkskilt også kan være sikthindrende. Som utrykningstrasé er det spesielt viktig at det er god sikt i krysset.



Figur 11 Skisse av siktkrav i krysset

Regulering av veg- og trafikksystemet i områder med tanke på framkommelighet for nødetatene bør være like viktig som lokalisering av stasjon / garasje. En bør unngå at store boligområder bare har en adkomst og med svært lang adkomstveg. Eksempelvis bør en ved utbygging av boligområde nordøstover sør for Holtanveien sikre forbindelse til Gryttingveien. Og Kirkeveien bør være mulig å benytte som utrykningstrase som alternativ til E6 / rv80. Det antas at en vektlegger slike forhold som en del av ROS-vurderingen i kommunal arealplanlegging.

6. OPPSUMMERING OG ANBEFALING

Tidligere gjennomførte kapasitetsberegninger (Norconsult) viste god restkapasitet i trafikksystemet. Vår vurdering tilsier ikke at trafikkmengdene vil bli større enn det Norconsult la til grunn i sine beregninger.

Den aktuelle tomten ansees som godt egnet med en god lokalisering for den aktiviteten som er tenkt i nybygget.

Som framtidig utrykningstrasé bør det bygges fortau i Krokdalsmyra og gs-veg langs Terminalveien for å sikre god separering av "myke" og "harde" trafikanter. På generelt grunnlag burde det vært et bedre gs-tilbud i området.

Krysset mellom Terminalveien og E6 (Follaveien) bør utbedres med kanalisering i E6 og dråpeøy i Terminalveien. Det gir et ryddigere trafikkbilde som gjør det lettere for trafikanter å vike for utrykningskjøretøy uten å skape trafikkfarlige situasjoner. Krysset kan kanaliseres uten nevneverdig inngrep utenom dagens vegareal. Siktforholdene i krysset må kontrolleres.

Rundkjøringen i krysset mellom Terminalveien og Krokdalsmyra bør bygges for å redusere fartsnivået og forenkle trafikkbildet. Området blir såpass regulert at det gjerne kan vurderes som "tettbygd strøk" med fartsgrense 50 km/t.

Krokdalsmyra kan bygges enkelt uten fortau i forbindelse med etablering av nytt teknisk driftsbygg, men fortau og rundkjøring bør bygges før FK/I-1 og FK/I-2 tas i bruk.

Terminalveien er arm av E6 og en del av riksvegnettet. Det er derfor nødvendig å ha en tett dialog med Statens vegvesen om omfang og valg / rekkefølge i forbindelse med etableringen. I tillegg vil Nasjonal transportplan gi noen føringer for årlige budsjetter og mulig statlig finansiering for enkelte tiltak.