

# Notat

|   |  |                           |
|---|--|---------------------------|
| <b>Prosjekt</b><br>Kvalitetssikring Holstadåsen | <b>Prosjektleder</b><br>Ketil Flagstad | <b>Dato</b><br>31.05.2021 |
| <b>Prosjektnummer</b><br>10224480-001           | <b>Opprettet av</b><br>Ketil Flagstad  | <b>Rev. Dato</b>          |
| <b>Distribusjon</b>                             | <b>Firma</b>                           | <b>Navn</b>               |
| <b>Til</b>                                      |  |                           |
| <b>Kopi til</b>                                 |  |                           |

## Holstadåsen øst boligfelt – Kvalitetssikring av atkomstanalyse

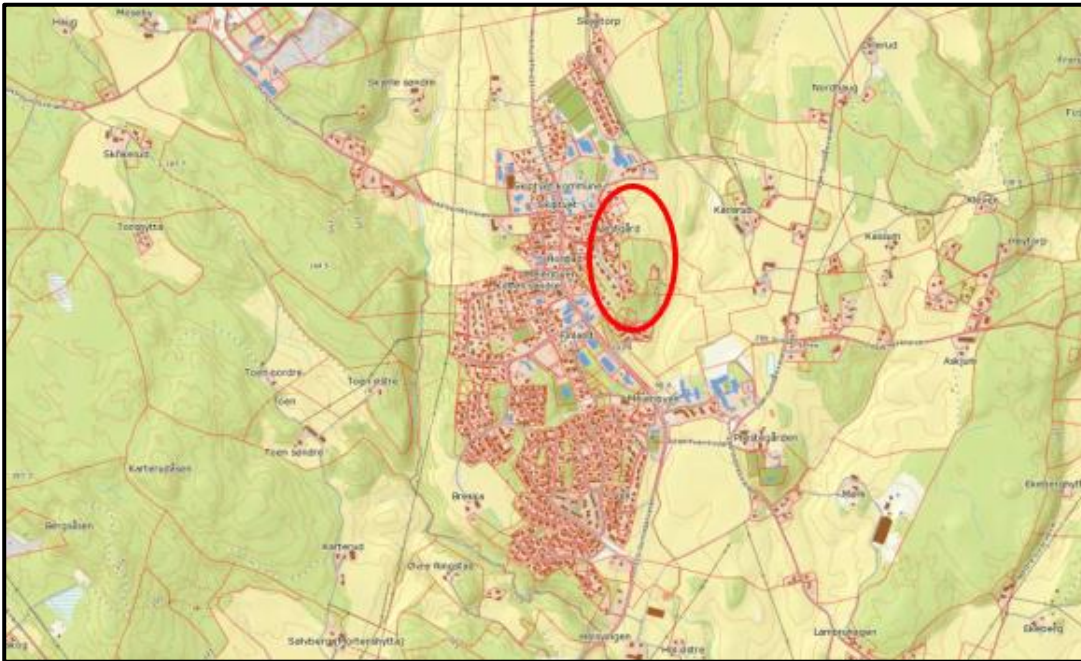
### 1 BAKGRUNN

Det er utarbeidet reguleringsplan for et nytt boligfelt i Meieribyen i Skiptvet kommune hvor det til sammen er planlagt 62 boenheter. Som en del av planforslaget er det utarbeidet forslag til atkomstveier til det nye boligfeltet. Grunnlaget for valg av atkomstveier er en utarbeidet atkomstanalyse. Det er ønskelig å foreta en ekstern kvalitetssikring av atkomstanalysen og de vurderingene som ble lagt til grunn for valg av atkomstveier, og hensikten med dette notatet er å foreta en slik kvalitetssikring. Reguleringsplanen ble vedtatt 19.9.2017, men dette vedtaket er senere opphevet.

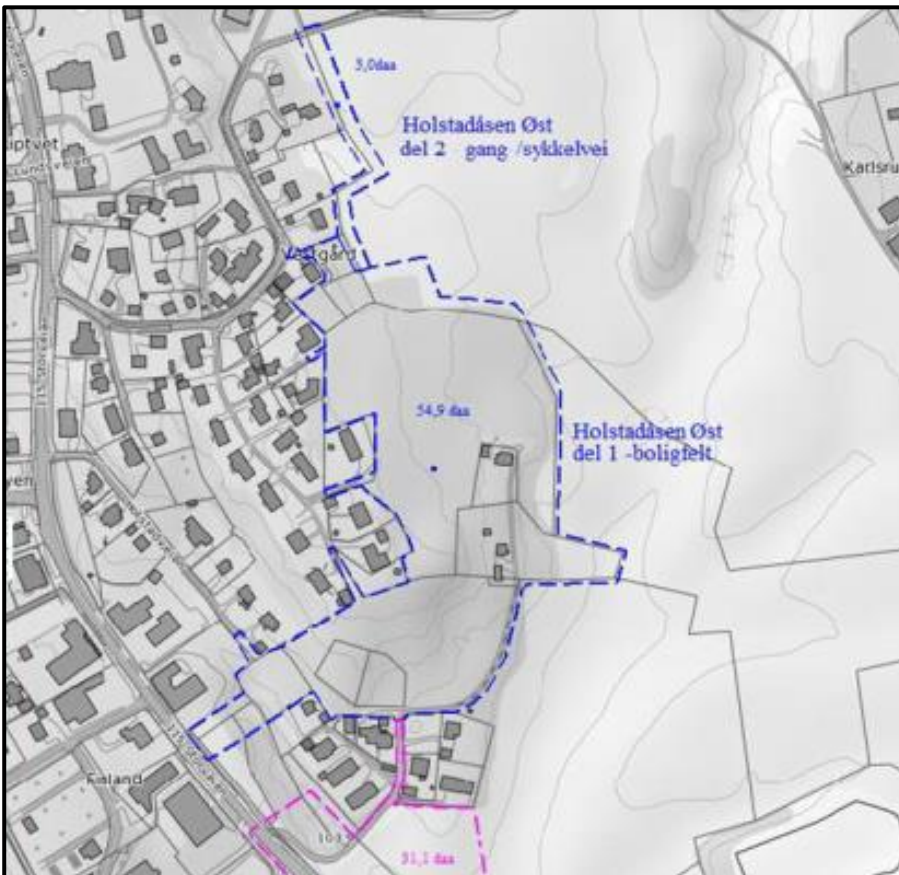
### 2 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

#### 2.1 Lokalisering av planområdet

Planområdet er lokalisert øst for fv. 115 Storveien og ligger mellom eksisterende boligfelt Holstadåsen og Karlsrudlia, se figur 1. Mot øst grenser planområdet mot landbruksareal. Figur 2 viser detaljert avgrensning av planområdet.



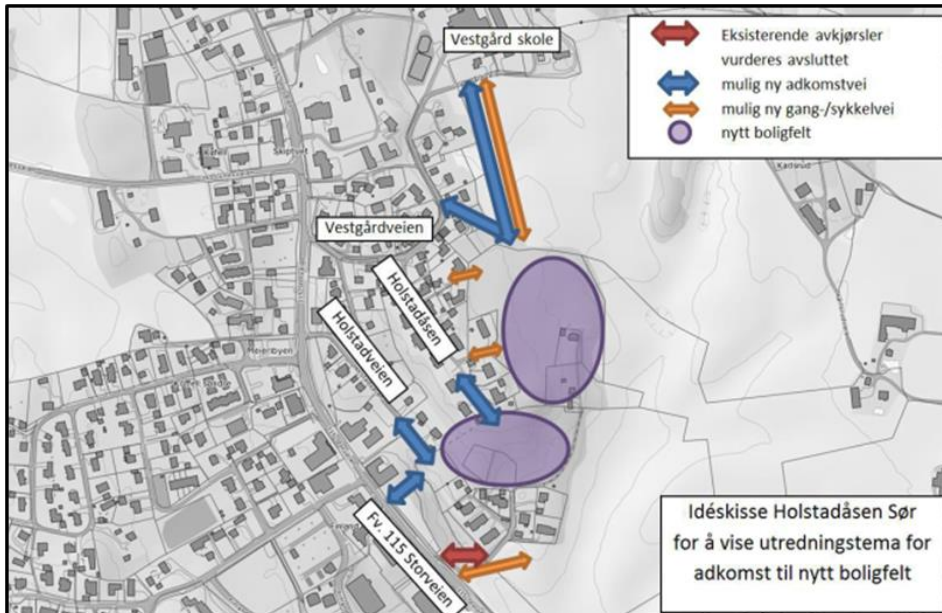
Figur 1 Oversiktskart Meieribyen. Planområdet er merket med rød ring. Kartkilde: Skiptvet kommune



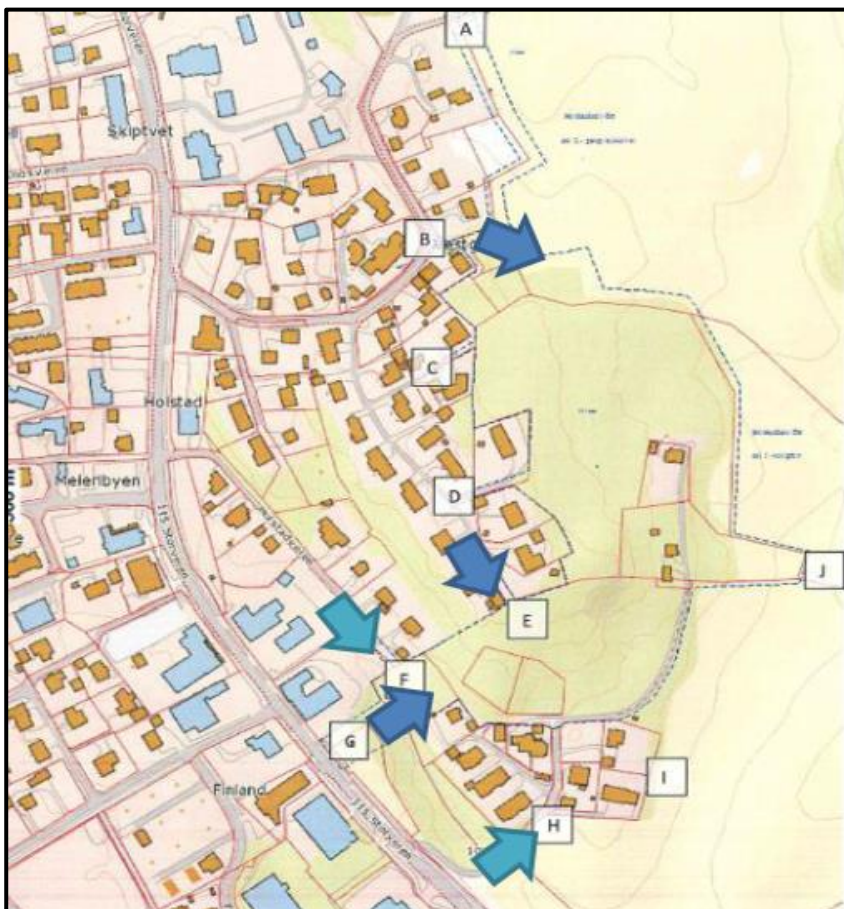
Figur 2 Planområdet for Holstadåsen øst er vist med blå, stiplede strek. Kartkilde: Skiptvet kommune

## 2.2 Forslag til atkomstveier

Det er gjennomført en analyse av mulige atkomstveier til det nye boligfeltet. Figur 3 og figur 4 viser hvilke traseer som ble vurdert.



Figur 3 Forslag til mulige atkomstveier. Kilde: Skiptvet kommune



Figur 4 Forslag til mulige atkomstveier. Kilde: Skiptvet kommune

Det er to aktuelle prinsipløsninger; gang-/sykkelvei og kjørevei. Gang-/sykkelveiene vil kun kunne benyttes av gående og syklende og omtales i det videre som *stikkvei*. Kjøreveiene vil ha fartsgrense 30 km/t og vil kunne benyttes av bilister, syklende og gående. Kjørevei omtales i det videre som *atkomstvei*.

Tabell 1 viser en beskrivelse av atkomstveiene som ble vurdert i analysen.

Tabell 1 Oversikt over aktuelle atkomstveier

| Bokstav | Veinavn                                    | Område   | Type                 |
|---------|--|--|----------------------|
| A       | Vestgårdveien, enden                       | Ligger nord for planområdet, atkomst på dyrket mark langs grense av eksisterende boligbebyggelse | Stikkvei, atkomstvei |
| B       | Vestgårdveien/Vestgårdstubben              | Ligger nordvest for planområdet ved avkjørsel til Vestgårdstubben                                | Stikkvei, atkomstvei |
| C       | Holstadåsen, privat avkjørsel på boligtomt | Ligger nordvest for planområdet, atkomst langs avkjørsel   | Stikkvei             |
| D       | Holstadåsen, privat avkjørsel på boligtomt | Ligger vest for planområdet, atkomst langs avkjørsel   | Stikkvei             |
| E       | Holstadåsen, enden                         | Ligger sørvest for planområdet, atkomst langs forlengelse av blindvei                            | Stikkvei, atkomstvei |
| F       | Holstadveien, enden                        | Ligger sørvest for planområdet, atkomst langs forlengelse av blindvei                            | Stikkvei, atkomstvei |
| G       | Storveien, ny avkjørsel sør for butikk     | Ligger sørvest for planområdet, atkomst fra fv. 115 Storveien                                    | Atkomstvei           |
| H       | Karlsruelia                                | Ligger sør for planområdet, atkomst fra eksisterende vei   | Stikkvei, atkomstvei |
| I       | Fv. 115 Storveien, ny avkjørsel            | Ligger sørøst for planområdet, atkomst fra området som er planlagt til nytt sentrumsformål.      | Atkomstvei           |
| J       | Sundåsveien                                | Ligger øst for planområdet, atkomst via tidligere landbruksvei                                   | Atkomstvei           |

Bokstavene i tabellen referer til figur 4. For flere av alternativene ble det vurdert ulike varianter.


## 2.3 Atkomstanalyse

Etter at de mulige alternativene for atkomstveier var identifisert, ble det gjennomført en atkomstanalyse som innebar en systematisk gjennomgang og vurdering av de ulike atkomstalternativene. Dette inkluderte også samtaler med berørte grunneiere og det ble avholdt et åpent møte. Analysen innebar at det ble foretatt en evaluering av de 10 alternative atkomstmulighetene på bakgrunn av 11 kriterier, se tabell 2. For hvert kriterium ble det gitt poeng på en skala fra 1 til 6 hvor 6 representerte en god løsning med få/ingen ulemper.

Tabell 2 Oversikt over vurderingskriterier

| Tema/kriterium    | Kommentar   |
|-------------------|---|
| Atkomstvei        | Vurdering av eksisterende vei som mulig atkomst til boligfelt i kombinasjon med ny veistrekning.<br>1 poeng: Lite egnet<br>6 poeng: Godt egnet  |
| Stikkvei          | Er eksisterende vei brukbar som stikkvei for gående og syklende? Kommunen har som prinsipp at veier med fartsgrense 30 km/t også er en tilfredsstillende løsning for fotgjengere og syklistene.<br>1 poeng: Lite egnet<br>6 poeng: Godt egnet |
| Eksisterende vei  | I hvilken grad det til være behov for oppgradering av eksisterende vei slik at krav i kommunens veinorm ivaretas.<br>1 poeng: Mange tiltak<br>6 poeng: Få/ingen tiltak  |
| Dyrket mark       | I hvor stor grad landbruk er involvert i å koble eksisterende vei med ny vei til boligfelt. Skiptvet er landbrukskommune og vil beholde matjorden.<br>1 poeng: Stor omdisponering<br>6 poeng: Landbruk er ikke aktuelt                        |
| Areal             | Hvor mye areal som må beslaglegges for etablering av ny vei som kobles til eksisterende vei<br>1 poeng: Stort areal<br>6 poeng: Lite areal/kommunalt eiet   |
| Grunneier         | Hva er konsekvensen for grunneier.<br>1 poeng: Store negative konsekvenser<br>6 poeng: Ingen/akseptable konsekvenser eller fordel for grunneier   |
| Kjøp fra private  | Vurdering av eiendomsforhold og behov for erverv.<br>1 poeng: Vil ikke selge<br>6 poeng: Enighet om løsning   |
| Kjøp fra landbruk | Vurdering av behov for fradeling fra landbruksareal<br>1 poeng: Store negative konsekvenser<br>6 poeng: Ikke aktuelt  |
| Trafikk           | Belastning fra veitrafikk<br>1 poeng: Stor økning i trafikkmengde<br>6 poeng: Akseptabel økning i trafikkmengde   |
| Frisikt           | Samlet vurdering av trafiksikkerheten langs atkomstveien  |
| Kostnader         | Kostnadsvurdering av nødvendige tiltak. Dette temaet tillegges dobbel vekt i forhold til de øvrige temaene.   |

Som en del av vurderingene ble det for hvert enkelt alternativ utarbeidet en oversikt som vist i figur 5. Her er det foretatt en oppsummering av vurderingene som ble foretatt, samt vist en samlet poengsum. Poengsummen er fremkommet ved at alle kriteriene er gitt poeng fra 1 til 6 som så er summert.

| Bokstav  | Veinavn  | Området  | Type                       |
|--|--|--|----------------------------|
| <b>A</b>   | Vestgårdveien enden  | Ligger nord for planområdet, atkomst skal gå på dyrket landbruksmark, langs grense av eksisterende boligbebyggelse | Stikkvei (+)<br>Atkomstvei |
|    |  |  |                            |
| Tema   | Beskrivelse  | Merknader/Innspill   |                            |
| Rute   | Storveien, Vestgårdveien   | 420 meter  |                            |
| Stikkvei   | Stikkvei + , GS1 mindre bredde enn atkomstvei                                | Bare aktuelt dersom det finnes ikke alternativ gang-/sykkelvei   |                            |
| Atkomstvei   | Større bredde  | Bare aktuelt dersom det ikke finnes alternativ   |                            |
| Løsning  | 260 meter Sørøver fra atkomst til boligfelt over dyrket mark                 | Lang vei fra Storveien til boligfelt i nord  |                            |
| Landbruksmark  | Strippe langs bustadfelt, mulig mindre verdi                                 | Større krav om jordvern  |                            |
| Areal  | Tar ca. 2,6 da areal   | Landbruksmark  |                            |
| Kjøp fra private   | Ikke aktuelt   | -  |                            |
| Kjøp fra dyrket mark   | Ja   | Grunneier er villig til å selge  |                            |
| Grunneier  | 57/1   | Står åpen for samarbeid  |                            |
| Trafikk og frisikt   | Vestgårdvei 5 meter bredde med egen fortau 2 meter. Nytt kryss har nok sikt. | Bare en fartshump som ikkje er nok til å dempe farten i dag. Trengs ekstra tiltak (30 km/t)                        |                            |
| Anleggssituasjon   | Ny egen trase over landbruk, Vestgårdveien hat nok kapasitet                 |  |                            |
| Kostnadsindeks stikkvei  | Ikke aktuelt   | 0  |                            |
| Kostnadsindeks * atkomstvei  | 22 % ekstra  | 1  |                            |
| Poengsum **  |  | 42   |                            |
| <b>Oppsummering: totalt lengde fra Storveien 420 + 260 = 680 meter.</b><br><i>*Kostnadsindeks: poengsum mellom 0 - 6 etter kostnadsgrupper, høyere verdi betyr lavere investeringskostnader / andel ekstra er i forhold til basis investeringskostnader (100 %).</i><br><i>**Poengsum: høyere verdi viser bedre løsning,</i> |  |  |                            |

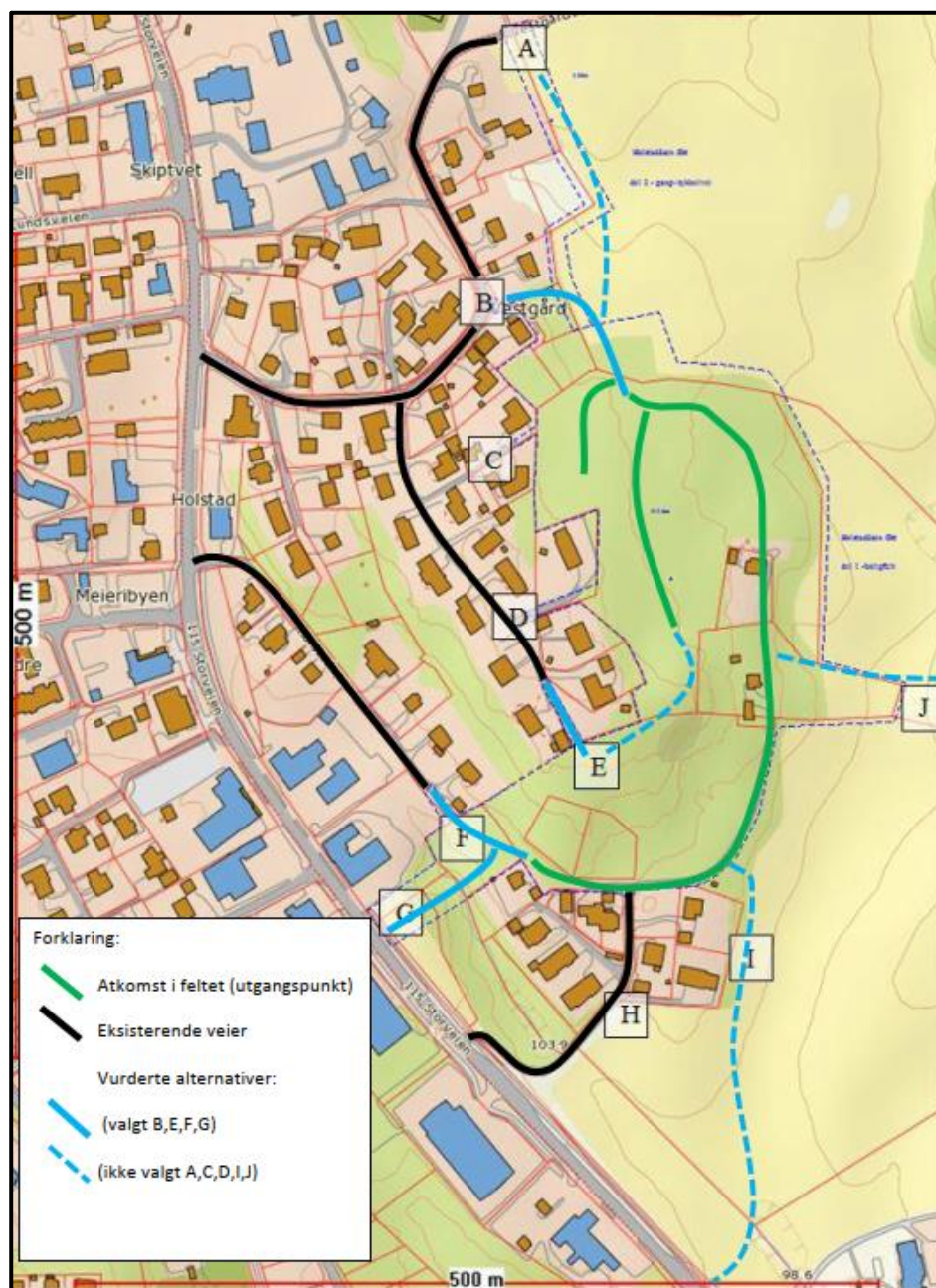
Figur 5 Oppsummering av atkomstanalyse for alternativ A. Kilde: Skiptvet kommune

Tabell 3 Oversikt over antall poeng for det enkelte viser antall poeng for det enkelte alternativ.

Tabell 3 Oversikt over antall poeng for det enkelte alternativ

| A       | B       | C        | D        | E       | F       | G       | H       | I       | J       |
|---------|---------|----------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Atkomst | Atkomst | Stikkvei | Stikkvei | Atkomst | Atkomst | Atkomst | Atkomst | Atkomst | Atkomst |
| 42      | 51      | 30       | 45       | 68      | 62      | 64      | 58      | 34      | 22      |

I det videre arbeidet med atkomstanalysen ble det foretatt sammenligninger mellom de ulike alternativene, og ulike publikumsinnspill ble vurdert. Til slutt endte en opp med en løsning som etter en helhetsvurdering ble ansett for å være den beste, se figur 6.



Figur 6 Anbefalte atkomstveier. Kilde: Skiptvet kommune

### Permanente løsninger

Følgende veier ble foreslått som permanente atkomstveier:

- B - Vestgårdveien-Vestgårdstubben
- E – Holstadåsen
- G- Ny avkjørsel fra Storveien. Her må det gjennomføres geotekniske undersøkelser før alternativet kan inkluderes i planforslaget

### Midlertidige løsninger

Følgende veier ble foreslått som midlertidige atkomstveier:

- F – Holstadveien
- H – Karlsrudlia

Det legges opp til en trinnvis utbygging. Når atkomstveien vist som alternativ G er opparbeidet, vil atkomstveiene i alternativ F og H bli omdefinert til gang-/sykkelveier.

Plankartet er vist på figur 7. Som det fremgår, er ikke atkomstvei G med på plankartet.

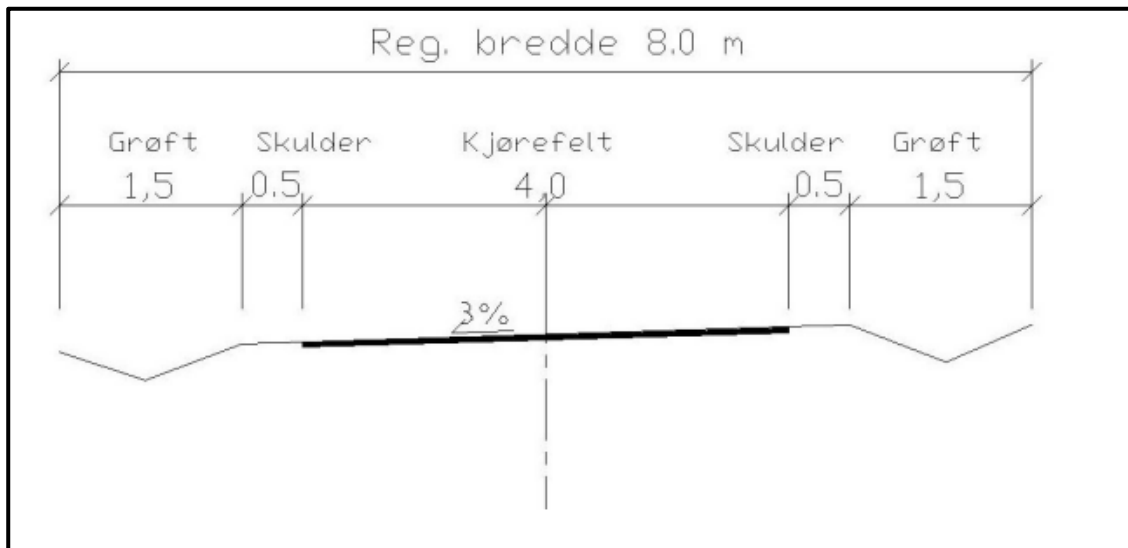


Figur 7 Plankart for boligfelt Holstadåsen øst. Kilde: Skiptvet kommune



### Oppgradering av eksisterende veier

Eksisterende veier som vil bli en del av atkomstveiene vil bli oppgradert til en standard tilsvarende veiklasse A1 i Skiptvet kommune sin veinorm. Normalprofilen er vist på figur 8.



Figur 8 Normalprofil for veiklasse A1.t Kilde: Skiptvet kommune

Det vil bli supplert med fartshumper. Langs atkomstveier legges det som hovedregel opp til blandet trafikk hvor bilister, syklister og fotgjengere deler samme areal.

## 3 VURDERING AV FORESLÅTTE LØSNINGER

### 3.1 Gjennomføring av kvalitetssikring

Sweco har foretatt en kvalitetssikring av forslaget til avkjørselsveier for det planlagte boligfeltet. Kvalitetssikringen er basert på følgende grunnlag:

- Atkomstanalyse for Boligfelt Holstadåsen Øst, datert 12.4.2017
- Atkomstanalyse-Kriterier for vurdering av alternativer, datert 26.3.2018
- Atkomstanalyse Holstadåsen kartvelegg, datert 12.4.2017
- Planbeskrivelse for Detaljplan for Holstadåsen Øst boligfelt, datert 3.5.2017
- Plankart for boligfelt Holstadåsen Øst – 2. gangs behandling, vedtatt 19.9.2017
- Holstadåsen del atkomst G, vedtatt 19.9.2017
- Holstadåsen planskisse vei, datert 13.12.2016
- Bakgrunn – Atkomstanalyse Holstadåsen Øst 20170412 tab 1 sam(83493)
- Bakgrunn – Atkomstanalyse Holstadåsen Øst 20170412 tab 2 vu(83493)
- Bakgrunn – Atkomstanalyse Holstadåsen Øst 20170412 tab 3 kost(83493)
- Bakgrunn – Atkomstanalyse Holstadåsen Øst 20170412 tab 4 kost(83493)
- Bakgrunn – Atkomstanalyse Holstadåsen Øst 20170412 tab 5 oversikt 83493)
- Lengdeprofil for atkomstveier, datert 13.12.2016

Det ble gjennomført en befaring 21.5.2021 hvor også Frank van den Ring fra Skiptvet kommune deltok.

### 3.2 Vurdering av fremgangsmåte/metodikk

Det ble utarbeidet en atkomstanalyse som danner grunnlag for vurderinger og valg av løsninger. Analysen ble gjennomført ved at det innledningsvis ble tegnet opp traseer som ble ansett for å kunne være aktuelle. Dette var både felles atkomstveier for bilister, syklistene og fotgjengere, og egne gang-/sykkelveier. Videre ble det avholdt møter med berørte grunneiere, samt et åpent møte hvor alle som ønsket kunne få innsyn i planene og uttale seg. Etter at innspill var mottatt ble det foretatt nye vurderinger. For å kunne vurdere konsekvenser og sammenligne de ulike alternativene, ble det definert 11 kriterier som ble gitt poeng på en skala fra 1-6.

Slik vi ser det er det grundige vurderinger som ligger til grunn for valget av atkomstveier. Ved å definere såpass mange kriterier vil en i praksis fange opp alle relevante tema som vil kunne ha betydning for valg av løsninger. Et kriterium som eventuelt kunne vært tatt med i tillegg, er «terreng/stigningsforhold» siden dette vil ha betydning for gjennomførbarhet og kostnader. Vi har tatt en gjennomgang av lengdeprofiler som viser at alle atkomstveiene kan etableres i henhold til gjeldende krav til utforming av atkomstveier. Atkomstveier som planlegges anlagt i ugunstig terreng vil være mer kostnadskreven, og dette kommer til uttrykk i de gjennomførte kostnadsberegningene og inngår følgelig i vurderingene som er gjennomført.

Vi mener at metodikken som er valgt for å vurdere atkomstløsningene er god. Det er gjennomført et omfattende og grundig arbeid som gjør det mulig for utenforstående å sette seg inn i de vurderingene som er foretatt og hvorfor en har endt opp med de anbefalte løsningene.

### 3.3 Vurdering av forslåtte løsninger

#### 3.3.1 Generelle prinsipper for planlegging av atkomstveier

Ved planlegging av nytt boligfelt med tilhørende veinett, er det noen prinsipper som bør legges til grunn. Et viktig prinsipp vil være å planlegge løsninger som i størst mulig grad reduserer det samlede transportarbeidet siden dette vil ha betydning for trafiksikkerheten, miljøulempen og ikke minst den belastning som biltrafikk påfører beboerne. Videre er det som regel et fornuftig prinsipp at den «byrden» etablering av atkomstveier representerer, fordeles mest mulig likt mellom beboerne. Eksempler på tiltak som bidrar til dette kan være at det anlegges flere atkomstveier slik at det ikke vil være nødvendig å kjøre igjennom hele boligområdet for å komme til de innerste eiendommene. Et annet eksempel kan være at atkomstveier anlegges i tomtegrensen mellom to eiendommer.

For øvrig er det viktig å være klar over at ved etablering av et nytt boligområde med tilhørende veinett vil det sjelden la seg gjøre å gjennomføre løsninger som ikke vil være til ulempe for noen. Det vil derfor være viktig å finne frem til løsninger som i størst mulig grad ivaretar helheten og som totalt sett vil være de beste.

#### 3.3.2 Vurdering av foreslåtte løsninger

Det er foretatt en gjennomgang av poenggivning for de ulike kriteriene og alternativene. For enkelte kriterier/alternativer er det åpenbart hva som er «riktig» antall poeng, mens det for andre kriterier/alternativer ikke er like enkelt å gi en poengscore. Det vil følgelig være en viss grad av subjektivitet i de vurderingene som er gjort. Vi finner at vurderingene og poengsettingen som er gjort synes rimelig, og etter vårt syn har en endt opp med et godt grunnlag for å kunne vurdere de ulike løsningene opp mot hverandre.

I tabell 4 foretas det en vurdering av de anbefalte løsningene. Løsningene er vist på figur 6.

Tabell 4 Vurdering av foreslåtte løsninger

| Bokstav | Veinavn                           | Kommentar Sweco  |
|---------|-----------------------------------|--|
| B       | Vestgårdveien-<br>Vestgårdstubben | Vil betjene nordre del av planområdet. Atkomstveien vil videre redusere det samlede transportarbeidet i området sett i forhold til en situasjon uten en atkomstvei i nord. Alternativet til B vil være alternativ A. Denne løsningen vil imidlertid medføre en betydelig omvei og vil dessuten kreve inngrep i jordbruksareal. Vi anser løsningen som mindre aktuell. Løsningen vist som alternativ C var kun aktuell som gang-/sykkelvei og er følgelig ikke vurdert som atkomstvei. Vi kan ikke se at det finnes andre mulige atkomstveier til denne delen av området enn de som er vurdert i atkomstanalysen, og vi er derfor enige i at B er det beste alternativet.   |
| E       | Holstadåsen                       | Vil betjene tre boliger. Det ble vurdert en alternativ løsning som vist med stiplet strek på figur 6. Bakgrunnen for at dette alternativet ikke ble valgt var at atkomstveien måtte legges i en relativt bratt kurve, samt inngrep i friareal og en betydelig reduksjon av arealet til én boligtomt. Den alternative løsningen ville dessuten medført en økning av det samlede transportarbeidet siden det ville være nødvendig å kjøre gjennom det nye boligområdet for å komme til tomtene. Etter en helhetsvurdering ble derfor alternativet via Holstadåsen valgt som atkomstløsning. Vi er enige i denne vurderingen.   |
| G       | Ny avkjørsel fra<br>Storveien     | Avkjørselen vil betjene søndre del av planområdet. En atkomstvei i sør vil bidra til å fordele trafikken på flere atkomstveier og dermed redusere det samlede transportarbeidet i området. Før det endelig kan avgjøres at atkomstveien kan opparbeides, må det gjennomføres grunnundersøkelser. Dersom veien opparbeides som atkomstvei, bør det vurderes å sanere atkomsten til parkeringsplassen som blir liggende ved siden av, og heller etablere atkomst til parkeringsplassen via atkomstvei G. Atkomstkrysset vil bli liggende i tilstrekkelig avstand fra eksisterende bygninger til at gjeldende frisiktkrav vil kunne ivaretas. Vi har ingen innvendinger mot at det etableres atkomst via Storveien. |
| F       | Holstadveien                      | I den permanente situasjonen er det planlagt at denne atkomstveien kun vil være en gang-/sykkelvei. Dersom atkomstvei G ikke vil bli etablert, vil denne veien sammen med atkomstvei H fungere som atkomstvei til søndre del av boligfeltet. Det kan vurderes om det er tilstrekkelig at atkomstvei H erstatter G, og at F kun blir gang-/sykkelvei.   |
| H       | Karlsruudia                       | I den permanente situasjonen er det planlagt at denne atkomstveien kun vil være gang-/sykkelvei. Dersom atkomstvei G ikke vil bli etablert, vil denne veien også sammen med atkomstvei F fungere som atkomstvei til søndre del av boligfeltet. Krysset med Storveien har en litt ugunstig utforming siden Karlsruudia ikke føres vinkelrett inn på Storveien. Veien er også noe bratt. Dersom Karlsruudia skal bli en permanent atkomstvei, bør veien legges om slik at krysset med Storveien kan få en mer gunstig utforming. I forbindelse med omleggingen bør det også ses på om stigningen kan slakes ut.  |

I tabell 5 foretas det en vurdering av alternativene som ble forkastet.

Tabell 5 Vurdering av forkastede løsninger

| Bokstav | Veinavn                            | Kommentar Sweco   |
|---------|------------------------------------|---|
| A       | Atkomst via Vestgårdveien          | Alternativet medfører en betydelig omvei i forhold til det valgte alternativet (B), og det vil kreve beslag av jordbruksareal. Vi anser alternativ B som den beste løsningen.   |
| C       | Holstadåsen, atkomst via avkjørsel | Atkomstvei C var foreslått som gang-/sykkelvei til nordre del av boligområdet. Atkomstveien blir liggende nær eksisterende bebyggelse og grunneier er ikke villig til å avstå grunn. Etter en helhetsvurdering ble det derfor besluttet å ikke gå videre med dette forslaget. Alternativ C ville representert en snarvei for fotgjengere og syklist i forhold til å følge alternativ B, men forskjellen er ikke betydelig. Gitt at forholdene er som de er, er vi enige i vurderingen om ikke å inkludere alternativ C i planforslaget. |
| D       | Holstadåsen, atkomst via avkjørsel | Atkomstvei D var foreslått som gang-/sykkelvei. På samme måte som alternativ C vill denne løsningen vært en snarvei for fotgjengere og syklist. Også med denne løsningen kommer en relativt nær eksisterende bebyggelse, og heller ikke i dette tilfellet var grunneier villig til å avstå grunn. Basert på dette valgte en å ikke gå videre med forslaget. Etter vår vurdering kunne det vært ønskelig med en forbindelse for fotgjengere og syklist mellom Holstadåsen og boligfeltet, men vi ser at det er krevende å få dette til.  |
| I       | Fv. 115 Storveien, ny avkjørsel    | Dette området er avsatt til sentrumsformål i kommunedelplanen med krav om konsekvensutredning og egen planprosess. I nytt planforslag er formålet endret fra sentrumsformål til LNF-område. Alternativet anses derfor ikke som aktuell som atkomstvei til det nye boligfeltet.  |
| J       | Sundåsveien                        | Fordelen med løsningen vil være at en unngår en trafikkøkning på eksisterende boligveier. Alternativet krever et betydelig beslag av jordbruksareal og vil være den mest kostbare løsningen av alle alternativene. For trafikk i retning til/fra sentrum vil kjørelengden øke betydelig dersom en sammenligner med de anbefalte atkomstveiene. Etter vår vurdering fremstår de anbefalte atkomstveiene som bedre alternativer enn atkomstvei J.   |

Vi har ikke foretatt noen vurdering eller kvalitetssikring av kostnadsberegningene som er gjennomført.

### 3.3.3 Trafikkøkning på eksisterende veier

Den planlagte boligutbyggingen vil medføre økt trafikk langs eksisterende boligveier. Det bør avgjøres hvor stor den forventede trafikkøkningen vil være. På hverdager er det sannsynlig at det vil generes ca. 5-6 bilturer per boligenhet. Når alle de 62 enhetene er realisert, tilsvarer dette en teoretisk trafikkøkning på 310- 372 kjt/døgn. Dersom en regner om til årsdøgntrafikk (ÅDT) som er gjennomsnittstrafikk per dag, kommer en fram til 279 -335 kjt/døgn. Denne trafikken vil sannsynligvis fordeles omtrent likt mellom Vestgårdveien og ny avkjørsel fra Storveien. Det betyr at forventet trafikkøkning i Vestgårdveien vil være i størrelsesorden 150 kjt/døgn. Etter vår vurdering er dette en relativt begrenset trafikkøkning som bør kunne være akseptabel sett i forhold til at det foretas en større boligutbygging.

Det ble i 2018 gjennomført trafikktegninger i Vestgårdveien som konkluderte med at ÅDT er ca. 400 kjt/døgn. Etter full utbygging vil ÅDT i Vestgårdveien være i størrelsesorden 550 kjt/døgn, noe som fortsatt må kunne karakteriseres som liten trafikk.

Når det gjelder avkjøringen i sør anslås eksisterende ÅDT på atkomstveien til Karlsrudlia til ca. 70-80 kjt/døgn. Denne trafikken vil bli overført til ny atkomstvei fra Storveien. Samlet trafikkmengde på den nye atkomstveien blir følgelig inntil ca. 230 kjt/døgn.

Storveien har i dag ÅDT på ca. 3 100 kjt/døgn. Den planlagte boligbyggingen generer en trafikkmengde tilsvarende 300 kjt/døgn som vil fordeles på to kryss med Storveien. Etter vår vurdering vil ikke trafikkøkningen i kryssene ha noen praktisk betydning i forhold til trafiksikkerhet og fremkommelighet langs Storveien.

Avslutningsvis vil vi påpeke at enhver trafikkøkning vil være lite ønskelig for den som berøres av den. Dessverre er økt trafikk en uunngåelig konsekvens når det legges til rette for utvikling i kommuner hvor kollektivtrafikk er et lite aktuelt alternativ til privatbilen.

### 3.3.4 Oppsummering

Det er foretatt en kvalitetssikring av atkomstanalysen som er lagt til grunn ved utarbeidelse av planforslaget for Boligfelt Holstadåsen Øst. Vi har foretatt en gjennomgang av metodikken som er lagt til grunn, de anbefalte løsningene og vi har også vurdert løsningene som ble forkastet. Skiptvet kommune har foretatt et omfattende og grundig arbeid med atkomstanalysen, og vi har ingen innvendinger mot det arbeidet som er utført og de løsningene som er valgt.

Sweco Norge

Ketil Flagstad  
Sivilingeniør