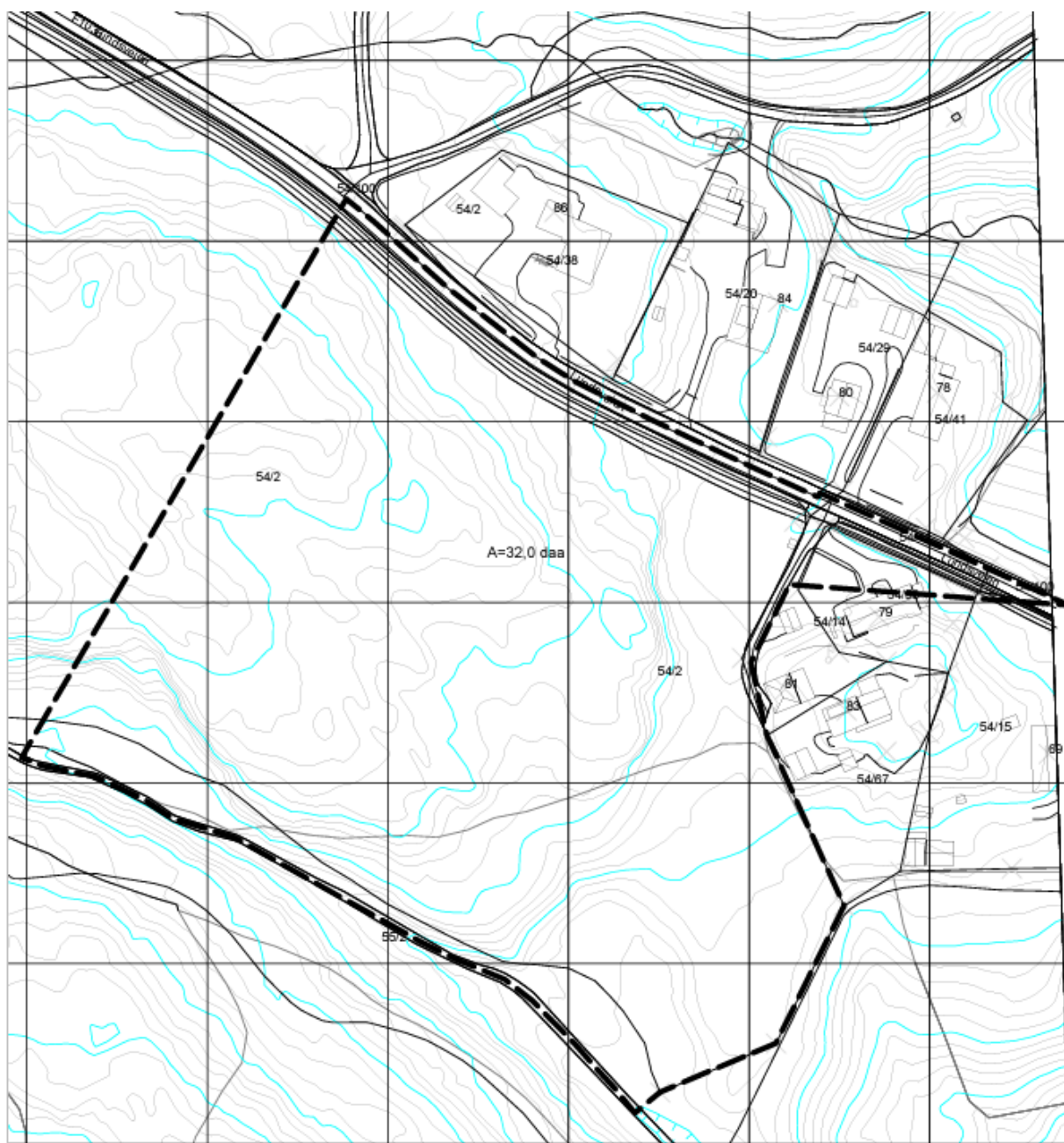


Trafikkanalyse for

B08 Skjelle

Skiptvet kommune



Utarbeidet	Kontrollert og godkjent	Dato	Revisjon
THL	EKo	13.03.2023	

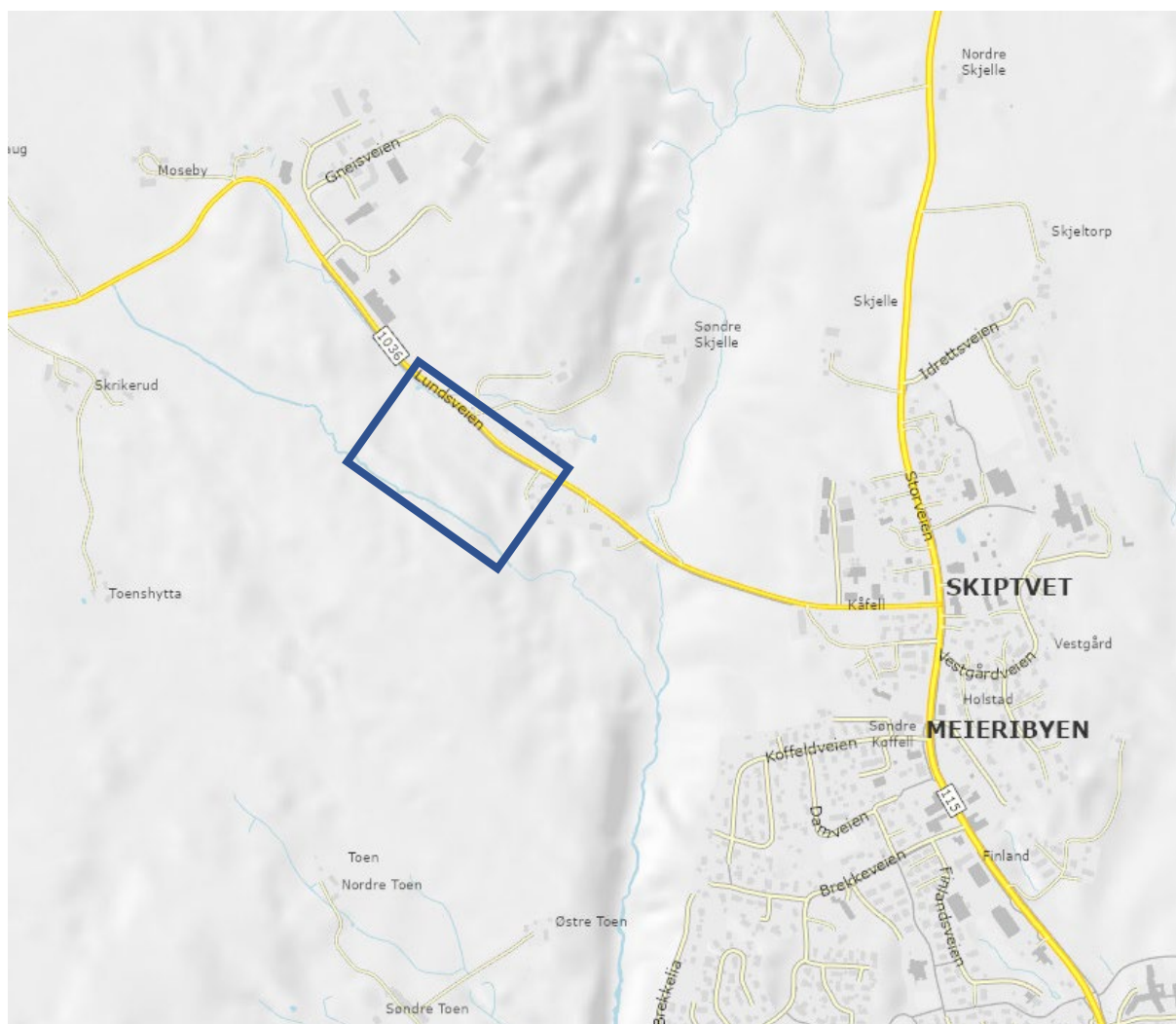
Innhold

1. Innledning.....	2
2. Dagens situasjon.....	5
2.1 Vegnett	5
2.2 Fartsgrense	5
2.3 Trafikkmengde.....	5
2.4 Nærliggende utbygginger.....	6
2.5 Gående og syklende	7
2.6 Kollektivtilbud.....	7
2.7 Trafikksikkerhet	7
3. Fremtidens trafikk med utbygging av prosjektområdet	8
3.1 Framskrivning av trafikk	8
4. Planlagt utbygging.....	10
4.1 Ny trafikk	10
4.2 Trafikkgenerering	10
4.3 Ny situasjon med utbygging	15
5. Sammendrag	16

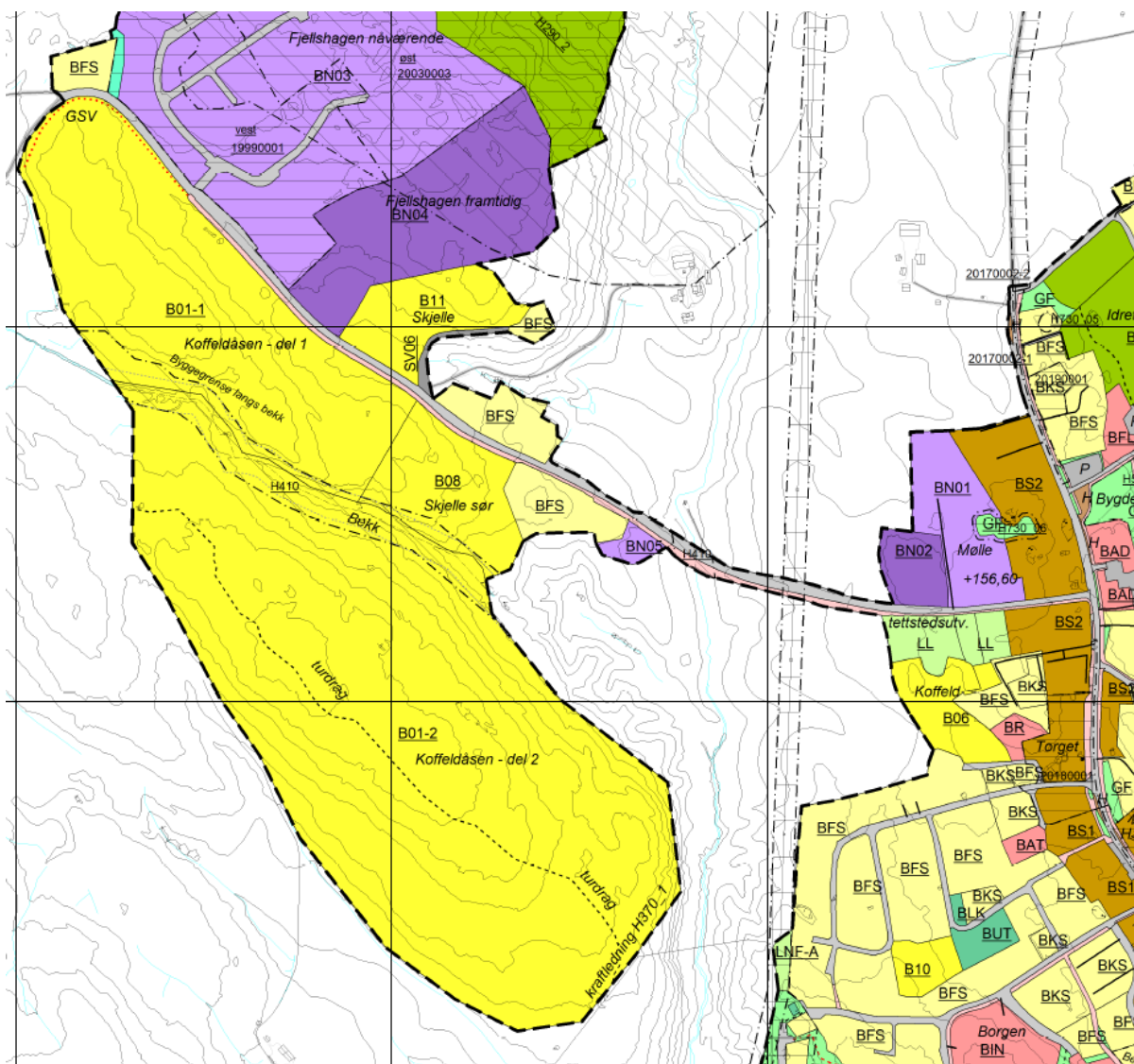
1. Innledning

EM Prosjekt har på oppdrag fra forslagsstiller Glomar Eiendom AS utarbeidet en trafikkanalyse i forbindelse med reguleringen av boligområde for B08 Skjelle, ved Meieribyen, i Skiptvet kommune. Hensikten med reguleringen er å legge til rette for boligutbygging i området. Dette blir et nytt felt i et område med ca 10 eksisterende boliger, planområdet utgjør ca. 32 daa. Område B08 er en del av en større planlagt områderegulering, se figur 2.

Trafikkanalysen skal belyse de trafikale konsekvensene av prosjektet. Notatet inneholder en beskrivelse av dagens situasjon, en vurdering av tiltakets trafikkgenerering og trafikale konsekvenser med bakgrunn i dette. Analysen inneholder også en vurdering av, om det er tilfredsstillende med et T-kryss eller et kanalisert T-kryss med venstresvingefelt mot Fv. 1036 Lundsveien.

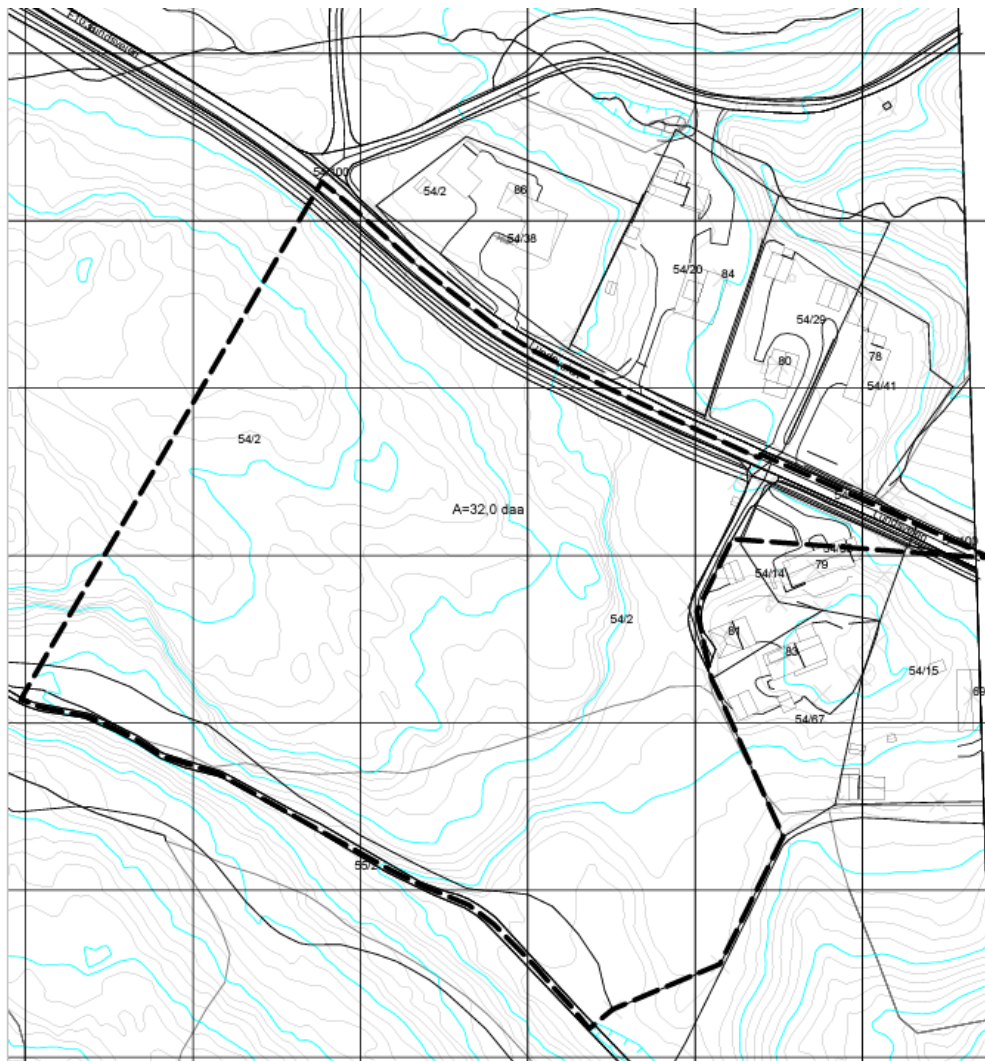


Figur 1 - Oversiktskart der området som skal reguleres er skissert. Adkomst fra Fv.1036 Lundsveien



Figur 2 - Oversikt over planområdet B08, med områdene B01-1 og B01-2 i vest og sør

Videre i analysen vises det hvordan dagens og fremtidig trafikkvolum på er beregnet både årsdøgntrafikk (ÅDT) og timestrafikk. ÅDT er beregnet for å være et innspill til å fastslå vegens dimensjoneringsklasse, mens timestrafikk er beregnet for å vurdere kryssutforming i henhold til Statens vegvesens håndbok V121 «Geometrisk utforming av veg- og gatekryss». Håndboken opererer med begrepet «dimensjonerende time», som er den timen i året som har en trafikkmengde som kun overstiges 29 ganger i løpet av året, det vil si den timen med det 30. største trafikkallet.



Figur 3 - Skissering av planområdet

2. Dagens situasjon

2.1 Vegnett

Planområdet ligger nært tettstedet Meieribyen i Skiptvet kommune, Skjelle. Området avgrenses av Fv. 1036 Lundsveien i nord og langsgående bekke drag i sør. Meieribyen er et tettsted og innehar administrasjonssenteret i Skiptvet kommune i Viken fylkeskommune. Utover Fv. 1036 er det ingen andre adkomstveger inn til planområdet.

2.2 Fartsgrense

Fv. 1036 har fartsgrense 70 km/t forbi planområdet. Lenger øst mot Meieribyen er farten 50 km/t, mens lenger vest er farten 80 km/t.



Figur 4 - Oversikt over vegnett inn til planområdet med fartsgrense

2.3 Trafikkmengde

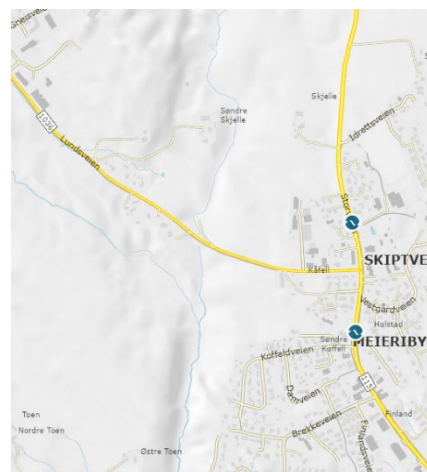
Dagens situasjon er dokumentert med data fra Nasjonal vegdatabank, vegkart.no.

Statens vegvesen har en trafikkdataportal med mer detaljerte data enn det som framkommer i Nasjonal vegdatabank. Denne er også blitt benyttet til innhenting av grunnlagsdata.

Det er to periodiske trafikkregistreringer på Fv 115 i Meieribyen, som vist på figur 4. Tellepunktene er plassert på delstrekningene S5D1 m3320 (Skiptvet sentrum nord) og S5D1 m2961 (Askimveien 12).

Tellepunktet Skiptvet sentrum nord registrerte i 2021 en gjennomsnittlig døgntrafikk på 5585, herav antatt 10% lange kjøretøy. Høyeste døgntrafikk ble målt til 6773.

Tellepunktet Askimveien12 registrerte i 2021 en gjennomsnittlig døgntrafikk på 5905, herav antatt 10% lange kjøretøy. Høyeste døgntrafikk ble målt til 7079.



Figur 5 - Plassering av periodiske trafikkregistreringer

Fv. 1036 Lundsveien har ingen tellepunkt og trafikkdata er fastsatt med grunnlag i skjønn. Vegkart oppgir en døgntrafikk på 480 passeringer i 2022, herav antatt 10% lange kjøretøy. Historiske data viser at trafikkmengden for Lundsveien har vært antatt lik eller mindre enn oppgitte døgntrafikk på 480 passeringer. Området vest for Meieribyen består av bebyggelse med stor spredning og lav tetthet. Denne type områder med slik bebyggelse vil generere lav trafikkmengde. Vest av planområdet ligger et mindre industriområde med bedrifter som i hovedsak ikke bedriver detaljhandel. Dette er virksomheter som generelt også genererer liten trafikkmengde.

Trafikkmengdene og tellingene oppgitt for Fv. 115 gjennom Meieribyen underbygger trafikkmengden i Lundsveien. Divergensen mellom trafikkmengdene nord og sør for krysset med Lundsveien er på ca 400 passeringer i døgnet. Oppgitte trafikkmengde for Lundsveien, 480 passeringer i døgnet, anses derfor valid som grunnlag for beregning av fremtidig trafikkgrunnlag.



Figur 6 - Årsdøgntrafikk for vegnettet i området hentet fra vegkart.no

Da det ikke foreligger spesifikke trafikkdata for Fv. 1036 Lundsveien, må antallet kjøretøy i dimensjonerende makstime defineres ut ifra ÅDT. Generelt gjelder at en makstime på en overordnet vei er 12-15 % av døgnetts trafikkmengde og at den er i ettermiddagsrush. Det forutsettes her at 15% av trafikken gjennomføres i makstimen. Videre forutsettes det at det i morgensrush er størst trafikk mot Meieribyen og i ettermiddagsrush er størst trafikk ut av Meieribyen med en lik fordeling 70/30.

Dimensjonerende nåværende trafikkgrunnlag med høyest timestrafikk i ettermiddagsrush settes derfor til:

Retning/Tid	15:00-16:00
Mot Meieribyen (øst)	22
Mot Skjelle (vest)	50
Sum (passeringer)	72

2.4 Nærliggende utbygginger

Det foreligger ulike planer med ulike perspektiver og sannsynlighet for opparbeidelse med tilknytning til reguleringsområdet. B08 Skjelle har to områdereguleringer, Koffeldåsen B01-1 og B01-2, rett vest og rett sør som er under utarbeidelse. Tidsperspektivene for når de detaljreguleres eller sannsynligheten for om de vil utvikles er ikke kjent. Det er konkrete planer for å starte opp regulering av B01-1, med forutsetning om at områderegulering blir godkjent. Tidsperspektivet er avhengig av fremgangen og opparbeidelsen av B08 Skjelle. Antatt oppstart for utbygging av området B01-1 er 5-

10 år frem i tid. Område B01-2 skal planmessig utvikles etter at en ser hvordan B01-1 bygges ut. Planene for B01-2 ligger så langt frem i tid og det er så usikkert om området utvikles at B01-2 ikke medregnes som trafikkgrunnlag i denne analysen. Da planprosessen for detaljregulering enda ikke er påbegynt foreligger det ingen konkrete planer for antall boliger i området B01-1. Med bakgrunn i planområdets størrelse antas det at feltet kan bygges ut med ca 100 enheter fordelt likt på eneboliger og leiligheter.

På nordsiden av Lundsveien er området B11 Skjelle i oppstartsfasen for detaljregulering. Utbygger antar at det skal utvikles 8-15 eneboliger på området.

Det foreligger mulige planer om å utvide industriområdet lenger vest. Det planlegges ingen plasskrevende varehandel eller virksomhet som generere stor trafikkmengde. Derfor medtas ikke en mulig utvidelse av industriområdet videre i denne analysen.

2.5 Gående og syklende

Forholdene for myke trafikanter vurderes som gode i området rundt planområdet. Langs Lundsveien på sørsiden er det etablert gang og sykkelvei som går forbi planområdet, videre inn mot Meieribyen samt vestover mot det etablerte industriområdet.

2.6 Kollektivtilbud

Østfold kollektivtrafikk har skolebussrute 450 som trafikkerer Lundsveien i ukedagene. Bussen stopper på signal. Denne bussruten vurderes i liten grad å ha innvirkning på trafiksikkerhet eller turgenerering fra planområdet med lav dekningsgrad på antall avganger.

2.7 Trafiksikkerhet

Det er registrert to ulykker på Fv. 1036 i NVDB på strekningen vest og øst for planområdet. Ulykkene er registrert 1990 og 2019. Ulykkene vurderes til å ikke ha noen spesiell innvirkning eller behov for tiltak ved planområdet.

3. Fremtidens trafikk med utbygging av prosjektområdet

3.1 Framskrivning av trafikk

Iht SVV Håndbok N100 skal trafikkmengden framskrives til åpningsår + 20 år for prosjektområdet. Åpningsåret er ikke fastsatt nøyaktig, men det forutsettes at en beregning for 2044 er passende. Forskjellene i trafikkmengdene såfremt åpningsår endres et eller to år er ganske begrenset.

Trafikken framskrives med bakgrunn i TØI rapport 1926/2022¹ og Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) Nøkkeltallsrapport 2021. Trendene som er avdekket i RVU er at andel personreiser pr. dag er jevnt minkende fra 2009 og frem til i dag. TØI Rapport 1926/2022 beregner en total trafikkvekst på lang sikt (2060) for det geografiske området til under 1% årlig økning 0,4%, men noe høyere på kort sikt 1,73%. Strekingen er ingen naturlig gjennomfartsåre for person- eller godstransport på veg. Historiske data viser at trafikkøkningen har vært meget begrenset på Lundsveien. Med bakgrunn i dette framskrives trafikkmengden med en årlig økning på 0,5% med indeks 1,005 for både lette og tunge kjøretøy. Dette gir en faktor på fremskrevet trafikkindeks på 1,105 totalt for trafikkmengden og tunge kjøretøy.

År	Vekst lette	Indeks lette	Vekst tunge	Indeks tunge
2023	0,005	1	0,005	1
2024	0,005	1,005	0,005	1,005
2025	0,005	1,01	0,005	1,01
2026	0,005	1,015	0,005	1,015
2027	0,005	1,02	0,005	1,02
2028	0,005	1,025	0,005	1,025
2029	0,005	1,03	0,005	1,03
2030	0,005	1,035	0,005	1,035
2031	0,005	1,04	0,005	1,04
2032	0,005	1,045	0,005	1,045
2033	0,005	1,05	0,005	1,05
2034	0,005	1,055	0,005	1,055
2035	0,005	1,06	0,005	1,06
2036	0,005	1,065	0,005	1,065
2037	0,005	1,07	0,005	1,07
2038	0,005	1,075	0,005	1,075
2039	0,005	1,08	0,005	1,08
2040	0,005	1,085	0,005	1,085
2041	0,005	1,09	0,005	1,09
2042	0,005	1,095	0,005	1,095
2043	0,005	1,1	0,005	1,1
2044	0,005	1,105	0,005	1,105

Figur 7 - Vekstfaktor trafikkindeks

¹ Framskrivninger for persontransport til NTP 2025-2036

Fremskrevet trafikk for Lundsveien uten utbygging antas derfor slik:

Trafikkmengde Fv.1036	Mengde
ÅDT (2044)	530
Dimensjonerende timestrafikk Mot Meieribyen (øst, år 2044)	25
Dimensjonerende timestrafikk Mot Skjelle (vest, år 2044)	55
Andel lange kjøretøy (total, år 2044)	10%

Figur 8 - Fremskrevet trafikk for Lundsveien år 2044

Det vil ikke være nødvendig med framskrivning av trafikken generert fra planområdet eller omkringliggende utbygginger fordi dette er beregnet med forutsatt maksimal utbygging.

4. Planlagt utbygging

Det planlegges en utbygging av prosjektområdet med inntil 50 boenheter i ulike størrelser. Antall enheter fordelt på type er ikke endelig stadfestet under utarbeidelsen av analysen. Det forutsettes videre en 50-50 fordeling på enebolig/tomannsbolig/rekkehus. En skisse av reguleringsplanen vises i figur 3.

En foreløpig fordeling av antall boenheter for B08 Skjelle er som følger:

Tomannsbolig/rekkehus: 25 boenheter

Eneboliger: 25 boenheter

Maksimalt totalt: 50 boenheter

En foreløpig estimering av antall boenheter for Koffeldåsen B01-1 er som følger:

Tomannsbolig/rekkehus: 50 boenheter

Eneboliger: 50 boenheter

Maksimalt totalt: 100 boenheter

En foreløpig estimering av antall boenheter for B11 Skjelle er som følger:

Eneboliger: 10 boenheter

Maksimalt totalt: 10 boenheter

4.1 Ny trafikk

Vår beregning av ny trafikk i planområdet er foretatt med utgangspunkt i erfaringstall for turgenerering (blant annet fra PROSAM og SVV veileder V713). Disse erfaringstallene er beregnet med bakgrunn i ulike områdetyper, f.eks. områder i Oslo sentrum, utenfor Oslo senter og områder i mindre tettsteder. For hvert enkelt planområde kan konkrete forhold dog medføre at turgenereringen er lavere eller høyere enn erfaringstallene. Det er således en usikkerhet knyttet til disse.

4.2 Trafikkgenerering

Ved beregning av turproduksjon fra boliger er blant annet metoden beskrevet i PROSAM-rapport 137 hensyntatt og benyttet sammen med SVV veileder V713 for sammenlikning. Turproduksjonstallene i PROSAM-rapport 137 er utviklet med utgangspunkt i data fra Oslo og Akershus. Tallene er av den grunn ikke direkte anvendelig på utbyggingsmønster og transporttilbud andre steder i landet. Det antas allikevel at turproduksjonen for området ikke skiller seg i nevneverdig grad fra turproduksjonstallene for Oslo og Akershus.

Planområdet utbygges med lav tetthet. Bilturproduksjonen for boligområder avhenger av flere parametere; avstanden til tettsted, by, butikker, type av bebyggelse, antall personer i husstanden. Prosjektområdet ligger i umiddelbar nærhet til sentrumsstedet Meieribyen og etableres som en blanding av frittstående hus og konsentrert småhusbebyggelse.

Ifølge kommunefakta for Skiptvet kommune bor det i dag 2,23 personer per husstand².

² <https://www.ssb.no/kommunefakta/skiptvet>

TURPRODUKSJON PR. ENHET PR. DØGN

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person-turer	Bil turer	Variasjons-område
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig pr. person		3.5 1.0	2.5 - 5.0 0.5 - 1.5
	pr. bolig pr. person	9.0 3.0		7 - 12 2 - 4
INDUSTRI - fabrikk - lager - verksted - engros	pr. ansatt pr. 100 m ²		2.5 3.5	1.5 - 5 2.0 - 6
	pr. ansatt pr. 100 m ²	4.0 6.0		3 - 8 4 - 10
HANDEL - detalj - kiosk - bensinstasjon - kjøpesenter	pr. ansatt pr. 100 m ²		25 45	10 - 45 15 - 105
	pr. ansatt pr. 100 m ²	50 90		20 - 80 30 - 150
KONTOR - post - bank - helse - off. kontorer	pr. ansatt pr. 100 m ²		2.5 8	2 - 4 6 - 12
	pr. ansatt pr. 100 m ²	4 12		2 - 6 5 - 20

Figur 9 - Turproduksjon pr. enhet pr. døgn hentet fra SVV V713

Erfaringstall for turgenerering for boliger i Akershus er beregnet av PROSAM, se figur 10.

Beregning av bilturproduksjon for boligområder
Antall bilbevegelser per hushold (sum til/fra). Gjelder for mandag-fredag. ^{1) 5)}

Km fra Oslo		Personer i husholdet ⁴⁾			
sentrum ²⁾	Bebyggelse ³⁾	1 person	2 personer	3 personer	4 personer
0-2,4 km	Høy tetthet/urbant	0,7 - 1,2	1,5 - 2,7	2,3 - 4,1	2,9 - 5,0
	Middels tetthet/urbant	0,9 - 1,3	2,1 - 2,9	3,1 - 4,3	3,9 - 5,3
2,5-4,9 km	Høy tetthet/urbant	0,7 - 1,2	1,6 - 2,7	2,4 - 4,0	3,1 - 5,0
	Høy tetthet	1,2 - 1,4	2,5 - 3,0	3,8 - 4,4	4,7 - 5,4
	Middels tetthet/urbant	1,0 - 1,4	2,3 - 3,0	3,4 - 4,5	4,2 - 5,5
	Middels tetthet	1,2 - 1,6	2,7 - 3,5	4,0 - 5,0	4,9 - 6,1
	Lav tetthet	1,3 - 1,6	3,0 - 3,5	4,4 - 5,1	5,4 - 6,1
5,0-9,9 km	Høy tetthet/urbant	0,8 - 1,4	1,6 - 3,0	2,4 - 4,4	3,0 - 5,5
	Høy tetthet	1,1 - 1,5	2,3 - 3,3	3,5 - 4,8	4,3 - 5,9
	Middels tetthet/urbant	1,0 - 1,5	2,3 - 3,3	3,4 - 4,8	4,2 - 5,8
	Middels tetthet	1,3 - 1,7	2,8 - 3,7	4,1 - 5,3	5,0 - 6,4
	Lav tetthet/urbant	1,3 - 1,5	2,8 - 3,3	4,2 - 4,8	5,2 - 5,9
	Lav tetthet	1,4 - 1,7	3,0 - 3,8	4,4 - 5,5	5,4 - 6,6
10-19,9 km	Høy tetthet/urbant	0,8 - 1,4	1,7 - 3,2	2,6 - 4,7	3,2 - 5,7
	Høy tetthet	1,2 - 1,6	2,6 - 3,6	3,8 - 5,2	4,7 - 6,3
	Middels tetthet/urbant	1,0 - 1,7	2,3 - 3,7	3,4 - 5,3	4,2 - 6,4
	Middels tetthet	1,4 - 1,9	3,0 - 4,0	4,4 - 5,7	5,4 - 6,9
	Lav tetthet/urbant	1,2 - 1,7	2,8 - 3,8	4,1 - 5,4	5,1 - 6,5
	Lav tetthet	1,4 - 2,0	3,2 - 4,3	4,6 - 6,1	5,7 - 7,3
20km +	Middels tetthet/urbant	1,4 - 1,9	3,0 - 4,1	4,4 - 5,8	5,4 - 6,9
	Middels tetthet	1,6 - 2,4	3,4 - 5,0	4,9 - 6,9	5,9 - 8,1
	Lav tetthet/urbant	1,4 - 2,4	3,0 - 4,9	4,5 - 6,7	5,5 - 7,9
	Lav tetthet	1,6 - 2,7	3,5 - 5,4	5,1 - 7,4	6,2 - 8,6

Figur 10 - Bilturproduksjon for boligområder fra PROSAM-rapport 137

Det vurderes at den mest representative type av bebyggelse er i lav tetthet. Den nye bebyggelsen vil bestå av hus og leiligheter.

Det bor som tidligere vist iht SSB, i snitt 2,23 personer i hver husstand i Skiptvet kommune.

Med hensyn på lav kollektivdekning og den geografiske beliggenheten til planområdet og omkringliggende utviklingsplaner vurderes det at turgenerering vil ligge i det øvre sjiktet og ha direkte sammenheng med antall personer i husstanden. Samlet vurderes det følgende turgenerering per hushold og antall beboere per virkedag for det nye planområdet:

B08 Skjelle

Type bolig	Antall beboere	Turgenerering	Antall enheter	Antall bilturer
Tomannsbolig/rekkehus	2	4	25	100
Enebolig	3	5,1	25	128
			SUM	228

B11 Skjelle

Type bolig	Antall beboere	Turgenerering	Antall enheter	Antall bilturer
Enebolig	3	5,1	10	51
			SUM	51

B01-1 Koffeldåsen

Type bolig	Antall beboere	Turgenerering	Antall enheter	Antall bilturer
Tomannsbolig/rekkehus	2	4	50	200
Enebolig	3	5,1	50	255
			SUM	455

Figur 11 - Estimerte trafikkmengder fra utbyggingene i området

I denne analysen legges det til grunn at antall personer i husholdet per tomannsbolig/rekkehus er i gjennomsnitt to personer og 3 personer i enebolig. Dette gir en total turgenerering på 228 per virkedag for B08 Skjelle. Summert vil de to områdene B11 Skjelle og B01-1 Koffeldåsen anslagsvis generere en total trafikkmengde på 506 turer i døgnet. Trafikkgenereringen fra B11 Skjelle og B01-1 Koffeldåsen legges til den beregnede eksisterende trafikken estimert i pkt. 3.1.

Trafikkmengde Fv.1036	Mengde
ÅDT (2044)	1036
Dimensjonerende timestrafikk Mot Meieribyen (øst, år 2044)	48
Dimensjonerende timestrafikk Mot Skjelle (vest, år 2044)	108
Andel lange kjøretøy (total, år 2044)	10%

Figur 12 - Fremskrevet trafikkmengde i 2044 med full utbygging av områdene B11 og B01-1

Planområdet bebygges med boliger, hvor en stor del av turene i virkedagene skjer i morgen- og ettermiddagsrush. Til beregningene forutsettes således, at 30% av virkedøgnet turer skjer i morgenrush og tilsvarende 30% i ettermiddagsrush. Forutsetningen beror på, at trafikken i hverdager ganske overveiende vil være bolig-arbeid, som hovedsakelig foregår i rushperiodene. Generelt gjelder at en makstime på en overordnet vei er 12-15 % av døgnet trafikkmengde. Men planområdet er et boligområde, der det ikke er gjennomgangstrafikk, varelevering og arbeidsreiser mv. Derfor vurderes det at andelen av trafikken i en makstime i planområdet er noe større enn på overordnede veg er, tilsvarende 30% av døgnet trafikkmengde. Bolig-arbeid trafikken vil primært være utgående fra området på morgenen og inngående til området på ettermiddagen.

Det er ingen klare forhold som gir at trafikken ut fra området primært vil kjøre mot vest eller øst. Men med hensyn på at Meieribyen eller andre større tettsteder/byer i det geografiske området er endepunktet for bilturen, antas det at flest vil kjøre østover ut av planområdet. Derfor forutsettes det en skjønnsmessig deling av trafikken der 70% kjører ut av området mot øst og 30% mot vest. Dette gir at 70% kjører inn til området fra øst og 30% fra vest.

Denne situasjonen medfører følgende trafikkgenerering inn og ut av området totalt og ved største timestrafikk for B08 Skjelle:

Trafikk fra området	Mengde
Turgenerering fra planområdet	228
Største timestrafikk (30% av ådt)	68
Utkjøring totalt	228
70% mot øst	160
30% mot vest	68
Innkjøring totalt	228
70% mot vest	160
30% mot øst	68
Utkjøring største timestrafikk	68
70% mot øst	48
30% mot vest	20
Innkjøring største timestrafikk	68
70% mot vest	48
30% mot øst	20

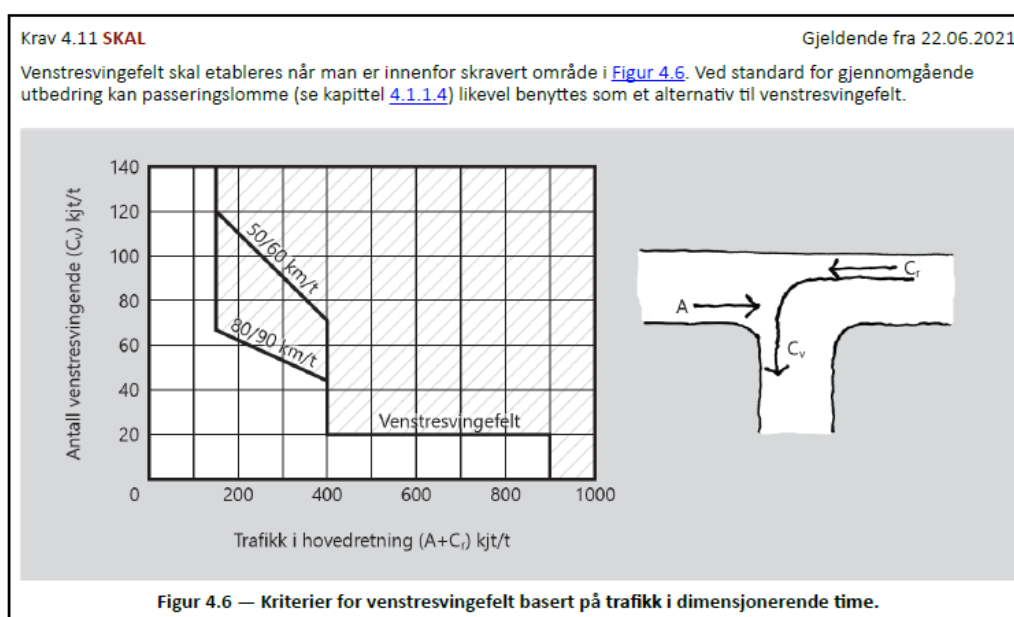
Figur 13 - Beregnet trafikkgenerering fra planområdet, fullt utbygd

Total fremskrevet trafikkmengde på Fv. 1036 Lundsveien medberegnet B08 Skjelle:

Trafikkmengde Fv.1036	Mengde
ÅDT (2044)	1264
Dimensjonerende timestrafikk Mot Meieribyen (øst, år 2044)	68
Dimensjonerende timestrafikk Mot Skjelle (vest, år 2044)	156
Andel lange kjøretøy (total, år 2044)	10%

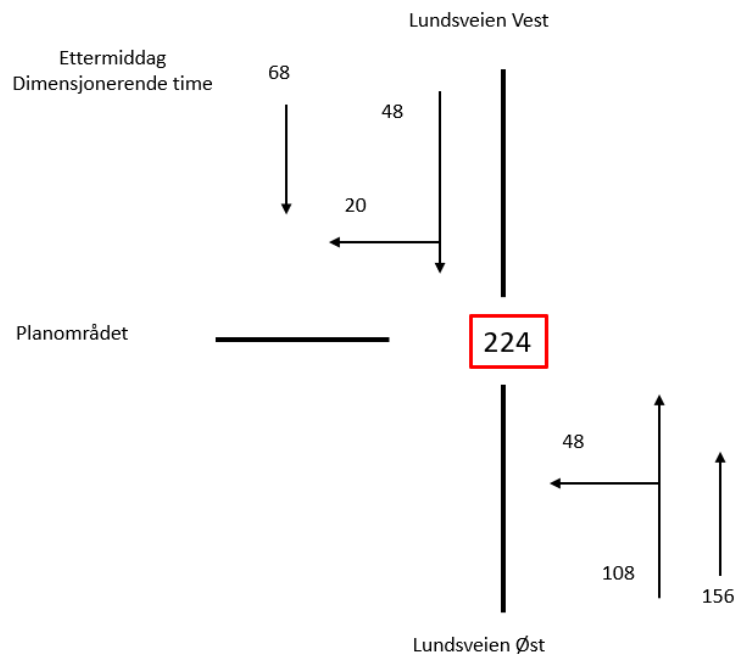
Figur 14 - Figur 12 - Fremskrevet trafikkmengde i 2044 med full utbygging av områdene B08, B11 og B01-1

Med dette trafikkgrunnlaget i dimensjonerende time skal det ikke iht SVV håndbok N100 pkt. 4.1.1.3 anlegges venstresvingefelt i kryssområdet, se figur 15. Total trafikkmengde i krysset i dimensjonerende time er beregnet til 224 passeringer, hvorav 48 er venstresvingende fra Fv.1036 og inn til planområdet, se figur 16.



Figur 15 - Kriterier for krav til venstresvingefelt, SVV håndbok 100

4.3 Ny situasjon med utbygging



Figur 16 - Trafikkavvikling ny situasjon med full utbygging

5. Sammendrag

EM Prosjekt har på oppdrag fra forslagsstiller Glomar Eiendom AS utarbeidet en trafikkanalyse i forbindelse med reguleringen av nytt boligområde på Skjelle i Skiptvet kommune. Analysen er gjort ved å sammenstille trafikkdata fra Fv.1036 Lundsveien og den mengden trafikk som den nye reguleringsplanen teoretisk kan generere sammen med nærliggende utbyggingsplaner. Beregning av generert trafikk fra planområdet er foretatt med utgangspunkt i erfaringstall for turgenerering (blant annet fra PROSAM og SVV veileder V713). Trafikken fremskrives med bakgrunn i TØI rapport 1926/2022³ og Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) Nøkkeltallsrapport 2021. Trafikkmengden fremskrives med en årlig økning på 0,5% med indeks 1,005 for både lette og tunge kjøretøy. Dette gir en faktor på fremskrevet trafikkindeks på 1,105 totalt for trafikkmengden og tunge kjøretøy.

Fv. 1036 Lundsveien har ingen tellepunkt og trafikkdata er fastsatt med grunnlag i skjønn. Vegkart oppgir en døgntrafikk på 480 passeringer i 2022, herav antatt 10% lange kjøretøy. Historiske data viser at trafikkmengden for Lundsveien har vært antatt lik eller mindre enn oppgitte døgntrafikk på 480 passeringer. Trafikkmengdene og tellingene oppgitt for Fv. 115 gjennom Meieribyen underbygger trafikkmengden i Lundsveien. Det fremgår av trafikkdataene at den gjennomsnittlige trafikkintensiteten er størst i ettermiddagsrush sammenlignet med morgenrush.

Fremskrevet ÅDT med eksisterende trafikkgrunnlag for Lundsveien, summert med turgenerering fra planlagte nærliggende fullt utbygde områder Koffeldåsen B01-1 og B11 Skjelle, gir en estimert ÅDT på 1036 i år 2044. Time med høyest gjennomsnittlige trafikkmengde er antatt til 15% av ÅDT. Dette gir høyeste timestrafikk forbi planområdet med totalt 156 passeringer, med 48 mot øst og 108 mot vest.

Planområdet antas ved full utbygging å kunne generere en ÅDT på 228. I beregningene forutsettes det, at 30% av virkedøgnet turer skjer i morgenrush og tilsvarende 30% i ettermiddagsrush. Dette gir at det i høyeste time i ettermiddagsrush genereres 68 passeringer inn mot planområdet, 48 fra øst og 20 fra vest.

Med dette trafikkgrunnlaget i dimensjonerende time skal det ikke iht SVV håndbok N100 pkt. 4.1.1.3 anlegges venstresvingefelt i kryssområdet, se figur 15. Total trafikkmengde i krysset i dimensjonerende time er beregnet til 224 passeringer, hvorav 48 er venstresvingende fra Fv.1036 og inn til planområdet, se figur 16.

³ Framskrivninger for persontransport til NTP 2025-2036