



Justis- og
beredskapsdepartementet

Vedlegg 13

KONSEKVENsutREDNING:

Trafikk

Vedlegg nr. 13 til reguleringsplan for Politiets nasjonale
beredskapssenter

Utarbeidet av: COWI AS

INNHOOLD

1	Sammendrag	2
1.1	Innledning	2
1.2	Trafikksituasjon referanse	2
1.3	Trafikksituasjon tiltak	3
2	Innledning	5
3	Trafikksituasjon referanse (eksisterende situasjon)	6
3.1	Veistandard og adkomstforhold	7
3.2	Trafikkmengder (bil)	7
3.3	Kapasitet i kryss	10
3.4	Anslått trafikkvekst uten tiltak	11
3.5	Gang og sykkel	13
3.6	Kollektivtrafikk	15
3.7	Trafikksikkerhet	15
4	Trafikksituasjon tiltak	17
4.1	Veistandard og adkomstforhold	17
4.2	Trafikkmengder (bil)	19
4.3	Kapasitet i kryss	21
4.4	Gang og sykkel	25
4.5	Kollektivtrafikk	25
4.6	Trafikksikkerhet	26

1 Sammendrag

1.1 Innledning

Det er startet opp reguleringsplanarbeid for nytt nasjonalt beredskapssenter for politiet (PNB) på Taraldrud i Ski kommune i Akershus. I henhold til § 14-2 i plan- og bygningsloven og § 3 i forskrift om konsekvensutredninger skal det utarbeides konsekvensutredning i tilknytning til reguleringsplanen.

Dette notatet omhandler KU-tema trafikk, og bygger videre på en trafikkanalyse gjennomført for nytt adkomstkryss til/fra PNB og tomteanalyse for planområdet.

1.2 Trafikksituasjon referanse

Referansealternativet defineres som områdets alternative arealbruk. Planområdet ligger innenfor markagrensen og er avsatt til LNF-område, alternativ utnyttelse tilsvarer derfor dagens situasjon, hovedsakelig med landbruksvirksomhet.

Det er planlagt at PNB skal ha hovedadkomst via en ny arm fra eksisterende rundkjøring på Taraldrudveien. Kapasitetsberegninger av rundkjøringen for dagens situasjon tilsier god trafikkavvikling. Beregningene gir belastningsgrad i krysset på opp mot $B=0,36$, dvs. at 36 % av den teoretiske kapasiteten er utnyttet.

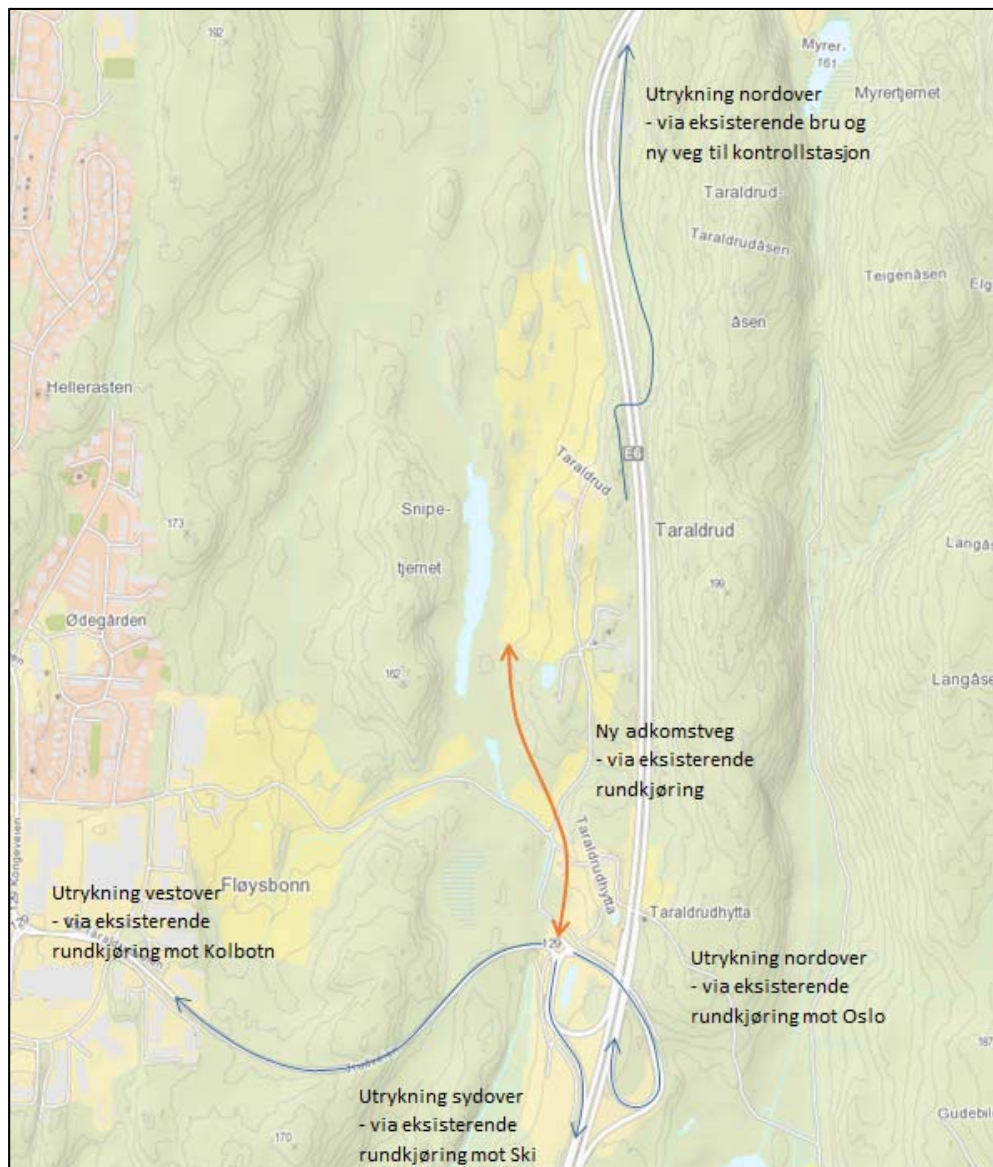
Fløisbonnveien rett sør for PNB er regional sykkelrute og knytter Kolbotn sammen med sykkelveinettet i Sørmarka som ligger på østsiden av E6. Det er ikke egen løsning for gående og syklende langs E6, men på østsiden av E6 går det en sykkelvei på en gruslagt skogsbilvei parallelt med E6 (gjennom Assurdalen).

Nærmeste kollektivholdeplass er Idrettsparken som ligger i krysset mellom Fløisbonnveien og fv. 129 Kongeveien. Gangavstand til holdeplassen er ca. 1,7 km. Holdeplassen trafikkeres av linje 81A og linje 83, som begge har to avganger i timen dagtid og fire avganger i timen i rush. Raskeste reiserute til Oslo sentrum med kollektivtransport er buss til Kolbotn og tog videre til Oslo, som tar ca. 30 minutter.

Ulykkesstatistikk avdekker ingen spesielle ulykkespunkt på veinettet i nærheten av foreslåtte adkomstkryss til/fra planområdet.

1.3 Trafikksituasjon tiltak

Et oversiktskart over adkomstvei og utrykningsveier er vist i Figur 1.



Figur 1: Oversiktskart over adkomstvei og utrykningsveier

Det er planlagt tre typer kjøreadkomster til/fra PNB:

- > Hovedadkomst: Ny hovedadkomst er planlagt anlagt fra eksisterende rundkjøring ved Taraldrudkrysset i sør.
- > Utrykningsvei: Utrykningsveien skal gi rask adkomst til E6 i retning nord mot Oslo. Det er planlagt å etablere ny vei frem til eksisterende bru over E6 og vei videre på østsiden frem til eksisterende kontrollplass lengre nord. Brua fungerer i dag som driftsvei/skogsbilvei. Det er planlagt å benytte eksisterende utkjøring fra kontrollstasjonen.
- > Reserve utrykningsvei: For å komme til E18 kan trafikken benytte foreslått trasé for ny hovedadkomst frem til rundkjøringen ved Taraldrudkrysset, og videre kjøre vestover mot E18.

Grove anslag tilsier at det kan komme til å bli ca. 180 personer på jobb samtidig på PNB. I tillegg vil det bli noe trafikk knyttet til besøkende, servicetrafikk og skiftarbeid. Det er i kapasitetsberegningene lagt til grunn totalt 300 kjt/t til/fra senteret i både morgen- og ettermiddagsrush, det understrekes at det er forholdsvis stor usikkerhet knyttet til dette tallet.

Det er planlagt hovedadkomst via ny arm fra eksisterende rundkjøring på Taraldrudveien sør for planområdet. Det er sett på trafikkavvikling i rundkjøringen med og uten utbygging av ny døgnhvileplass (inkludert bensinstasjon og servering) på Taraldrud:

- > Sammenlignet med dagens situasjon øker belastningen i krysset fra $B = 0,36$ til $B = 0,42$ for situasjon med utbygging av PNB og uten utbygging av ny døgnhvileplass. Det vil si fortsatt god trafikkavvikling.
- > Også med utbygging av ny døgnhvileplass tilsier beregningene god avvikling. Beregnet belastningsgrad øker til $B = 0,51$. Gjennomsnittlig forsinkelse er under 15 sekund i alle tilfarter. Beregningene gir lengste kølengde (95%-percentil) i morgenrush på 25 meter i tilfarten fra øst. I ettermiddagsrush er lengste kølengde på 36 meter i tilfarten fra sør.

En firearmet rundkjøring har erfaringsmessig noe høyere ulykkesrisiko enn en trearmet rundkjøring, samt at trafikkøkning generelt medfører en økt sannsynlighet for ulykker. Trafikkveksten til/fra senteret er imidlertid beskjedent, og rundkjøringer er en forholdsvis sikker krysstype som gir lav fart og har få alvorlige ulykker.

For å hindre konfliktsituasjoner mellom trafikk fra kontrollstasjonen på Taraldrud og utrykningskjøretøy blir det etablert en standard veibom på utrykningsveien og en bom på utkjøringen fra kontrollstasjonen. Bommene settes i system, slik at bommen på kontrollplassen går ned når porten i perimeteret går opp ved brua.

Planlagte adkomstveier til/fra senteret kommer ikke i konflikt med fotgjengertrafikken i området.

2 Innledning

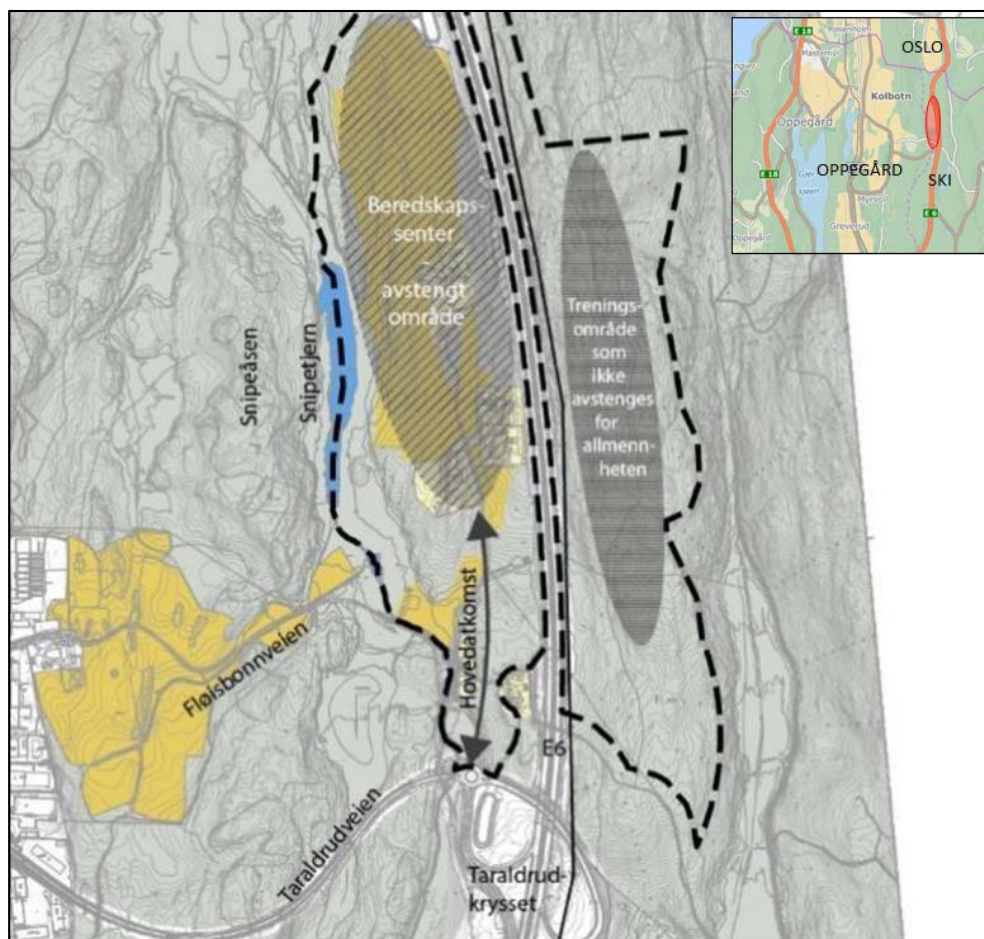
Det er startet opp reguleringsplanarbeid for nytt nasjonalt beredskapssenter for politiet (PNB) på Taraldrud i Ski kommune i Akershus. I henhold til § 14-2 i plan- og bygningsloven og § 3 i forskrift om konsekvensutredninger skal det utarbeides konsekvensutredning i tilknytning til reguleringsplanen.

Dette notatet omhandler KU-tema trafikk, og bygger videre på en trafikkanalyse gjennomført for nytt adkomstkryss til/fra PNB og tomteanalyse for planområdet.

I henhold til planprogrammet skal det utredes en trafikkanalyse som beskriver veistandard, dagens biltrafikk og trafikksituasjon for alle trafikantgrupper, samt tomtens atkomstforhold. Trafikkendringer på det lokale veinettet som følge av tiltaket beregnes både for biltrafikk og gang-/sykkeltrafikk. Endret kryssbelastning i rundkjøring på Taraldrudveien beregnes, og risiko for ulykker

beskrives. Tomtens tilgjengelighet fra eksisterende kollektivtilbud og for gående og syklende skal beskrives, og tiltak som kan bedre tilgjengeligheten skal vurderes.

Planområdet ligger på vestsiden av E6, nord for Taraldrudveien, mot grensen til Opegård kommune. Det er planlagt at PNB skal ha hovedadkomst via en ny arm fra eksisterende rundkjøring på Taraldrudveien. En skisse av plasseringen av hovedadkomsten og oversiktskart er vist i Figur 2.



Figur 2: Skisse av løsning for hovedadkomst til PNB (planprogram) og oversiktskart

3 Trafikksituasjon referanse (eksisterende situasjon)

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger skal det redegjøres for følgene av ikke å realisere planen. Referansealternativet defineres derfor som områdets alternative arealbruk.

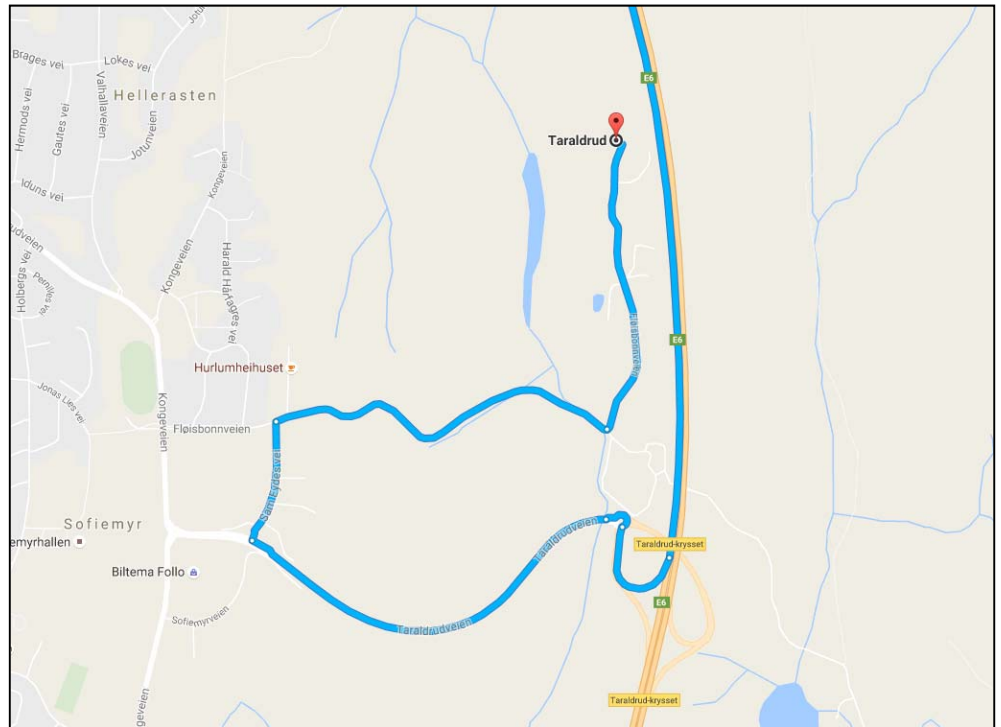
Planområdet ligger innenfor markagrensen og er avsatt til LNF-område, alternativ utnyttelse tilsvarer derfor dagens situasjon, hovedsakelig med landbruksvirksomhet.

Det er videre beskrevet dagens situasjon, og forutsatt at det ikke gjøres endringer av arealbruken i referansealternativet. Av fremtidig trafikkvekst uten

realisering av tiltaket inngår en eventuell utbygging av ny døgnhvileplass på Taraldrud, men dette er foreløpig ikke vedtatt.

3.1 Veistandard og adkomstforhold

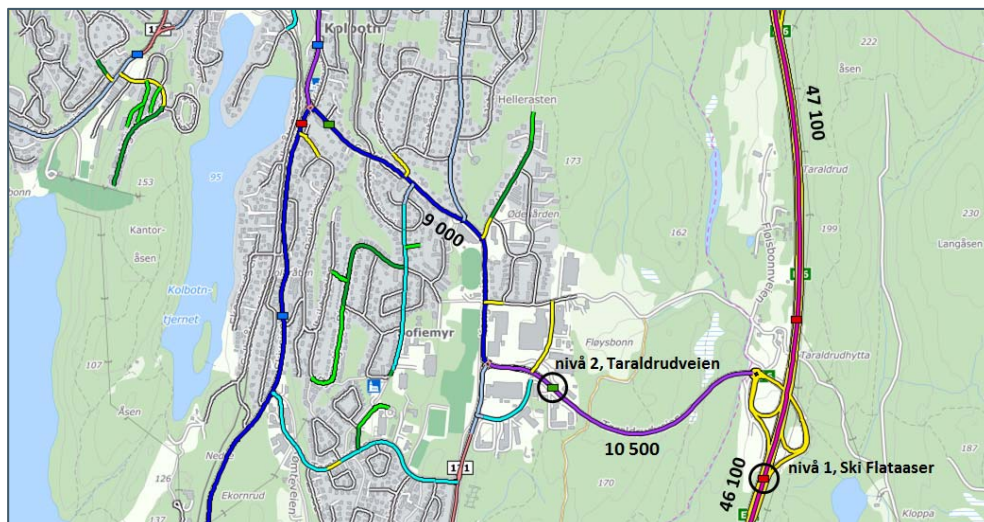
Tomten har i dag kjøreadkomst fra E6 via Taraldrudkrysset, fv. 129 Taraldrudveien, Sam Eydes vei og Fløisbonnveien. Fløisbonnveien er kun asfaltert siste ca. 400 meter mot fv. 129, siste del østover er grusvei i dagens situasjon. Kjørerute fra E6 til PNB er vist i Figur 3.



Figur 3: Dagens adkomst fra E6 nord til Taraldrud (Google Maps)

3.2 Trafikkmengder (bil)

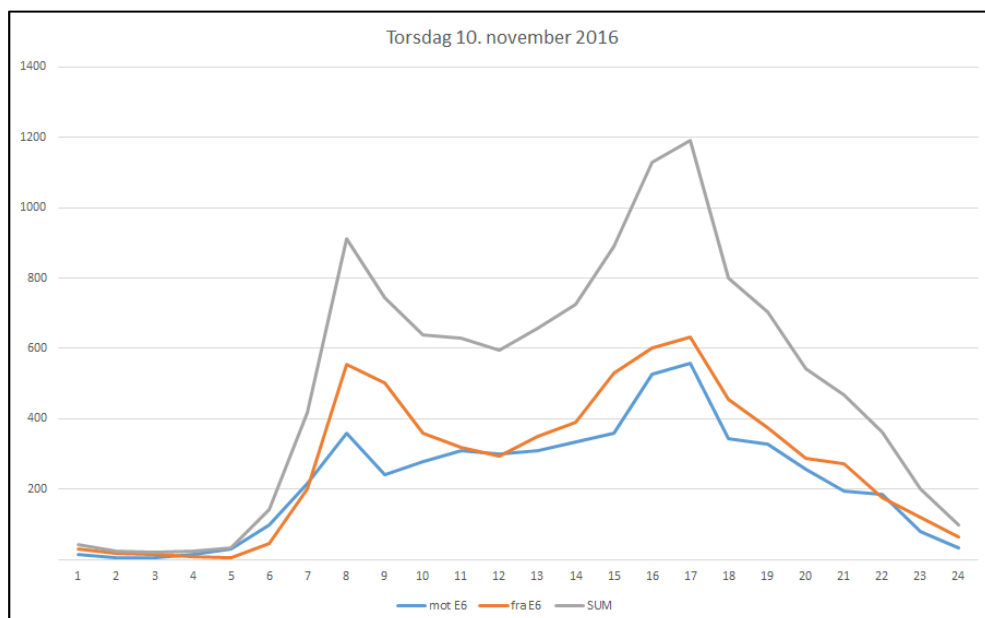
ÅDT på hovedveinettet nært planområdet, hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), er vist i Figur 4. Figuren viser også plassering av tellepunkt det er mottatt telldata fra.



Figur 4: ÅDT på veinettet og tellepunkt (Nasjonal vegdatabank)

Det er mottatt telldata fra to tellepunkt på veinettet nært planområdet, på Taraldrudveien (nivå 2) og Ski Flataaser på E6 (nivå 1). For begge tellepunktene er det mottatt timetrafikk fordelt på felt for perioden mandag 7. til søndag 13. november 2016 (uke 45).

På Taraldrudveien er det i uke 45 registrert største døgnetrafikk torsdag 10. november. Timetrafikk fordelt på retning er vist i Figur 5. Orange linje viser trafikk fra E6 og blå linje viser mot E6. Figuren viser at det er tydelige rushtidstopper i morgen- og ettermiddagsrush.



Figur 5: Timetrafikk fordelt på retning på Taraldrudveien, torsdag 10. november 2016.

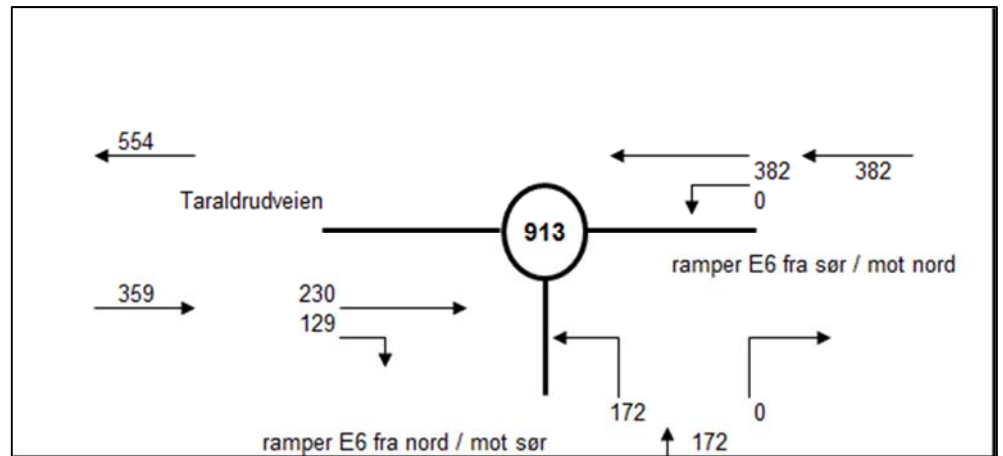
Det er totalt registrert mer trafikk fra E6 enn til E6, det gjelder både i morgen- og ettermiddagsrush og på døgnetnivå. Dette gjelder også for de andre dagene det er mottatt telldata for. Dette antas å skyldes at en del kjører via Kolbotn til E18 pga. forsinkelser på E6 i forbindelse med stenging av ett løp i Brynstunnelen

(ca. 12 km i retning nord). Tunnelen er delvis stengt i forbindelse med rehabilitering i perioden februar 2016 til sommer 2017. Forsinkelsene er størst i retning mot Oslo. Det antas at trafikkmengden på Taraldrudveien vil reduseres noe ved åpningen av Brynstunnelen.

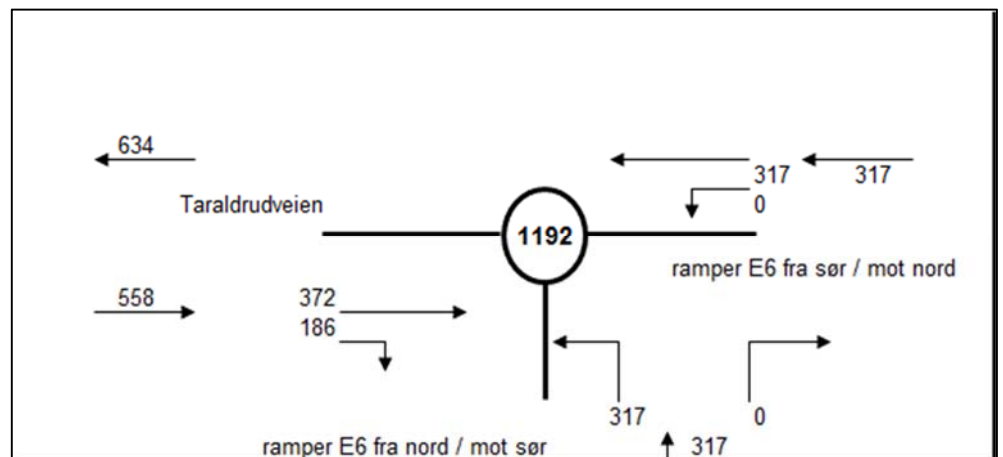
Det er registrert en god del mer trafikk i største time i ettermiddagsrush (kl. 16:00 – 17:00, ca. 1200 kjt/t) enn i morgenrush (kl. 7:00 – 8:00, ca. 900 kjt/t).

Trafikkmengden i tellepunktet på Taraldrudveien gir trafikkmengder til/fra den vestre adkomsten i rundkjøringen. I tellepunktet Ski Flataaser på E6 er det totalt seks felt, fire gjennomgående på E6 i tillegg til av- og påkjøringsfelt. Trafikkmengden i av- og påkjøringsfeltet viser trafikk inn mot rundkjøringen fra øst og ut fra rundkjøringen mot sør.

Timetrafikk i største time i morgen- og ettermiddagsrush er vist i henholdsvis Figur 6 og Figur 7. Det er benyttet telt trafikk i tellepunktene Taraldrudveien og Ski Flataaser.



Figur 6: Timetrafikk morgenrush (kjt/t), Taraldrudveien x ramper E6, dagens situasjon



Figur 7: Timetrafikk ettermiddagsrush (kjt/t), Taraldrudveien x ramper E6, dagens situasjon

3.3 Kapasitet i kryss

Det er planlagt at PNB skal ha hovedadkomst fra dagens rundkjøring på Taraldrud, som tidligere vist i Figur 2. Det er derfor gjort en beregning av dagens kapasitet i krysset med dagens kryssutforming.

3.3.1 Metode

Kapasitetsberegninger er gjennomført med beregningsprogrammet SIDRA. Det beregnes blant annet belastningsgrad (B) for de ulike feltene i kryssene. Beregnet belastningsgrad er forholdet mellom trafikkmengde og teoretisk kapasitet. I praksis regner man at trafikkavviklingen er god opp mot ca. $B = 0,80 - 0,85$, dvs. en trafikkmengde på 80 % - 85 % av teoretisk kapasitet. I tillegg er det beregnet 95 %-percentil kølengde – dvs. en kølengde som kun overstiges i 5 % av tilfellene.

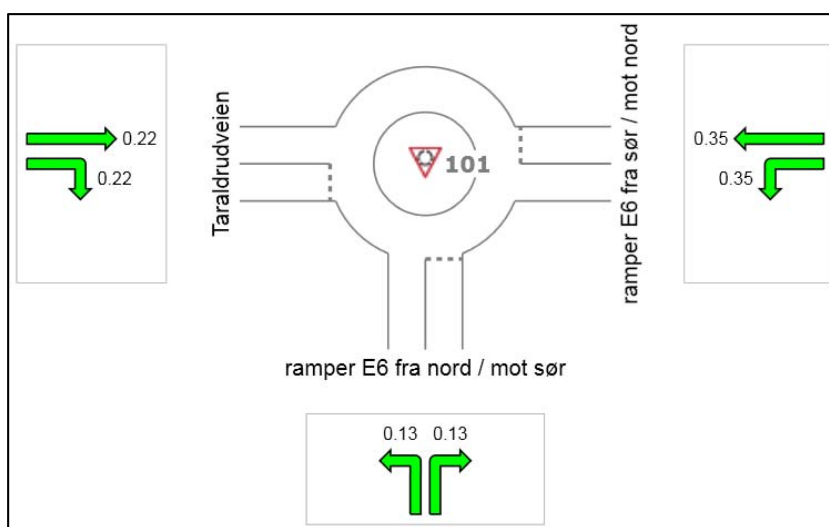
3.3.2 Forutsetninger

Følgende forutsetninger er lagt til grunn i beregningene:

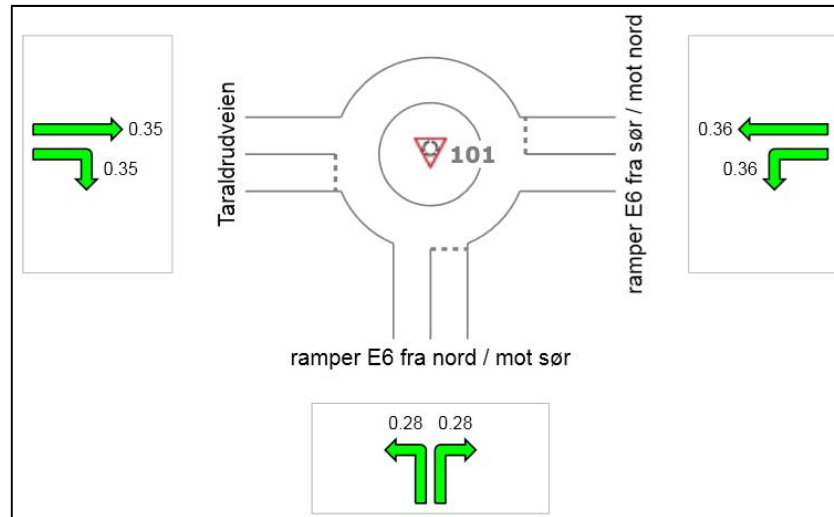
- > Ett felt i hver tilfart og ingen stigning/fall
- > Feltbredde i tilfartene på 3,0 meter
- > Sirkulasjonsbredde 7,5 meter og diameter sirkulasjonsøy 23 meter
- > 7 % tungtrafikk for alle svingebevegelser i dagens situasjon
- > Kritisk tidsluke 4 sek og følgetid 2 sek
- > "Peak flow period" (topperiode) 15 min og "peak flow factor" 95 %

3.3.3 Beregnede belastningsgrader

Beregnete belastningsgrader i morgenrush og ettermiddagsrush er vist i henholdsvis Figur 8 og Figur 9.



Figur 8: Belastningsgrader morgenrush, dagens situasjon



Figur 9: Belastningsgrader ettermiddagsrush, dagens situasjon

Beregningene gir belastningsgrad i krysset på opp mot $B=0,36$, dvs. at 36 % av den teoretiske kapasiteten er utnyttet, noe som vil tilsi god trafikkavvikling.

Beregningene gir lengste kølengde (95%-percentil) i morgenrush på ca. 20 meter, i tilfarten fra øst (ramper E6 fra sør/mot nord). I ettermiddagsrush er lengste kølengde på ca. 25 meter, i tilfarten fra vest (Taraldrudveien).

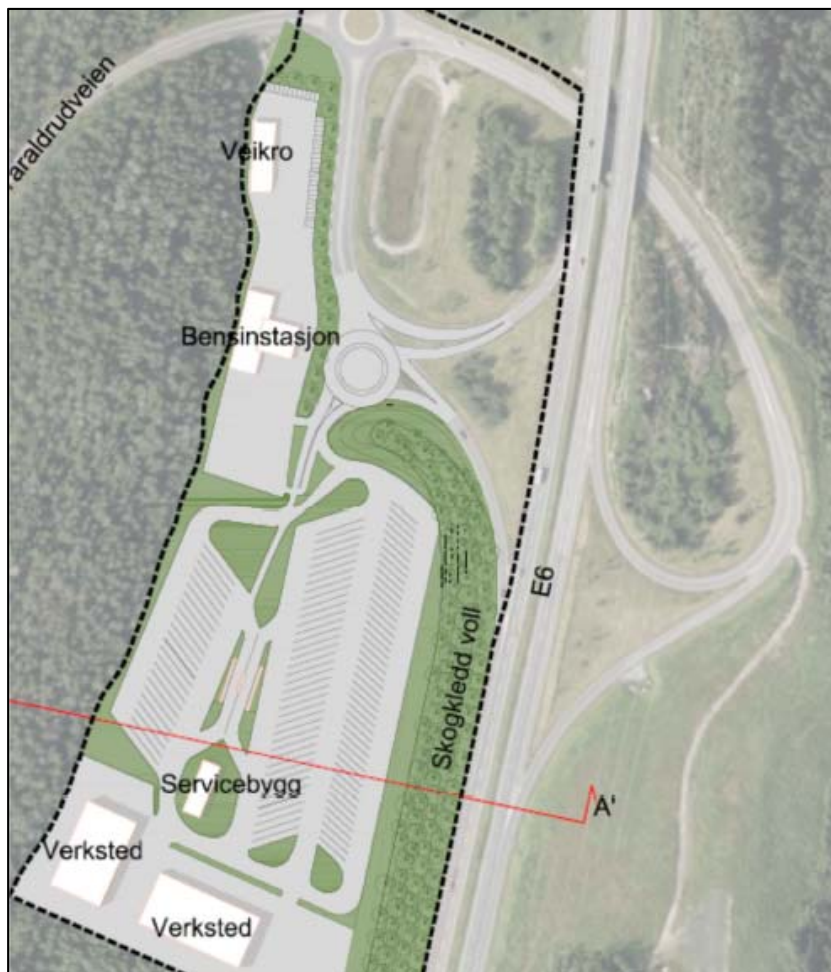
3.4 Anslått trafikkvekst uten tiltak

Det er kun kjennskap til en mulig utbygging av ny døgnhvileplass på Taraldrud som kan ha konsekvenser for trafikksituasjonen på lokalveinettet i området uten realisering av tiltaket. Utbyggingen er imidlertid ikke vedtatt, det er derfor ikke gjennomført kapasitetsberegninger for en slik utbygging i referansesituasjonen. Etter ønske fra Statens vegvesen er det for fremtidig situasjon gjort kapasitetsberegninger både med og uten ny døgnhvileplass.

Det er valgt å ikke legge til grunn annen trafikkvekst på lokalveinettet ved planområdet i referansealternativet, med bakgrunn i hovedmålet i Oslopakke 3¹ om nullvekst i personbiltrafikk. Det planlegges blant annet innføring av rushtidstillegg i bompengeringen og etablering av nye bompengesnitt på fylkesgrensa mellom Oslo og Akershus, noe som vil bidra til å redusere trafikkveksten, spesielt i rushperiodene.

Det pågår planlegging av ny døgnhvileplass i forbindelse med E6-krysset på Taraldrud. Reguleringsplanen er foreløpig ikke tatt opp til behandling. Informasjon om døgnhvileplasser og anslått generert trafikk er hentet fra rapporten *Planbeskrivelse m/konsekvensutredning – Forslag til detaljreguleringsplan for døgnhvileplasser ved Taraldrud, Ski kommune* (Norconsult, juni 2016). Illustrasjonsplan for alternativet som er mest aktuelt er vist i Figur 10.

¹ Overordnet plan for utbygging og finansiering av veier og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus



Figur 10: Illustrasjonsplan for døgnhvileplass på Taraldrud (Norconsult)

I forbindelse med døgnhvileplassen er det planlagt etablering av veikro og bensinstasjon.

I planbeskrivelse for tiltaket er det anslått nyskapt trafikk. Følgende er lagt til grunn for beregningene:

- > Det er tatt utgangspunkt i at det etableres 100 oppstillingsplasser for store kjøretøy (modulvogntog, semitrailere mm), bensinstasjon, servering (veikro/kafé), servicebygg og verksted.
- > Hver hvileplass benyttes i gjennomsnitt av 2 biler pr døgn, dvs. 400 bilturer til/fra plassen pr døgn. I tillegg er det anslått ca. 100 bilturer ekstra til/fra servicebygget og verkstedet.
- > Det er grovt anslått at bensinstasjonen og spisestedet vil generere ca. 500 bilturer pr døgn i tillegg til besøkende ved døgnhvileplassen.
- > Totalt er det anslått ca. 1000 bilturer til/fra den nye døgnhvileplassen (inkludert bensinstasjon og serveringssted) pr døgn.

Det antas at trafikk til/fra døgnhvileplassen og verkstedet (totalt 500 kjt/døgn) vil bli forholdsvis lik i morgen- og ettermiddagsrush. Det er lagt til grunn at ca. 13 % av denne trafikken skjer i største time i morgen- og ettermiddagsrush og at ca. halvparten belaster dagens rundkjøring (fra sør eller mot nord). Totalt vil det tilsi ca. 35 kjt/t.

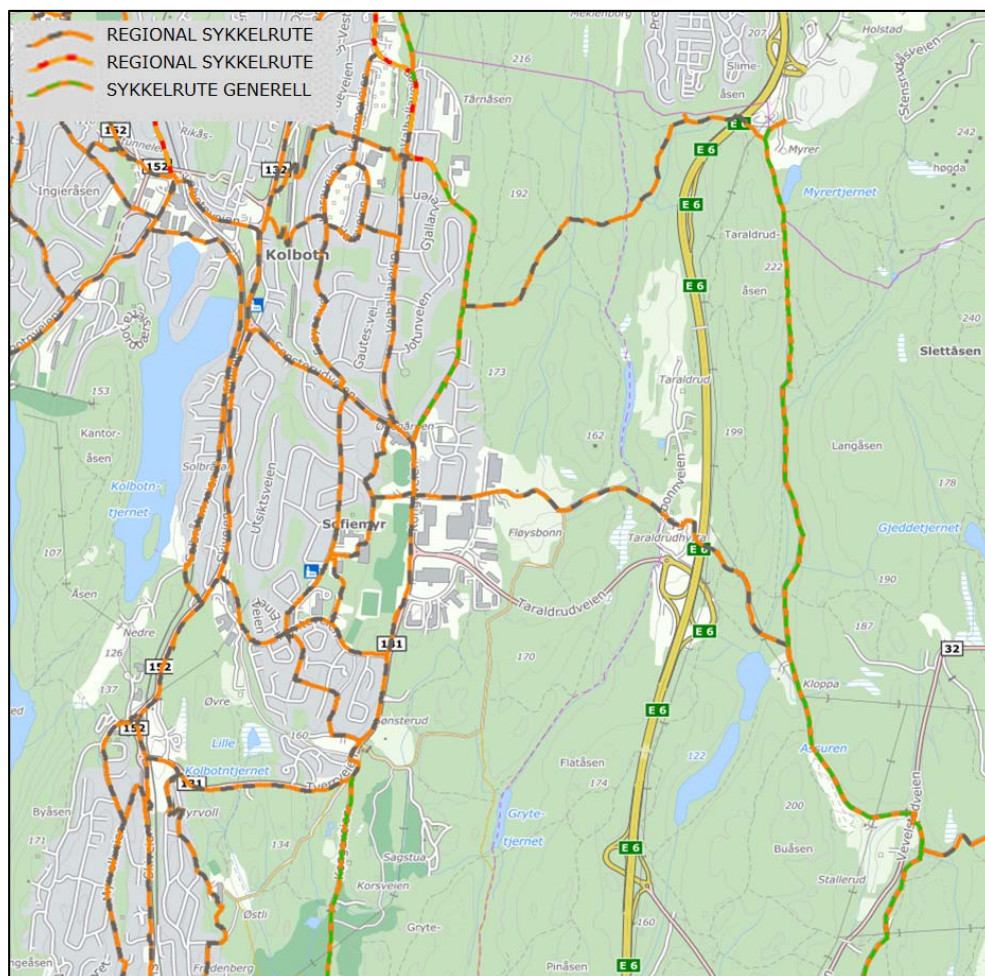
Anslått generert trafikk i planbeskrivelsen til/fra bensinstasjonen og spisestedet er vurdert å være noe lavt. Det antas imidlertid at en eventuell økning sammenlignet med tidligere vurderinger i hovedsak vil gjelde trafikk i sørgående retning på E6, noe som ikke vil belaste dagens rundkjøring på Taraldrud. Fra E6 er det kun trafikk i nordgående retning som vil belaste dagens rundkjøring ved besøk på bensinstasjonen og/eller serveringsstedet. Det er usikkert hvor stor denne trafikkmengden vil være.

I tillegg kan det tenkes at noe av trafikken til/fra Taraldrudveien vil kjøre innom bensinstasjonen og/eller serveringsstedet. Dette er trafikk som kjører gjennom rundkjøringen også i dagens situasjon, men noe av denne trafikken vil belaste rundkjøringen en ekstra gang (fra sør eller mot nord).

Pga. usikkerhet i hvor stor trafikkmengde den nye døgnhvileplassen (inkludert bensinstasjon og servering) vil generere gjennom dagens rundkjøring er det valgt å runde av til 100 kjt/t i morgenrush og 150 kjt/t i ettermiddagsrush.

3.5 Gang og sykkel

Sykkelruter i området, hentet fra Follo sin web-baserte turkarttjeneste (<http://tema.webatlas.no/follo/turkart>) er vist i Figur 11.



Figur 11: Sykkelruter i området (<http://tema.webatlas.no/follo/turkart>)

Turkartet viser at det er forholdsvis god sykkelforbindelse i retning mot Kolbotn.

Fløisbonnveien er vist som er regional sykkelrute og knytter Kolbotn sammen med sykkelveinettet i Sørmarka som ligger på østsiden av E6.

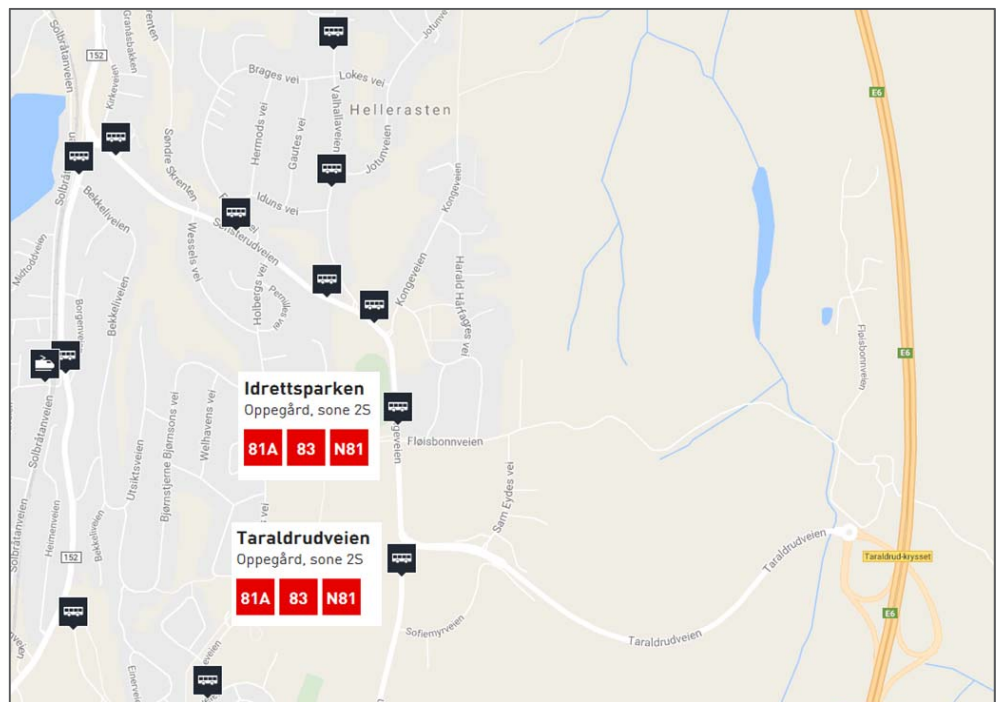
I tillegg til turveinettet i området, består løsningene for gang og sykkel av følgende:

- > Delvis fortau og delvis gang- og sykkelvei på nordsiden av Fløisbonnveien siste 400 meter ut mot fv. 129
- > Gangbru over fv. 129 i krysset med Fløisbonnveien
- > Gang- og sykkelvei langs fv. 129 og fv. 152 mellom Fløisbonnveien og Kolbotn sentrum

Det er ikke egen løsning for gående og syklende langs E6. På østsiden av E6 går det imidlertid en sykkelvei på en gruslagt skogsbilvei parallelt med E6 (gjennom Assurdalen). Det er god forbindelse mellom planområdet og sykkelrutene på østsiden av E6, som kan benyttes til blant annet Langhus og Ski.

3.6 Kollektivtrafikk

Kollektivholdeplasser nært PNB er vist i Figur 12.



Figur 12: Kollektivholdeplasser nært PNB (www.ruter.no)

Nærmeste kollektivholdeplass er Idrettsparken som ligger i krysset mellom Fløisbonnveien og fv. 129 Kongeveien. Gangavstand fra PNB til holdeplassen er ca. 1,7 km. Holdeplassen trafikkeres av linje 81A, Rådhuset – Greverud, og linje 83, Rådhuset – Tårnåsen, i tillegg til nattbuss linje N81.

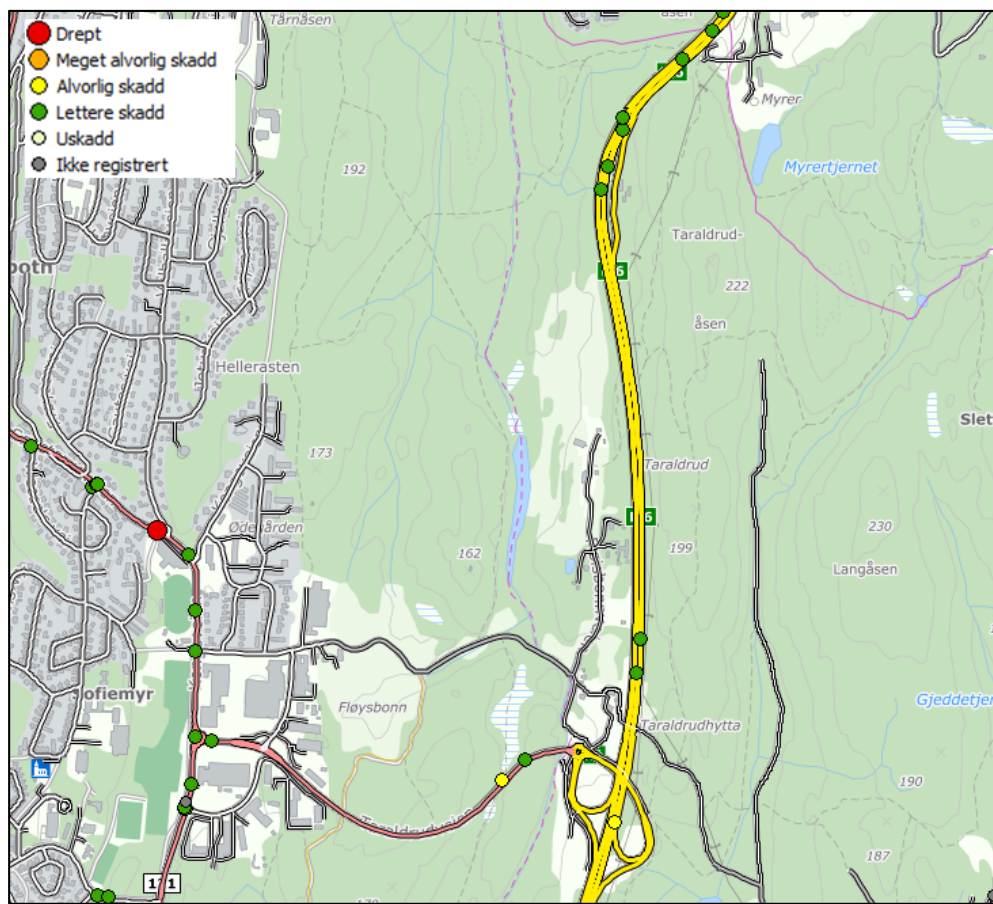
Både linje 81A og 83 har to avganger i timen hver retning dagtid. I rush er det fire avganger i timen i rushretning, dvs. mot Rådhuset i morgenrush og mot Greverud i ettermiddagsrush. Reisetid mellom Idrettsparken og Rådhuset er ca. 40 minutter.

Raskeste reiserute til Oslo sentrum med kollektivtransport er buss til Kolbotn og tog videre til Oslo. Reisetid fra Idrettsplassen til Oslo sentralstasjon er ca. 30 minutter ved bytte fra buss til tog.

Ruter har per i dag kun en rushtidsbusslinje som passerer på E6 ved Taraldrud. Det er linje 590E som kjører fra Vestby stasjon via Korsegården, Vinterbro og E6 til Ryen T. Linjen kjører hvert kvarter kl. 06 – 09 om morgenen og kl. 15 – 18 om ettermiddagen.

3.7 Trafikksikkerhet

Politiregistrerte personskadeulykker på veinettet, hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) nært planområdet er vist i Figur 13. Ulykkene er fra perioden 2007-2014 (8 år).



Figur 13: Politiregistrerte personskadeulykker for perioden 2007-2014 (NVDB).

Det er registrert to ulykker på Taraldrudveien nært planlagt ny adkomstvei mot planområdet. Begge ulykkene er møteulykker. Den ene har alvorlighetsgrad "lettere skadet" og den andre "alvorlig skadet".

For Fløysbonnveien er det registrert én ulykke i krysset med fv. 129 Kongeveien. Dette er en bilulykke med alvorlighetsgrad "lettere skadet" som har skjedd ved avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning.

På E6 ved kontrollplassen på Taraldrud, hvor det planlegges utkjøring for utrykningskjøretøy fra PNB, er det to ulykker i nordgående retning med alvorlighetsgrad "lettere skadet". Begge ulykkene skyldes påkjøring bakfra, og det er usikkert om disse har sammenheng med kontrollstasjonen.

Ulykkesstatistikken avdekker ingen spesielle ulykkespunkt på veinettet i nærheten av foreslåtte adkomstkryss til/fra planområdet.

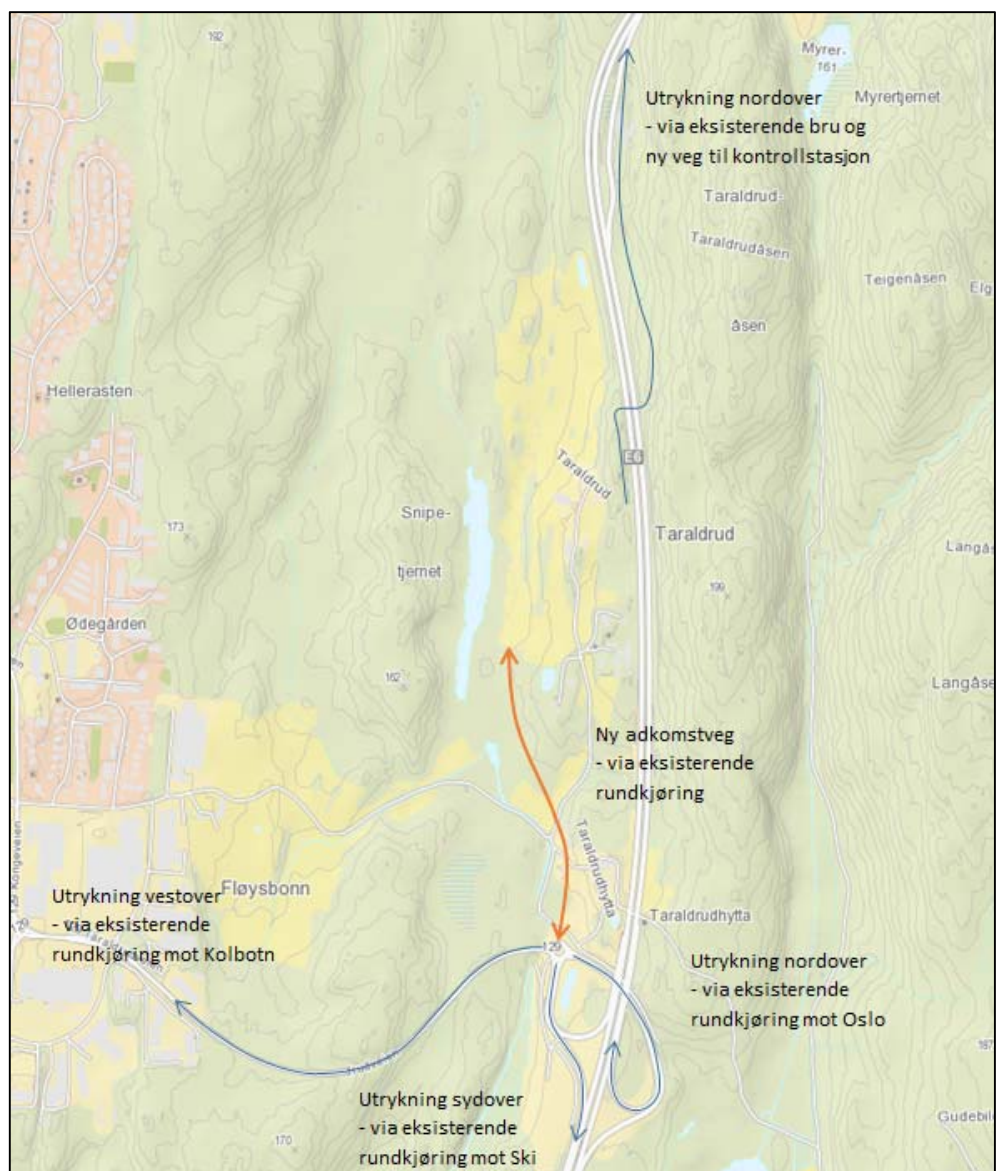
4 Trafikksituasjon tiltak

4.1 Veistandard og adkomstforhold

Det er behov for tre typer kjøreadkomster til/fra PNB:

- > Hovedadkomst – benyttes til vanlig
- > Utrykningsvei – utrykningsvei med raskest mulig tilkomst til E6 nordover mot Oslo og Gardermoen
- > Reserve utrykningsvei – reserverute med tilkomst til E18 dersom E6 skulle være stengt

Et oversiktskart over adkomstvei og utrykningsveier er vist i Figur 14.



Figur 14: Oversiktskart over adkomstvei og utrykningsveier

4.1.1 Hovedadkomst til PNB

Ny hovedadkomst er planlagt anlagt fra eksisterende rundkjøring ved Taraldrudkrysset i sør. En slik løsning er godt skjermet fra det meste av øvrig biltrafikk. Figur 15 viser planlagt hovedadkomst fra Taraldrudkrysset til beredskapssenteret.



Figur 15: Planlagt hovedadkomst fra Taraldrudkrysset til beredskapssenteret

4.1.2 Utrykningsvei

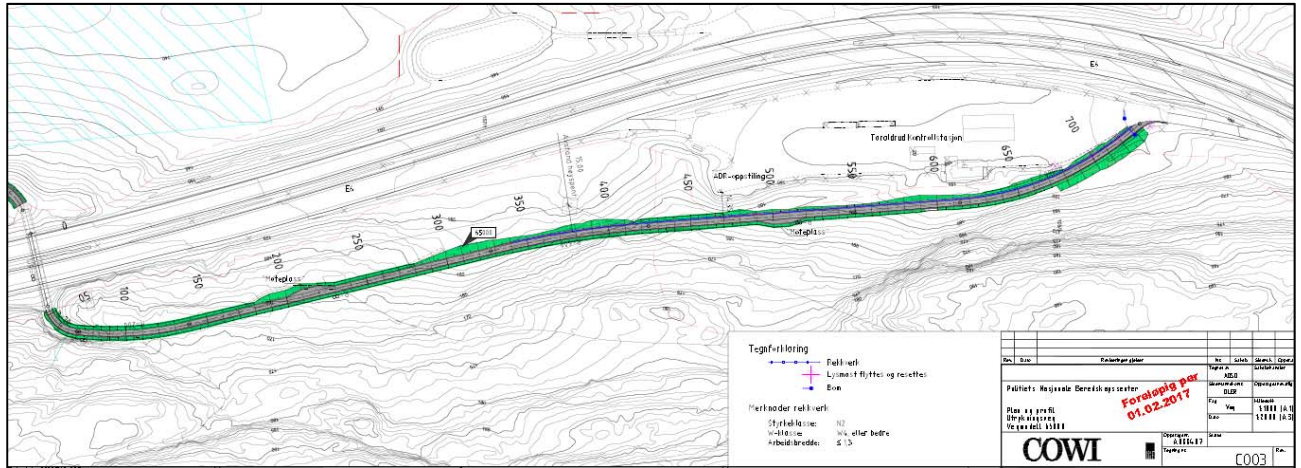
Utrykningsveien skal gi rask adkomst til E6 i retning nord mot Oslo. Utrykningsveien vil til vanlig være stengt, men skal brøytes gjennom vinteren.

Det er planlagt å etablere ny vei frem til eksisterende bru over E6 og vei videre på østsiden frem til eksisterende kontrollplass lengre nord. Brua fungerer i dag som driftsvei/skogsbilvei. Bilder fra brua er vist i Figur 16.



Figur 16: Eksisterende bru over E6 (kilde bilde: Aas-Jakobsen)

Foreløpig veilinje fra brua og bak kontrollstasjonen er vist i Figur 17. Det er planlagt å benytte eksisterende utkjøring fra kontrollstasjonen.



Figur 17: Foreløpig veillinje for utrykningsvei forbi Taraldrud kontrollstasjon

4.1.3 Reserve utrykningsvei

Hvis E6 er stengt må utrykningskjøretøy benytte E18 i retning Oslo.

For å komme til E18 kan trafikken benytte foreslått trasé for ny hovedatkomst frem til rundkjøringen ved Taraldrudkrysset, og videre kjøre vestover mot E18.

4.2 Trafikkmengder (bil)

Grove anslag tilsier at det kan komme til å bli ca. 180 personer på jobb samtidig på PNB. I tillegg vil det bli noe trafikk knyttet til besøkende, servicetrafikk og skiftarbeid.

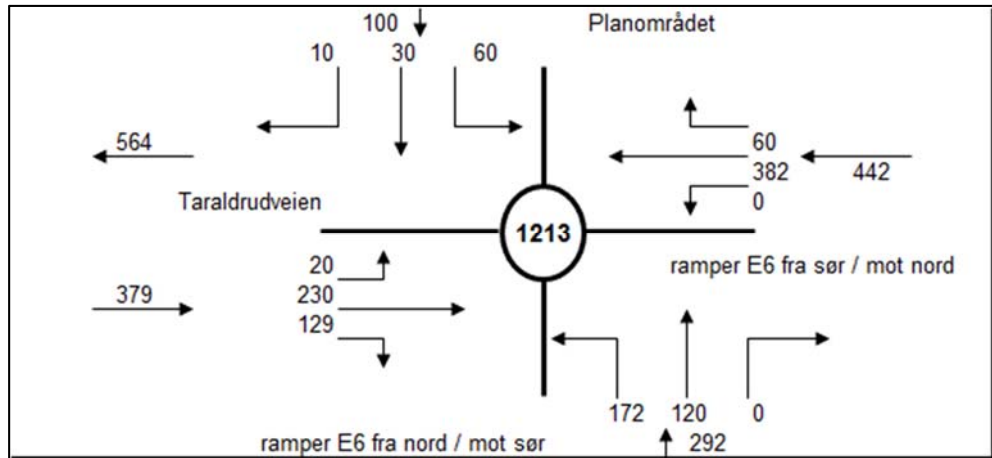
Pga. usikkerhet knyttet til aktivitet og trafikkmengder på senteret over døgnet, er det valgt å gjøre et grovt konservativt anslag. Det er i kapasitetsberegningene lagt til grunn totalt 300 kjt/t til/fra senteret i både morgen- og ettermiddagsrush. I morgenerush er det lagt til grunn ca. 200 kjt/t til PNB og 100 kjt/t fra PNB, og motsatt i ettermiddagsrush.

Trafikk mellom Taraldrudveien og E6 fordeler seg med ca. 1/3 i retning sør og ca. 2/3 i retning nord (mot Oslo) på E6. Det er valgt å legge til grunn lik fordeling for trafikk mellom PNB og E6. I tillegg er det noe trafikk fra senteret mot retning vest på Taraldrudveien, det er grovt anslått at det er ca. 10 % av trafikken.

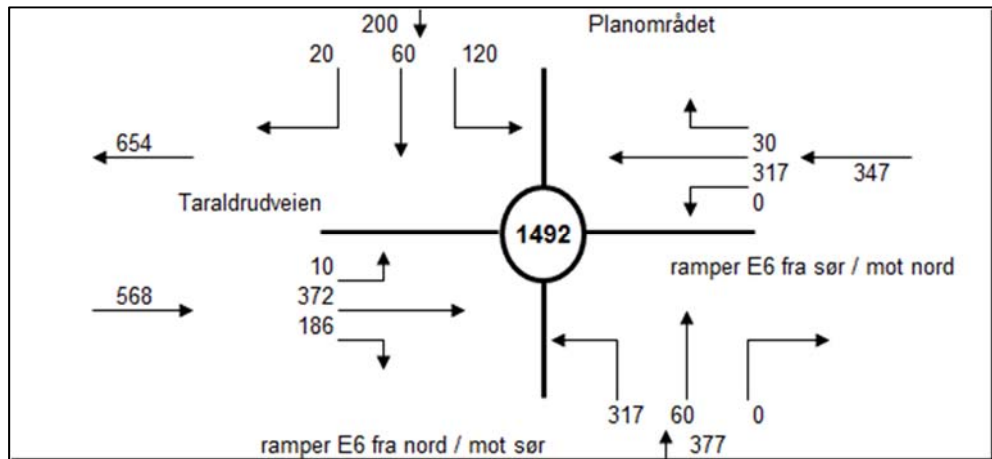
Videre er det anslått timetrafikk i morgen- og ettermiddagsrush i nytt adkomstkryss mot Taraldrudveien, for situasjon med og uten ny døgnhvileplass på Taraldrud.

Timetrafikk uten ny døgnhvileplass

Timetrafikk i morgen- og ettermiddagsrush etter planlagt utbygging, uten utbygging av ny døgnhvileplass, er vist i henholdsvis Figur 18 og Figur 19. Sammenlignet med dagens situasjon er det en økning på 300 kjt/t i både morgen- og ettermiddagsrush.



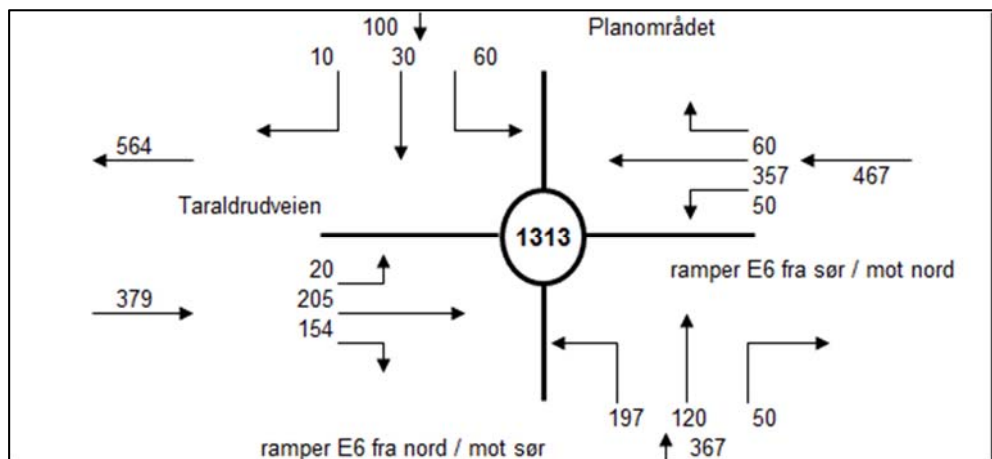
Figur 18: Timetraffic morgenrush, etter planlagt utbygging, uten ny døgnhvileplass



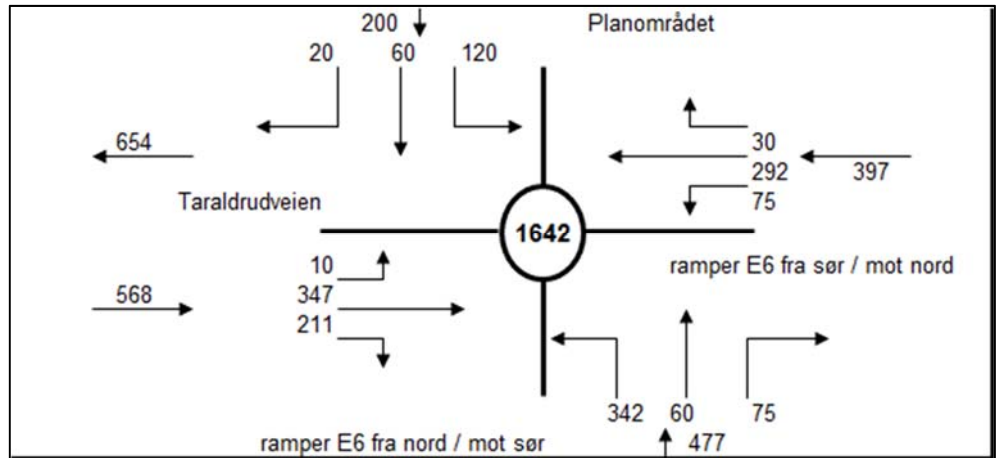
Figur 19: Timetraffic ettermiddagsrush, etter planlagt utbygging, uten ny døgnhvileplass

Timetraffic med ny døgnhvileplass

Timetraffic i morgen- og ettermiddagsrush etter planlagt utbygging, med ny døgnhvileplass, er vist i henholdsvis Figur 20 og Figur 21.



Figur 20: Timetraffic morgenrush, etter planlagt utbygging, med ny døgnhvileplass



Figur 21: Timetrafikk ettermiddagsrush, etter planlagt utbygging, med ny døgnhvileplass

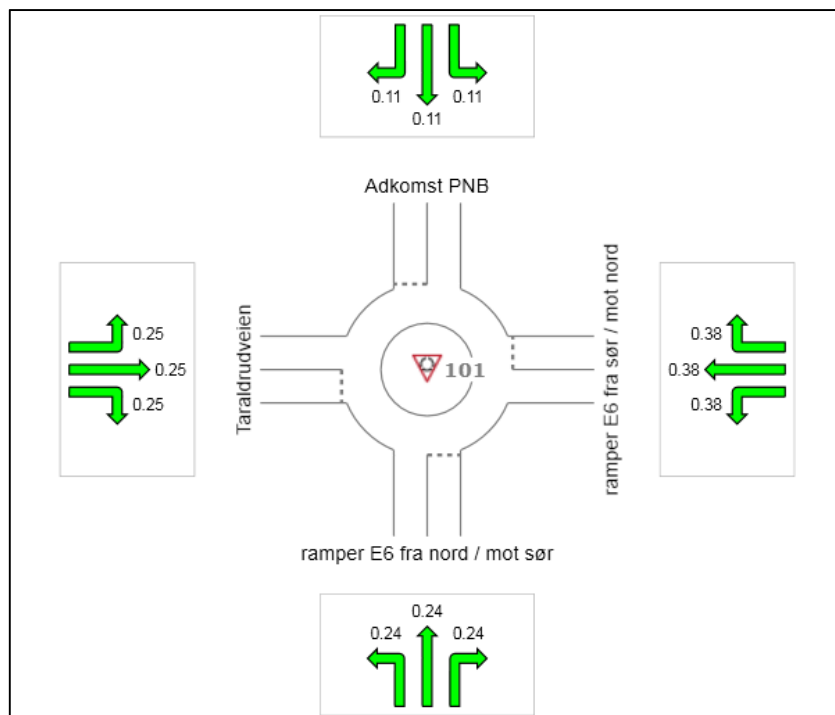
4.3 Kapasitet i kryss

For fremtidig situasjon, etter utbygging av PNB, er det sett på trafikkavvikling i rundkjøringen på Taraldrud med og uten utbygging av ny døgnhvileplass (inkludert bensinstasjon og servering) på Taraldrud.

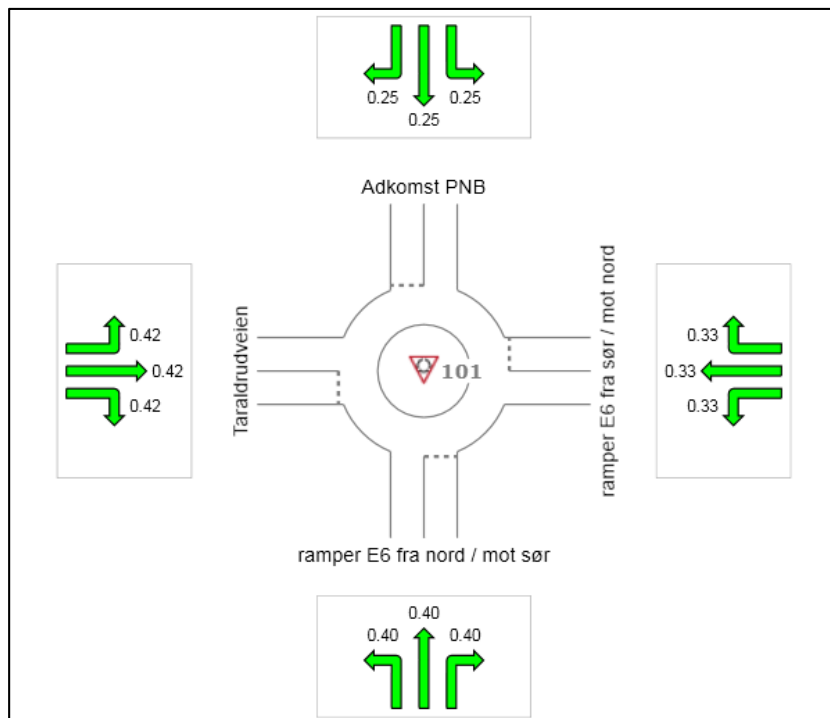
4.3.1 Trafikkavvikling uten ny døgnhvileplass

Beregnete belastningsgrader i morgenrush og ettermiddagsrush er vist i henholdsvis Figur 22 og Figur 23.

Det er lagt til grunn at den nye tilfarten fra planområdet har en feltbredde på 3 meter og ingen stigning/fall inn mot rundkjøringen.



Figur 22: Belastningsgrader morgenrush, etter planlagt utbygging, uten ny døgnhvileplass



Figur 23: Belastningsgrader ettermiddagsrush, etter planlagt utbygging, uten ny døgnhvileplass

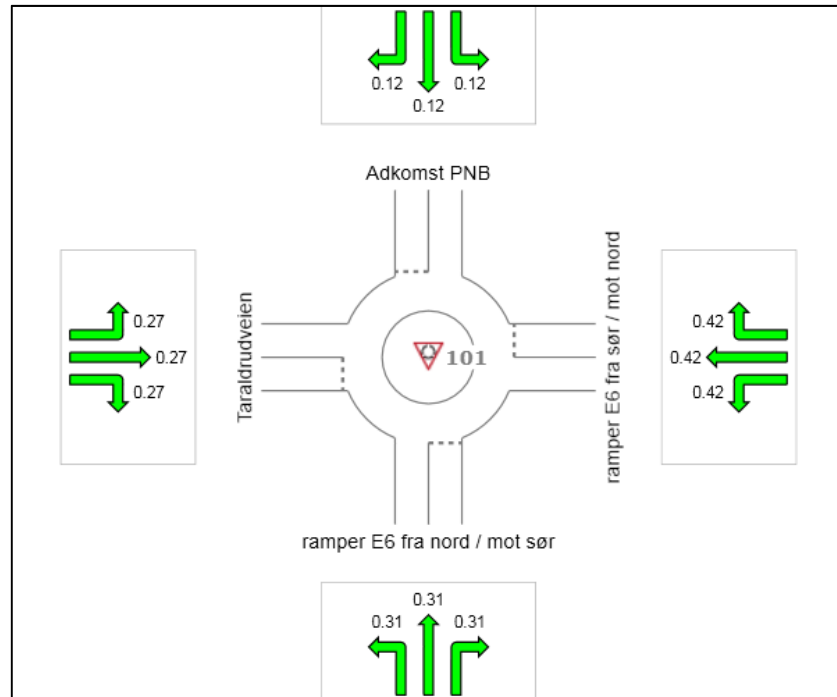
Beregningene tilsier fortsatt god avvikling. Sammenlignet med dagens situasjon øker belastningen i krysset fra $B = 0,36$ til $B = 0,42$.

Beregningene gir lengste kølengde (95%-percentil) i morgenrush på 21 meter i tilfarten fra øst (økning på 1 meter). I ettermiddagsrush er lengste kølengde på 27 meter i tilfarten fra vest (økning på to meter).

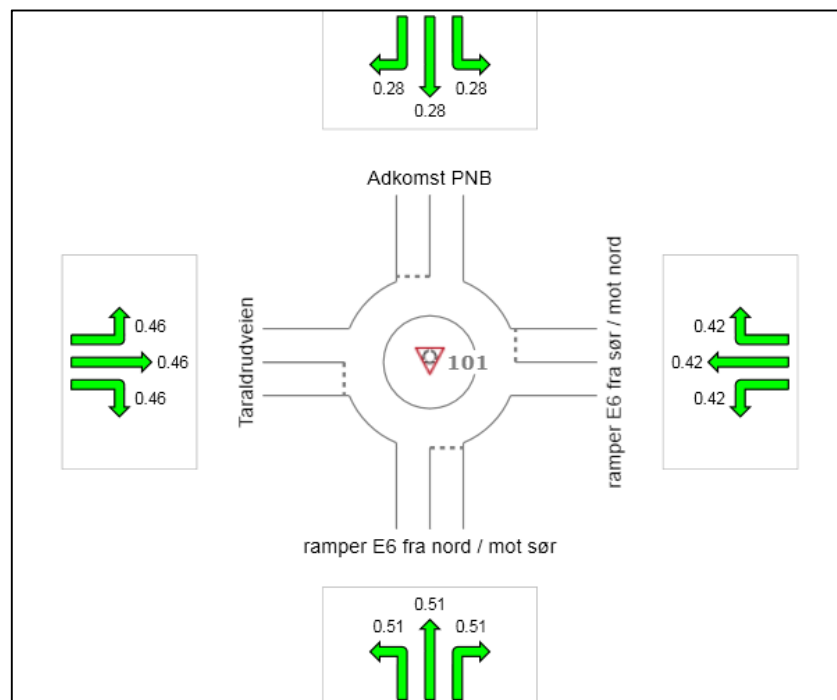
4.3.2 Trafikkavvikling med ny døgnhvileplass

Beregnete belastningsgrader i morgenrush og ettermiddagsrush er vist i henholdsvis Figur 24 og Figur 25.

Ved utbygging av ny døgnhvileplass vil tungtrafikken gjennom rundkjøringen øke. Det er lagt til grunn at 50 % av trafikken mellom nord og øst i rundkjøringen er tungtrafikk.



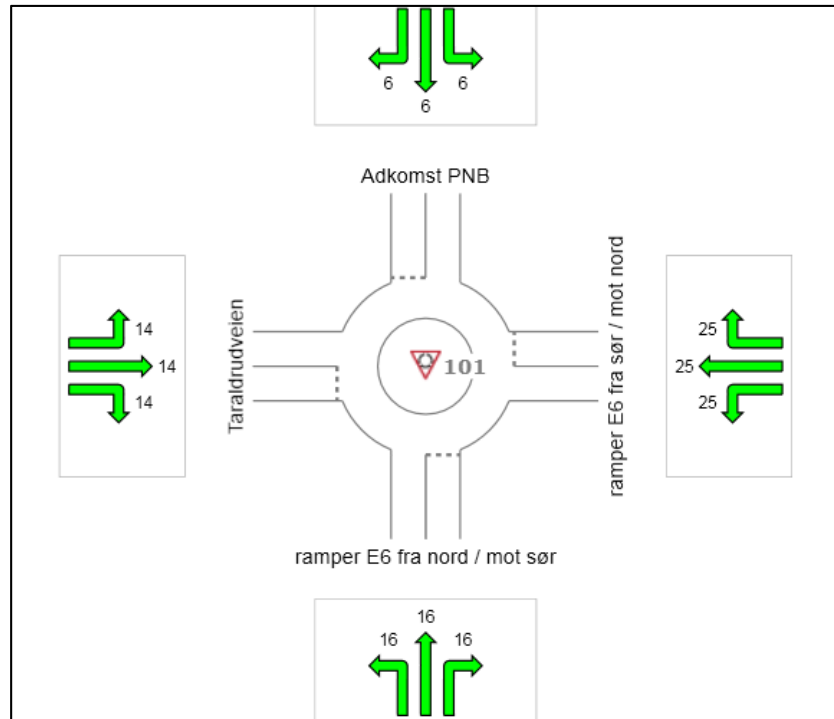
Figur 24: Belastningsgrader morgenrush, etter planlagt utbygging, med ny døgnhvileplass



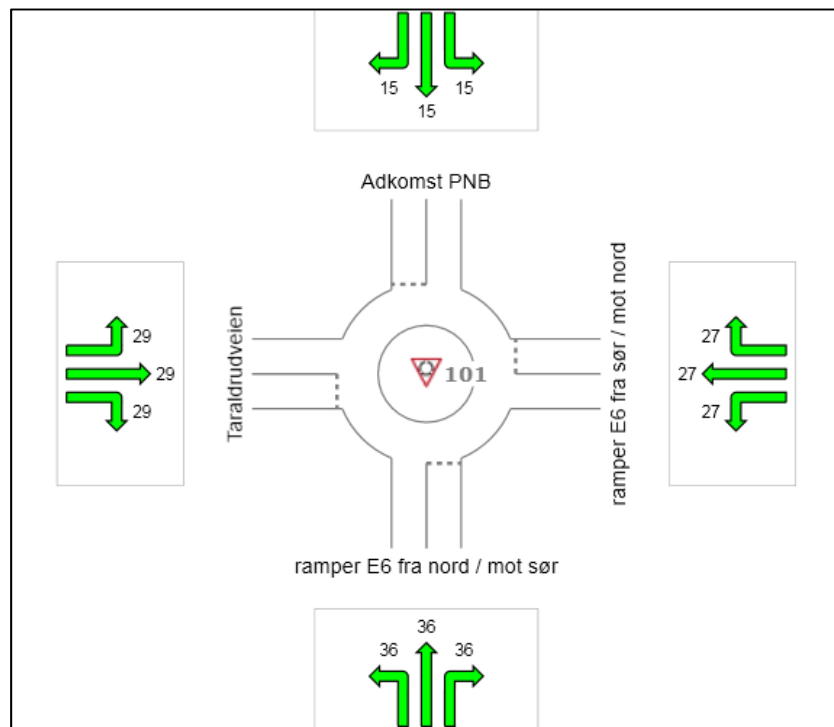
Figur 25: Belastningsgrader ettermiddagsrush, etter planlagt utbygging, med ny døgnhvileplass

Beregningene tilsier fortsatt god avvikling. Sammenlignet med situasjon uten ny døgnhvileplass øker belastningen i krysset fra $B = 0,40$ til $B = 0,51$. Gjennomsnittlig forsinkelse er under 15 sekund i alle tilfarter.

Kølengdene (95%-percentil) er vist i Figur 26 og Figur 27.



Figur 26: Kølengder morgenrush, etter planlagt utbygging, med ny døgnhvileplass



Figur 27: Kølengder ettermiddagsrush, etter planlagt utbygging, med ny døgnhvileplass

Beregningene gir lengste kølengde (95%-percentil) i morgenrush på 25 meter i tilfarten fra øst. I ettermiddagsrush er lengste kølengde på 36 meter i tilfarten fra sør.

4.4 Gang- og sykkeltrafikk

Avstanden til Oslo sentrum er lang (ca. 20 km), og trolig vil kun et fåtall av ansatte og besøkende ved senteret gå eller sykle.

Det kan bli noe gangtrafikk på Fløisbonnveien mellom senteret og bussholdeplassen på fv. 129 Kongeveien, avhengig av hvilke tiltak som gjøres for å forbedre kollektivtilgjengeligheten. I tillegg kan det bli noe sykkeltrafikk til/fra senteret.

Ny adkomstveier til/fra planområdet kommer ikke i konflikt med eksisterende løsninger for gående og syklende i området.

4.5 Kollektivtrafikk

I dagens situasjon er det forholdsvis lang gangavstand (ca. 1,7 km) til nærmeste kollektivholdeplass (Idrettsparken på fv. 129, bussholdeplass). Holdeplassen trafikkeres av to linjer som begge har to avganger i timen i hver retning dagtid, og fire avganger i "rushretning" (mot Oslo om morgenen) i rush.

Reisetid til Oslo sentrum (Rådhuset) med buss er ca. 40 minutt. Raskeste reiserute til Oslo sentrum med kollektivtransport er buss til Kolbotn og tog videre til Oslo. Reisetid fra Idrettsplassen til Oslo sentralstasjon er ca. 30 minutter ved bytte fra buss til tog.

Hvis kollektivtransport skal være et aktuelt reisemiddel for ansatte og besøkende ved PNB er det behov for et forbedret kollektivtilbud, og da først og fremst kortere gangavstand.

En løsning med stopp i Taraldrudveien ved hovedadkomsten vil redusere gangavstanden med ca. 1 km sammenlignet med dagens situasjon. En slik løsning vil innebære omlegging av eksisterende linjer eller etablering av nye linjer, i tillegg til etablering av nye holdeplasser i Taraldrudveien.

Det er tatt kontakt med Ruter for å kunne drøfte mulighetene for å kunne betjene PNB bedre enn i dagens situasjon. I første omgang er det sjekket ut om det er planlagt nye kollektivlinjer forbi planområdet som evt. kan benyttes av PNB, men det er foreløpig ingen konkrete planer om dette. Ruter har imidlertid opplyst om at det ikke er utenkelig at linje 590E (rushtidslinje på E6 forbi Taraldrud) kan stoppe langs E6 hvis det opprettes bussholdeplasser godt tilrettelagt for fotgjengertrafikk. Det er foreløpig ikke konkludert med noe på dette punktet.

Hvis det ikke er aktuelt med forbedret rutetilbud, bør Politiet selv organisere et kollektivtilbud. Det mest nærliggende å tenke seg er tilbringertransport til/fra Kolbotn stasjon i morgen- og ettermiddagsrush, som ligger ca. 3,5 km fra PNB.

4.6 Trafikksikkerhet

4.6.1 Driftsfasen

En firearmet rundkjøring har erfaringsmessig noe høyere ulykkesrisiko enn en trearmet rundkjøring, samt at trafikkøkning generelt medfører en økt sannsynlighet for ulykker. Trafikkveksten til/fra senteret er imidlertid beskjeden, og rundkjøringer er en forholdsvis sikker krysstype som gir lav fart og har få alvorlige ulykker.

Planlagte adkomstveier til/fra senteret kommer ikke i konflikt med fotgjengertrafikken i området.

For å hindre konfliktsituasjoner mellom trafikk fra kontrollstasjonen på Taraldrud og utrykningskjøretøy blir det etablert en standard veibom på utrykningsveien og en bom på utkjøringen fra kontrollstasjonen. Bommene settes i system, slik at bommen på kontrollplassen går ned når porten i perimeteret går opp ved brua.

4.6.2 Anleggsfasen

Anleggstrafikk på Fløisbonnveien skal begrenses og det skal søkes å forkorte perioden hvor anleggstrafikken er nødt til å benytte denne veien. Det stilles derfor krav om at det ikke tillates anleggstrafikk på Fløisbonnveien når midlertidig eller permanent atkomst fra Taraldrudveien eller Taraldrudkrysset er etablert. Fløisbonnveien tillates ikke brukt til å frakte overskuddsmasser ut av anlegget. Det tillates ikke anleggstrafikk på Fløisbonnveien mellom Sam Eydes vei og Kongeveien, slik at boligområder belastes minst mulig.

En tidlig etablering av anleggsatkomst fra Taraldrudkrysset vil være ønskelig, fordi det reduserer negative konsekvenser for boligområdet på Ødegården og Fløisbonn gård mht støy fra anleggstrafikk. I tillegg vil det redusere negative konsekvenser for friluftsliv generelt og trafikksikkerhet spesielt fordi anleggstrafikk og turgåere ikke må dele trasé og dermed får færre konfliktpunkter. Anleggstrafikk skal gjennomføres med fokus på trafikksikkerhet. Ved behov skal sikringstiltak gjennomføres ved riggområde og anleggsveier.