

# LØRENSKOG VIDEREGÅENDE SKOLE TRAFIKKANALYSE



# LØRENSKOG VIDEREGÅENDE SKOLE TRAFIKKANALYSE

Oppdragsnavn **Sykehusveien 11 - Trafikkanalyse**  
Prosjekt nr. **1350030954**  
Dokument type **Rapport**  
Versjon **1**  
Dato **02.04.2019**  
Utført av **Robin Åkebrand, Sofie O. Granås**  
Kontrollert av **Magne Fjeld**  
Godkjent av **Magne Fjeld**  
Forsidebilde **LMR Arkitektur**

Rambøll  
Hoffsveien 4  
Postboks 427 Skøyen  
0213 Oslo

T +47 2252 5903  
<https://no.ramboll.com>

## INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1.</b>	<b>Bakgrunn</b>	<b>2</b>
1.1	Innledning	2
1.2	Planområdet	2
<b>2.</b>	<b>Dagens situasjon</b>	<b>3</b>
2.1	Biltrafikk	3
2.1.1	Trafikkmengder	3
2.1.2	Fartsgrenser	3
2.1.3	Atkomst	4
2.2	Ulykker	5
2.3	Forhold for gående og syklende	7
2.4	Kollektivtrafikk	9
2.5	Parkering	10
<b>3.</b>	<b>tiltaket og dess konsekvenser</b>	<b>13</b>
3.1	Ansatte og elever	13
3.2	Rundkjøringen	13
3.3	Flerbrukshall	15
3.4	Parkering	15
3.5	Trafikkvekst	16
3.5.1	Byggetrinn 1	16
3.5.2	Byggetrinn 2	16
3.6	Konsekvenser for gående og syklende	17
3.7	Konsekvenser for kollektivtrafikk	17
3.8	Konsekvenser for trafiksikkerhet	17
<b>4.</b>	<b>oppsummering</b>	<b>18</b>

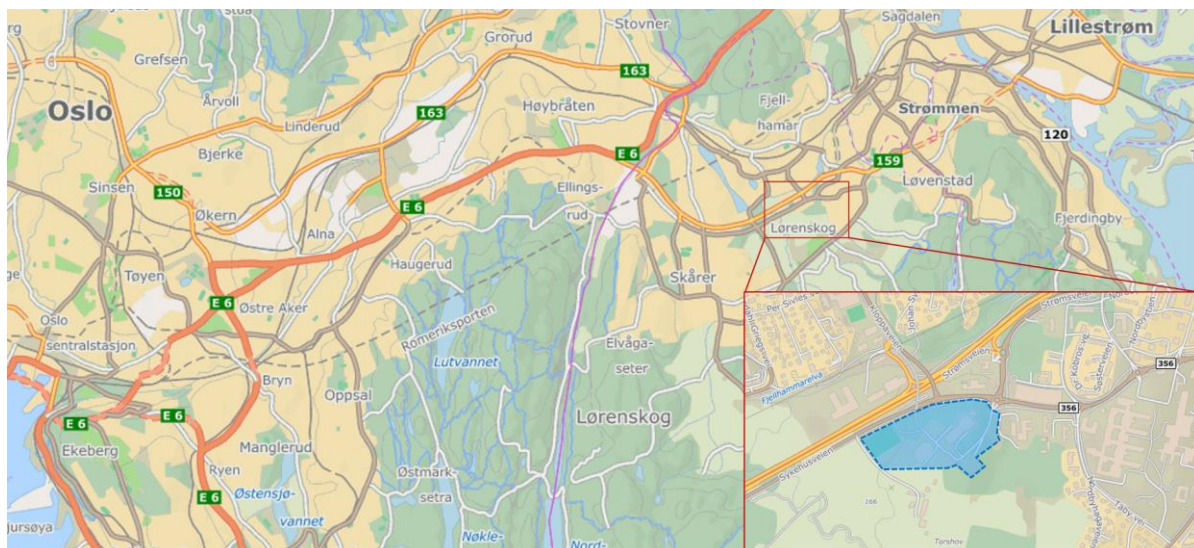
# 1. BAKGRUNN

## 1.1 Innledning

Lørenskog videregående skole har i dagens situasjon 850 elever og 105 lærere. Det er behov for en utvidelse av skolen for å dekke fremtidige behov. Det planlegges derfor en utbygging av skolen som vil tilrettelegge for flere elever. Skoleområdet skal detaljreguleres. Som en del av reguleringsprosessen har Rambøll blitt engasjert til å utarbeide denne trafikkanalysen som beskriver dagens trafikale forhold og vurderer trafikale konsekvenser av tiltaket.

## 1.2 Planområdet

Sykehusveien 11 er Lørenskog videregående skole og ligger på Nordbyhagan i Lørenskog kommune. I figur 1 er lokasjonen illustrert. Området ligger sentralt, ca. 13 km i luftlinje øst for Oslo sentrum og 5 km unna Lillestrøm. På tomten til planområdet ligger Lørenskoghallen og Torshovbanen.



**Figur 1 - Området hvor Sykehusveien 11 ligger. Planområdet er markert med blå boks. (Bakgrunnskart: [kart.finn.no](http://kart.finn.no))**

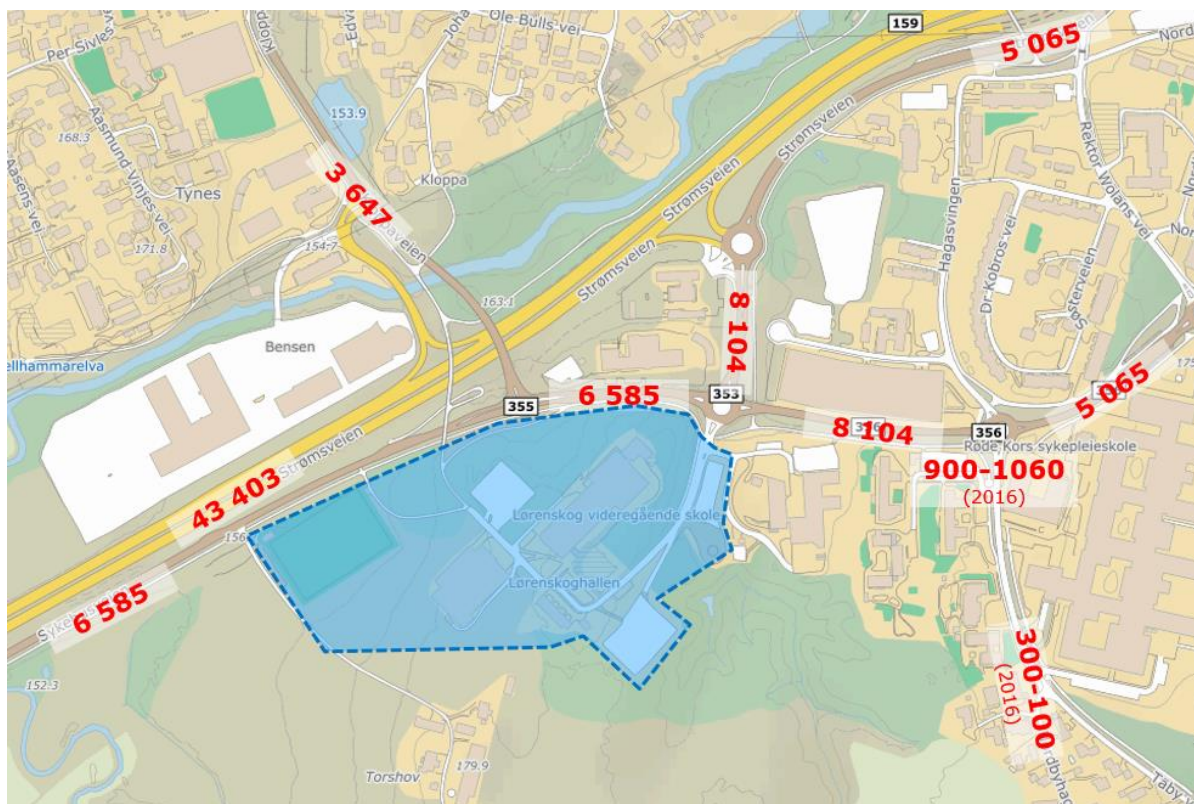
Innenfor et område med radius 500 meter ligger Akershus universitetssykehus, Lørenskog brannstasjon, 5 Ahus barnehager, Circle K, Autonova AS, MAN Truck & bus og Optimera Proffssenter. Det er også noe dyrket mark og noen bolighus i det nærmeste området. Rv 159 går forbi området, men trafikken til skolen kommer enten Fv 353 Sykehusveien øst, eller vestfra, eller Fv 353 Strømsveien nordfra.

## 2. DAGENS SITUASJON

### 2.1 Biltrafikk

#### 2.1.1 Trafikkmengder

I figur 2 er årssdøgntrafikken (ÅDT) i området gitt. Trafikkmengdene er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) og er i hovedsak fra 2017. Dersom trafikkmengden er registrert ved et annet tidspunkt er dette oppgitt i figur 2. ÅDT er summen av trafikk i begge retninger et gjennomsnittsdøgn i året.



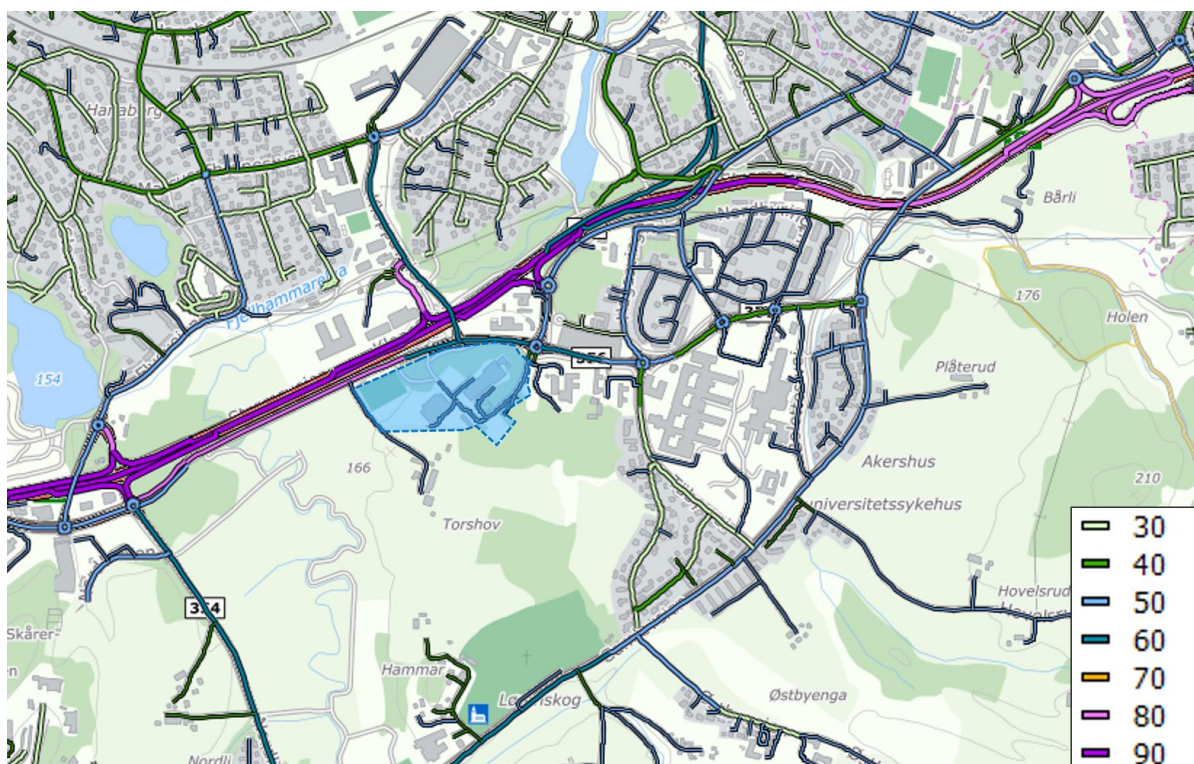
Figur 2 - Trafikkmengder i hovedvegnettet i tilknytning til planområdet. Planområdet er markert med blått. (Kilde: NVDB, bakgrunnskart: kart.finn.no)

Det er gjort en vurdering av hvor mye trafikk skolen genererer basert på parkeringsdekning. Dette er beskrevet i avsnitt 2.5 og inkluderer ikke trafikk til Lørenskoghallen. Erfaringsmessig vil en flerbrukshall av denne størrelsen i gjennomsnitt generere 200 bilturer/døgn. Ved større arrangementer vil det midlertidig være noe større trafikkmengder enn dette.

#### 2.1.2 Fartsgrenser

Fartsgrensene i området er illustrert i figur 3. Veiene nærmest til planområdet har fartsgrense 60 km/ time, men det er en variasjon mellom 30, 50, 60, 80 og 90 km/ time i området.

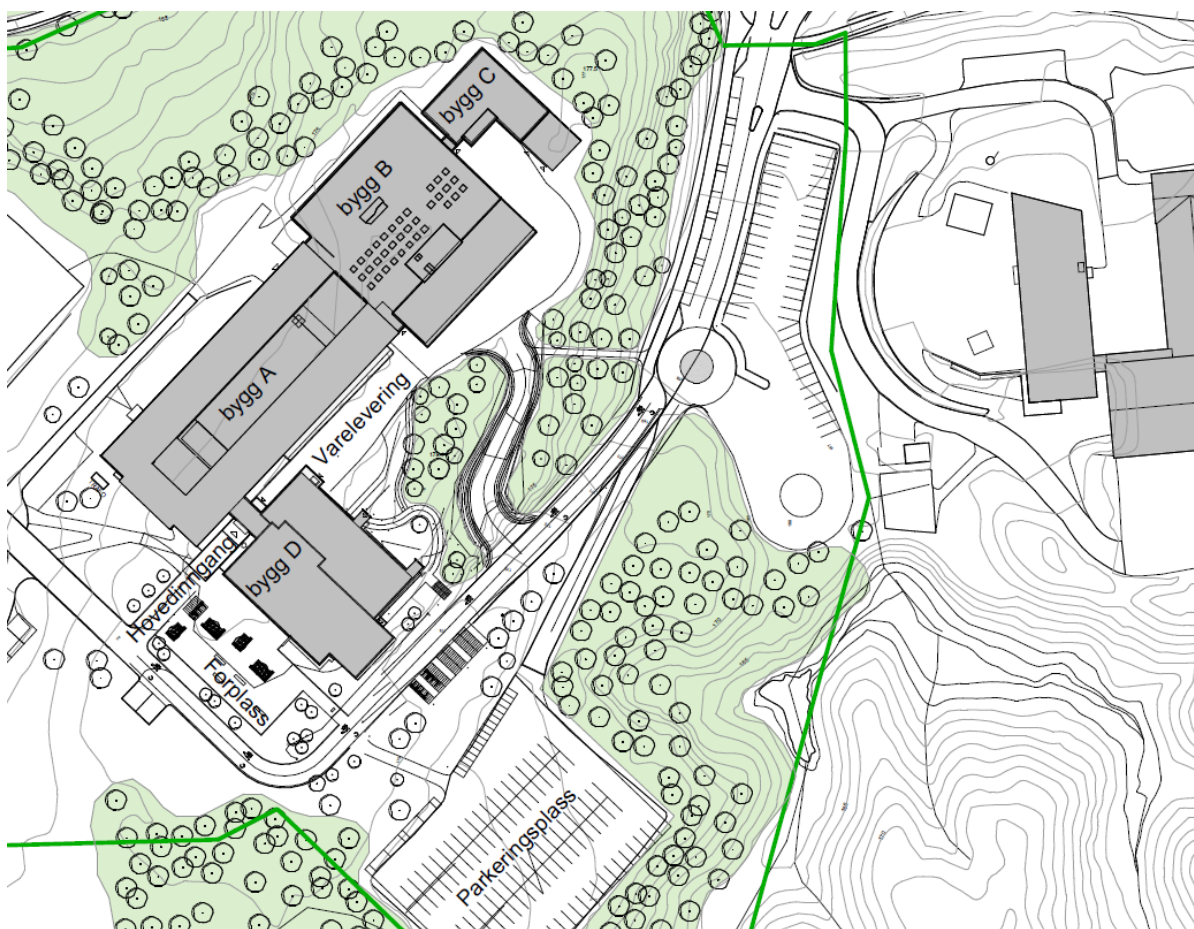




Figur 3 - Fartsgrenser i området. Planområdet er markert med blått (Kilde: NVDB).

### 2.1.3 Atkomst

Atkomst til skolen med bil skjer fra Sykehusveien. Det er nylig blitt opparbeidet en minirundkjøring i lokalveien i krysset med atkomster til de forskjellige parkeringsområdene og området for varelevering til skolen. Figur 4 illustrerer eksisterende situasjon. Langs denne lokalveien (en del av Sykehusveien) er det et Kiss n' Ride-område nord for rundkjøringen. De som benytter seg av disse plassene vil snu i rundkjøringen uten å kjøre vider inn i skoleområdet. I rundkjøringen er det to armer i sør. Den vestre armen er en vei som er markert som en atskilt gang- og sykkelvei. Veien er skiltet kjøring forbudt med unntak for varelevering og HC-parkering. Den sørøstlige armen fører til et parkeringsområde for ansatte og besøkende. De to sørlige armene ligger tett på hver andre i rundkjøringen, men da den ene armen vil ha svært lite trafikk (kun til varelevering og HC-parkering) antas dette ikke å føre til problemer.

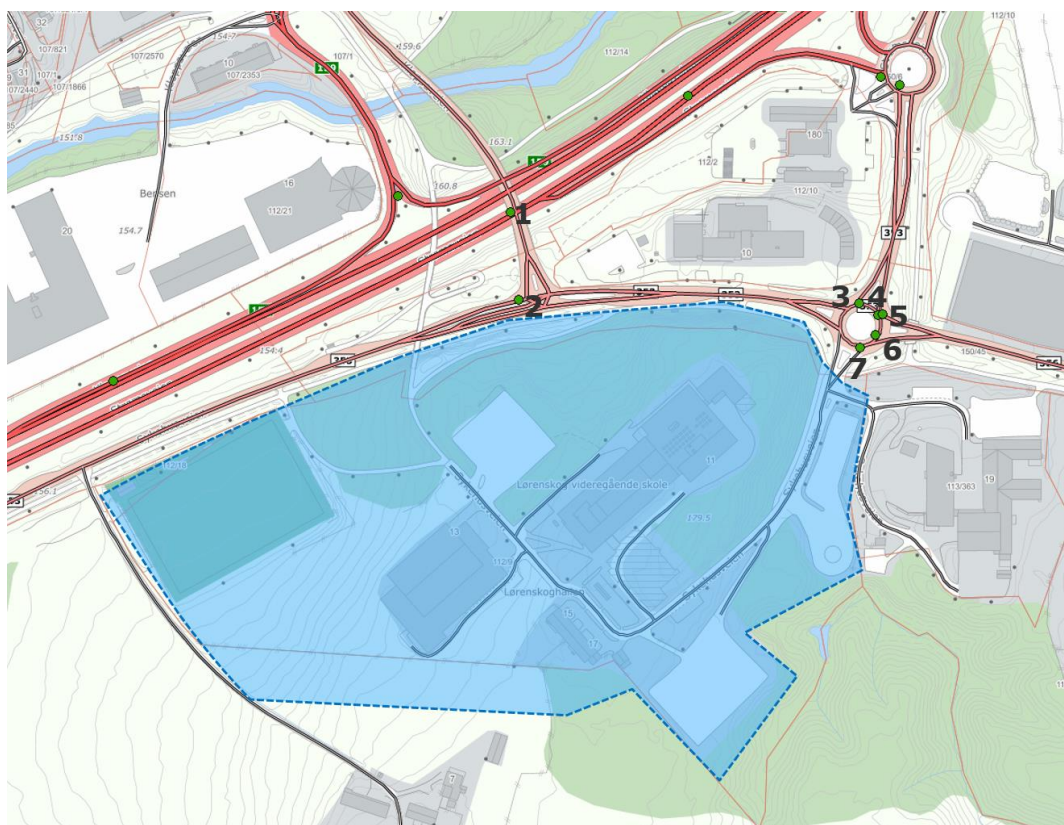


Figur 4: Eksisterende situasjon. Kilde: LMR Arkitektur.

## 2.2 Ulykker

Det er registrert syv ulykker innenfor en radius på 200 meter til Sykehusveien 11 de siste 10 årene. Det er kun ulykker hvor alvorlighetsgraden var lettere skadd. Fem av de syv ulykkene har skjedd i tilknytning til rundkjøringen som binder sammen Sykehusveien, Fv353 Sykehusveien og Fv353 Strømsveien. Plasseringen på ulykkene er vist i figur 5 og tabell 1 utdypet hver enkelt ulykke. Ulykkene som er markert som nr. 2, 3 og 6 skjedde på kveld og/eller helg og antas derfor ikke knyttet til elever på skolen.

Det er ikke registrert noen ulykker med personsikker innenfor planområdet.



**Figur 5 - Politiregistrerte ulykker med personskade i området de siste 10 årene. Planområdet er markert med blå skravur. (Kilde: NVDB)**

**Tabell 1 - Beskrivelse av politiregistrerte ulykker de siste 10 årene. (Kilde: NVDB)**

Ulykke	Dato	Type ulykke	Beskrivelse	Alvorlighetsgrad
1	2007-10-18	Bilulykke	Uhell med uklart forløp mellom kjøretøy med samme kjøreretning	Lettere skadd
2	2007-01-29	Bilulykke	Påkjøring for øvrig ved høyresving	Lettere skadd
3	2014-04-03	Sykkelulykke	Kryssende kjøreretning (uten avsvinging)	Lettere skadd
4	2013-07-24	Bilulykke	Høyresving foran kjørende i samme retning	Lettere skadd
5	2010-06-03	MC-ulykke	Kryssende kjøreretning (uten avsvinging)	Lettere skadd
6	2009-09-06	MC-ulykke	Enslig kjøretøy veltet i kjørebanelen	Lettere skadd
7	2007-03-30	MC-ulykke	Kjøring i parallelle kjørefelter forøvrig	Lettere skadd



I tilknytning til krysset Fv353 Sykehusveien og Fv355 Kloppaveien var det i 2002 en alvorlig ulykke. Det er også mange ulykker med lettere skadde i området dersom man går lenger tilbake i tid.

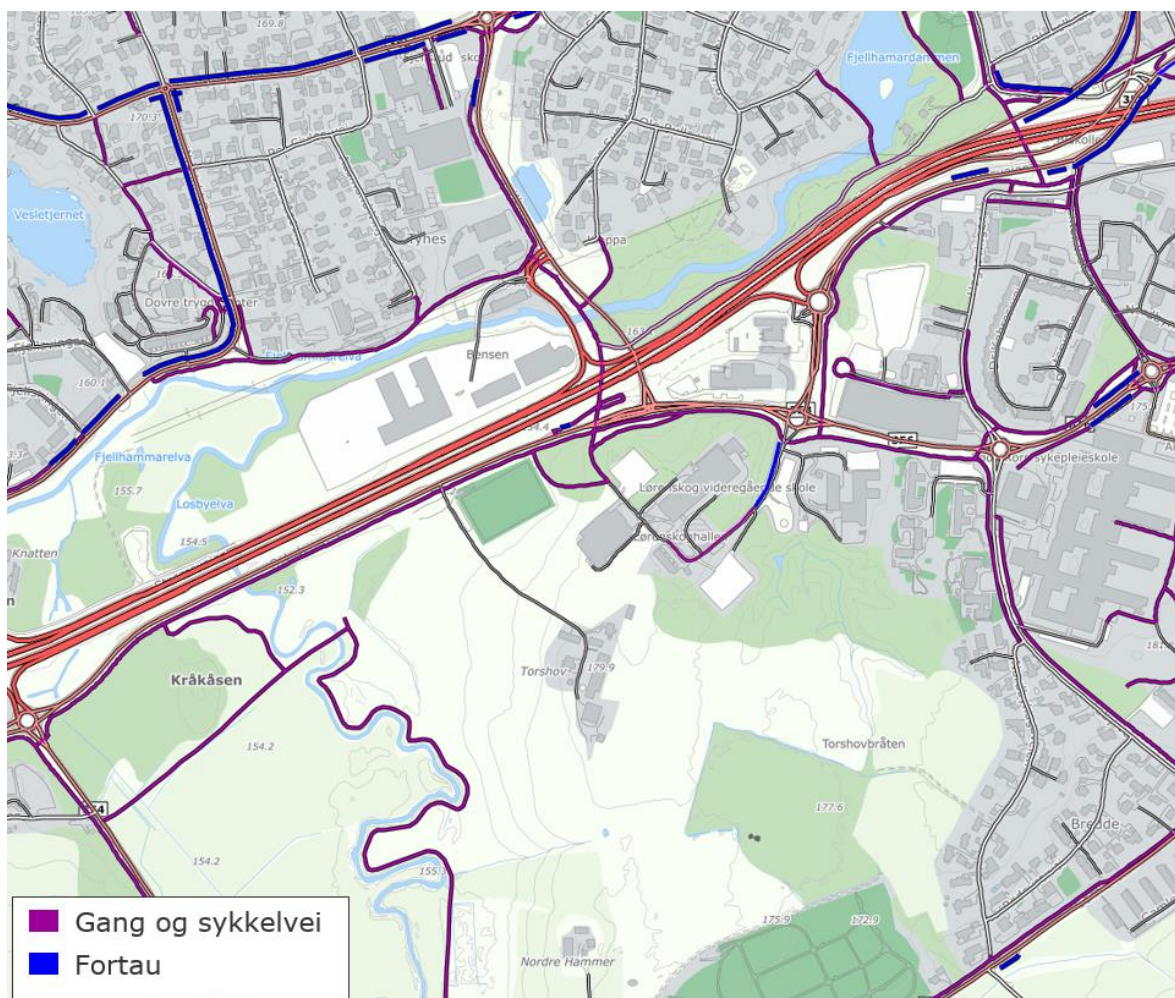
Ulykkesbildet i nærområdet er ikke spesielt uvanlig, men det er påfallende at 3 av 7 ulykker involverte MC. Ulykken fra 2002 var også MC involvert. Det er også verdt å merke seg at forholdene for myke trafikker (skoleelever) synes relativt trygge, med kun en ulykke på 10 år. Til tross for dette så har elever på skolen indikert at de opplever forholdene i rundkjøringen som utrygge. En grunn til dette kan være at gangkryssingen sør for rundkjøringen er lite definert og ikke oppmerket.

### **2.3 Forhold for gående og syklende**

Forholdene for myke trafikanter er gode i området rundt Sykehusveien 11. Det er bygd ut fortau eller gang og sykkelvei langs de fleste veiene i området. Eksisterende tilbud for gående og syklende er illustrert i figur 6.

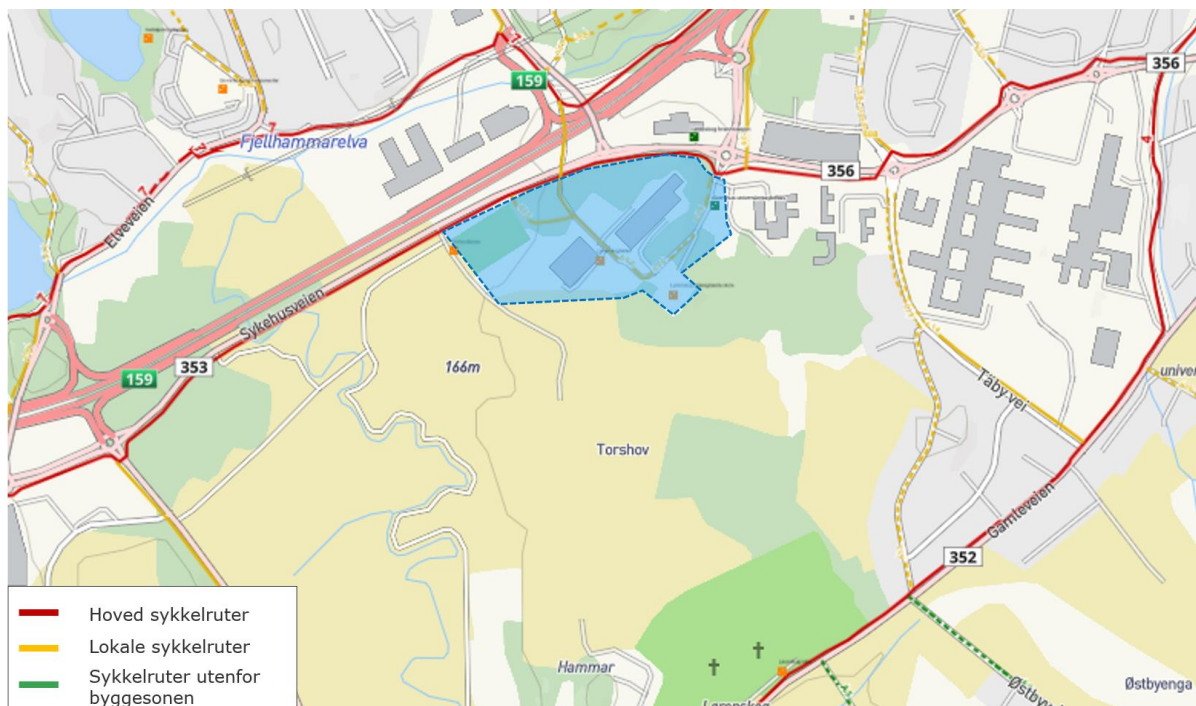
Tilkomsten til den videregående skolen er god for syklende og gående. For de som kommer fra nord er det anlagt en sykkel og gangveibru over Rv159 og Fv353 Sykehusveien, med ankomst gjennom grøntarealet nordvest for skolen eller fra «kiss and ride» sonen. Gående fra bussholdeplassen Kloppaveien på den nordre siden av Rv 159 vil også bruke brua for å ta seg til skoleområdet.

Fra «kiss and ride» sonen som er vist i figur 9, er det anlagt gang- og sykkelvei/fortau frem til hovedinngangen til skolen. I tilknytning til den videregående skolen er det 90 sykkelparkeringer, der 72 av plassene er plassert øst for skolebygningen og 18 er plassert sør for bygningen.



**Figur 6 - Illustrasjon av gang og sykkelvei og fortau i området. Planområdet er markert med rød boks. (Kilde: NVDB)**

Som en del av tilbudet for sykelister er det egne sykkelruter i området. Hvor disse går er illustrert i figur 7.



Figur 7 - Sykkelruter i området. Planområdet er markert med blått. (Kilde: lorenskog.kommune.no)


## 2.4 Kollektivtrafikk

Kollektivtilbudet i området er vist i figur 8. Det består i hovedsak av buss, men Fjellhamar stasjon ligger også i gangavstand. Den nærmeste bussholdeplassen er Kloppaveien, og den ligger ca. 200 meter i gangavstand fra Sykehusveien 11. Holdeplassen betjenes av linjene 100, 300, 310, 330, 385, 2873, 3071 og 3073. Rutene er nærmere beskrevet i tabell 2.



Figur 8 - Kollektivplasser i området. Planområdet er markert med blått. (Kilde: ruter.no)

Tabell 2 - Bussruter som betjener Kloppaveien. (Kilde: ruter.no)

 <b>Kloppaveien</b>			
Linje		I rush	Utenom rush
<b>100</b>	Kjeller – Lillestrøm – Lørenskog sentrum – Strømsveien - Oslo bussterminal	7-8 min	15 min
<b>300</b>	Blystadlia – Ahus - Lørenskog sentrum – E6 - Oslo bussterminal	10 min	15 min
<b>310</b>	Lillestrøm – Fjerdingby - Vallerudtoppen	30 min	30 min
<b>385</b>	Rotnes – Olavsgaard – Ahus – Lørenskog sentrum	30 min	60 min
<b>2873</b>	Skolebuss: Røykås – Lørenskog sentrum – Strømmen - Rælingen	Kjører tors. og fre. kl 14.11	
<b>3071</b>	Skolebuss: Enebakk – Lørenskog sentrum	Kjører tors. og fre. kl 06.56	
<b>3073</b>	Skolebuss: Vallerudtoppen – Skåreråsen – Ahus - Knatten	Kjører tors. og fre. kl 07.39	

Bussholdeplassen Ahus ligger 750 meter i gåavstand fra Sykehusveien 11. Dette er den nærmeste bussholdeplassen som betjener linjene 110, 120 og 417 og disse er beskrevet i tabell 3. Utenom bussholdeplassene som er vist og beskrevet ligger Fjellhamar stasjon ca. 1,3 km i gangavstand fra planområdet. Linje L1 betjener stasjonen og det er fire avganger i timen i retning Lillestrøm og Oslo S.

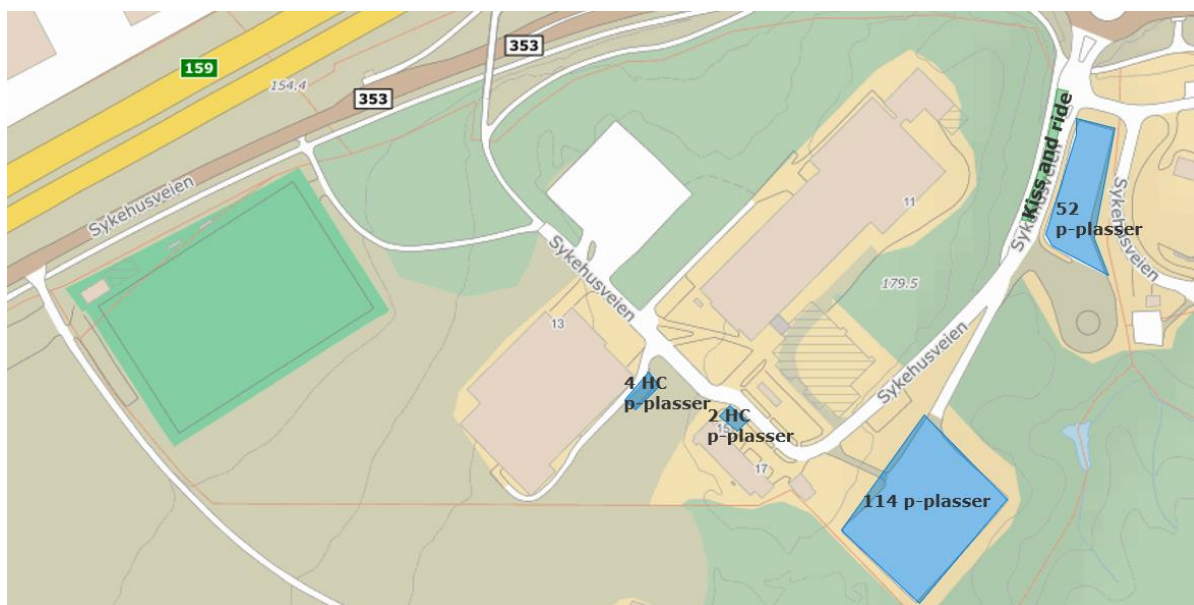
Tabell 3 - Bussruter som betjener Ahus. (Kilde: ruter.no)

 <b>Ahus</b>			
Linje		I rush	Utenom rush
<b>110</b>	Lillestrøm – Bystadlia – Strømmen - AHUS – Gamleveien – Skåreråsen – Rasta – E6 - Oslo bussterminal	15 min	15 min
<b>120</b>	Gullhaug/Tømte – Strømmen – AHUS – Gamleveien – Lørenskog sentrum – Lørenskog stasjon - Grorud/ Blinderen	15 min	30 min
<b>417</b>	Ahus – Gamleveien – Skåreråsen – Lørenskog sentrum - Helsefy	30 min	-

## 2.5 Parkering

På området til Sykehusveien 11 er det to parkeringsplasser som kan benyttes av elever, ansatte og besøkende og disse er vist i figur 9. Til sammen er det 166 p-plasser og 6 handikapparkeringsplasser. Ved den østlige parkeringen er det også en «kiss and ride» for levering og henting av elever. Kiss n' ride-plassene er plassert slik at elever som blir droppet her kommer rett til fortauet og ikke trenger å krysse en bilvei.





**Figur 9 - Parkering knyttet til Sykehusveien 11. Planområdet er markert med rød boks.**

Det ble gjort en registrering i området på formiddagen den 17. oktober 2018. Oktober kan ansees som en relativt representativ måned for biltrafikk. På dagen for registreringen var det regnvær, noe som oftest tilsier en noe høyere andel biltrafikk enn ved bedre værforhold.

De 52 plassene i øst er reservert for skolens elever. Ved registreringen var det 24 parkerte biler på dette arealet. Dette innebærer en dekningsgrad på 46 %.

De 106 plassene i sør er reservert for ansatte og besøkende. Ved registreringen var det 58 biler parkert på arealet. Dette innebærer en dekningsgrad på 55 %. Det var også parkert 10 motorsykler/mopeder på avsatte plasser til denne typen av kjøretøy. På parkeringsarealet er 8 av parkeringsplassene tilrettelagt for lading av elbiler.

Det er også 6 HC-plasser fordelt på to arealer. Ved befaring var 1 av disse opptatt.

Totalt sett ble omtrentlig halvparten av parkeringsplassene brukt ved registreringen. Det antas derfor at skolens faktiske behov er mindre enn antallet tilgjengelige parkeringsplasser.

Det ble også observert biltrafikk til/fra skolen på morgenen ved skolestart. Det ble registrert biler i tidsperioden 8.05 – 8.30. Høyest belastet 5-min periode var kl. 8.15 – 8.20. Resultatet av registreringen vises i tabellen nedenfor. Alle som brukte kiss n' ride-plassene snudde i rundkjøringen og kjørte ut ur området etter levering. Det ble observert 3 biler som stoppet i selve rundkjøringen for å droppe av elever.

Tabell 4: Registrerte trafikkmengder til/fra skolen i morgenrush den 17. oktober 2018.

Tid	Kiss n' ride	Ansattparkering		HC/Varelevering		Elevparkering		Rund- kjøringen	Sum
		Inn	Ut	Inn	Ut	Inn	Ut		
8.05	3	3	0	1	0	0	0	0	<b>7</b>
8.10	8	8	1	0	0	3	0	0	<b>20</b>
8.15	15	11	4	0	0	3	1	0	<b>34</b>
8.20	5	11	7	0	0	5	0	2	<b>30</b>
8.25	2	4	5	0	0	2	1	1	<b>15</b>
<b>Sum</b>	<b>33</b>	<b>37</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>106</b>

En relativt høy andel ut-trafikk fra ansattparkeringen tyder på at det også her foregår kiss n'ride.

Basert på registreringene kan det gjøres et estimat av biltrafikk som skolen genererer i dagens situasjon. Ved antakelsen at hver bil som var parkert ved skolen i gjennomsnitt genererer 2,5 bilturer/døgn innebærer dette en trafikkgenerering på **83** bilturer/døgn. I tillegg ble det observert i overkant av 100 kjøretøy som passerte rundkjøringen i morgenrush. De 33 som brukte Kiss n' Ride-området snudde i rundkjøringen og forlot området. De 3 bilene som leverte elever i rundkjøringen gjorde det samme. Dette innebærer **72** bilturer (tur og retur). Ved antakelsen at alle biler som kjørte ut fra skoleområdet ved registreringen var biler som hadde blitt registrert som innkommende biler så vil dette generere **38** bilturer (19 biler tur og retur). Det antas at de resterende bilene som ble registrert som innkjørende ble registrert som parkerte biler. Vi antar at like mange elever hentes på ettermiddagen som de som blir levert på morgenen. Dette utgjør 72 + 38 turer også på ettermiddagen. I tillegg vil det være noen flere bilturer til/fra skoleområdet i form av varelevering, renovasjon, besøkende o.l. Basert på disse antakelser og registreringer antas skoleområdet å generere ca. **300** bilturer/døgn. Kveldstrafikk til skole og idrettshall er da ikke medregnet. Som tidligere nevnt antas Lørenskoghallen å generere **200** bilturer/døgn. Totalt vurderes dermed skolen å generere **500** bilturer/døgn.

I tilknytning til den videregående skolen er det 90 sykkelparkeringer.

### 3. TILTAKET OG DESS KONSEKVENSER

#### 3.1 Ansatte og elever

Utvidelsen av skolen er planlagt til å gjøres i to trinn. Omfanget er beskrevet i tabell 5 og illustrert i figur 10.

Tabell 5: Omfang av planlagt utbygging fordelt på to trinn.

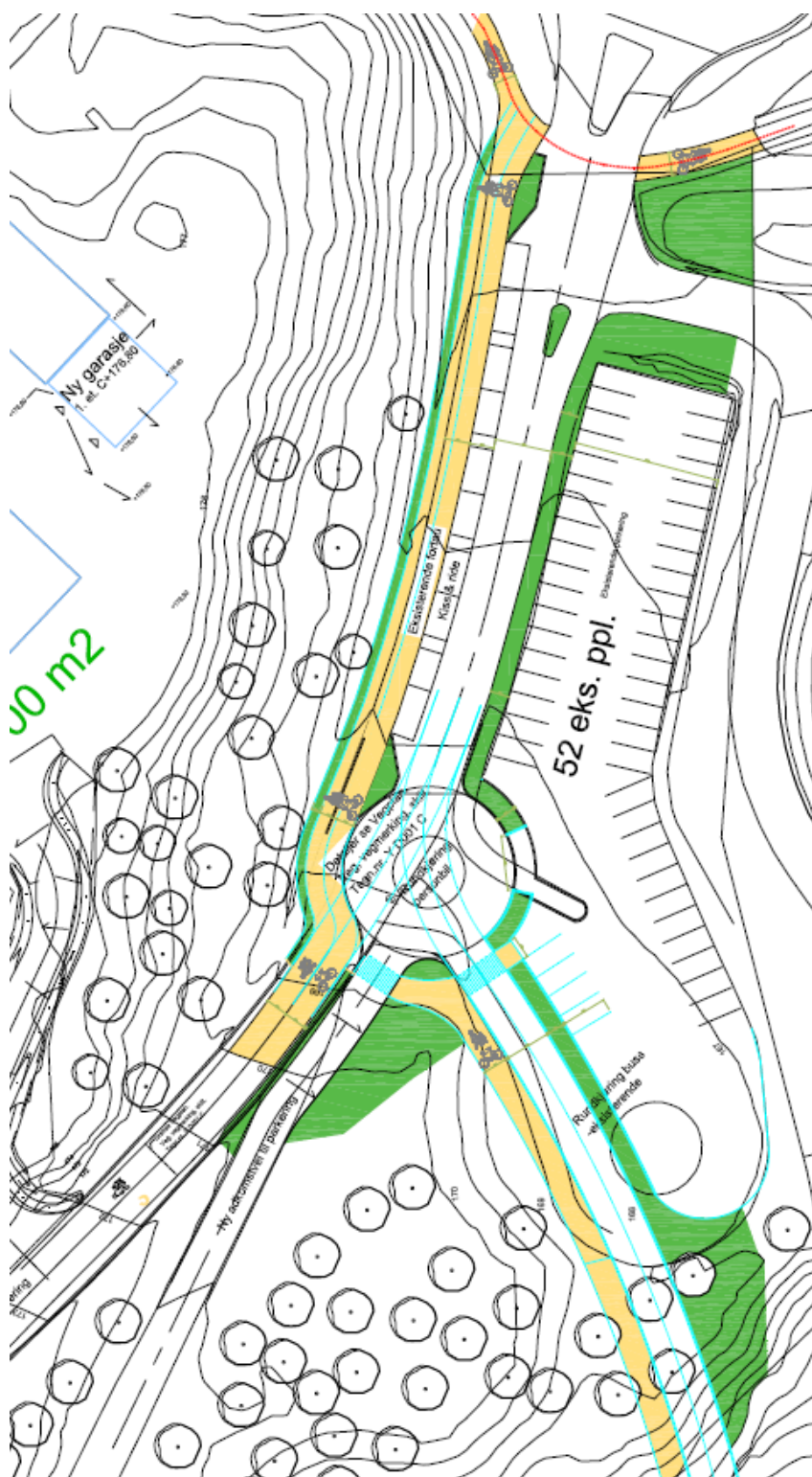
	i dag	Byggetrinn 1	Byggetrinn 2	Total (full utbygging)
antall elever	850	+350	+300	<b>1500</b>
antall lærere	105	+42	+59	<b>206</b>
antall andre ansatte	36	+4	+4	<b>44</b>



Figur 10: Skoleområdet etter tiltak. Utbygging i første trinn i oransje, andre trinn i gult. Kilde: LMR Arkitektur.

#### 3.2 Rundkjøringen

I planforslag for ny regulering medtas det også noen endringer i rundkjøringen som gir atkomst til skolen. Det har kommet innspill fra elever at rundkjøringen i dagens situasjon føles lite trafikksikker. Det planlegges derfor å tilrettelegge bedre for gående her. Det reguleres også en kjørevei over dagens parkeringsplass som knyttes til regulert, men ikke opparbeidet, vei på naboeiendom (mot Gravlunden). Planlagt situasjon etter tiltaket er illustrert nedenfor.



Figur 11: Planlagt situasjon etter tiltak. Kilde: LMR Arkitektur.

Det planlegges å anlegge gangfelt over den nye kjøreveien mot Gravlunden og over atkomstveien til ansattparkeringen. Det planlegges også et fortau langs den nye kjøreveien. Videre vil koblingen mellom eksisterende fortau og den kjørbare gang- og sykkelveien (som brukes til varelevering) utvides. Atkomsten til elevparkeringen vil forskyves noe nordover. Fra et



trafikksikkerhetsperspektiv er dette en god utforming av rundkjøringen. Det anbefales ikke å anlegge fortau e.l. på østsiden av Sykehusveien da den sikreste traséen for gående er den som det er tilrettelagt for ved fortau, gangfelt og gang- og sykkelvei.

Rundkjøringens utforming gjør at en vanlig lastebil ikke kan bruke rundkjøringen uten å kjøre over den markerte trafikkøya med hjulene på ene siden. Dette ansees ikke som et vesentlig problem da varelevering generelt skjer utenfor rushtid og da øya kun er markert med streker og dermed er overkjørbar.

### 3.3 Flerbrukshall

I byggetrinn 1 planlegges det å anlegge 2 000 m<sup>2</sup> ny flerbrukshall. Denne vil henge sammen med eksisterende Lørenskoghallen. Det antas at den nye hallen vil generere omtrentlig like mye biltrafikk som den eksisterende hallen, dvs. i gjennomsnitt 200 bilturer/døgn. Dette forutsetter tilstrekkelig parkeringsdekning, noe som kan løses ved sambruk av plasser, se neste kapittel.

### 3.4 Parkering

I henhold til kommuneplanen skal det anlegges maksimalt 0,8 bilparkeringsplasser/årsverk. For å begrense bilkjøring til/fra skolen er det i planforslaget lagt opp til en lavere parkeringsdekning enn maksnormen. Planforslag til ny regulering legger opp til 0,3 bilparkeringsplasser/årsverk, 0,3 sykkelparkeringsplasser/elev og 0,05 MC-plasser/elev. I tabell 6 er antall bil- sykkel- og MC-parkeringsplasser som parkeringsnormen tilsier for de to trinnene beregnet.

**Tabell 6: Antall parkeringsplasser som skal anlegges for de to trinnene iht. parkeringsnormen.**

	Byggetrinn 1 parkeringsplasser	Byggetrinn 2 parkeringsplasser
Antall elever	360 sykkel 60 MC	450 sykkel 75 MC
Antall ansatte	54 bil (51 + 3 HC)	79 bil (75 + 4 HC)

Det antas sambruk mellom parkeringsplassene til ansatte/elever/besøkende og brukere/besøkere til flerbrukshallene. På denne måten kan man spare inn arealer for parkeringsplasser. Da flerbrukshallene vil ha eksterne brukere primært utenfor skoletid bør dette ikke være noe problem. Det er en vanlig løsning andre steder. Dette vil også ha en begrensende innvirkning på biltrafikken som flerbrukshallene vil generere på dager med større aktiviteter. Det anbefales derfor ikke å anlegge separate parkeringsplasser til flerbrukshallene. Kommunens strategi er at ikke noen av trafikkveksten ved utbygging skal tas av biltrafikk.

Hver av de to flerbrukshallene antas å generere i gjennomsnitt 200 bilturer/døgn. Det antas at det vil være ca. 4 aktiviteter/kveld i hallene. Noen av brukerne vil ikke ha forlatt parkeringsområdet før neste gruppe ankommer. Videre vil det være noen grad av samkjøring til hallene. Basert på faglig erfaring av trafikkvurderinger for flerbrukshaller vurderes det at hver av de to flerbrukshallene vil ha behov for 60 – 80 parkeringsplasser. Dersom man ikke bygger ny flerbrukshall så vil dermed de planlagte 79 parkeringsplassene være dekkende for bruket av eksisterende flerbrukshall. Dersom man bygger ny flerbrukshall og man ønsket full parkeringsdekning for de som kjører bil dit bør man anlegge ytterligere 60 – 80 parkeringsplasser utover de planlagte 79 plassene.

På dager med større aktiviteter i flerbrukshallene vil en begrensning av parkeringsdekning føre til en mindre andel bilkjøring på skoleområdet. Noen bilturer vil bli borte helt (mer samkjøring, mer kollektiv e.l.) mens noen vil bruke andre nærliggende parkeringsplasser (f.eks. parkeringshuset ved sykehuset). Dersom tilgang på parkeringsplass er en begrensning vil biltrafikken kunne bli lavere, men dette kan også føre til «villparkering» i nærområdet, noe som kan være uheldig.

### 3.5 Trafikkvekst

Det antas at transportmiddelfordelingen etter tiltaket vil være den samme som i dagens situasjon i den grad parkeringsdekningen tillater det. Det antas derfor at biltrafikkgenereringen vil vokse proporsjonalt med veksten av antallet elever og ansatte helt til parkeringsområdet er fullt belagt.

#### 3.5.1 Byggetrinn 1

I byggetrinn 1 øker antallet elever med ca. 41 %. Antallet ansatte øker med ca. 40 %. Trafikkgenerering til/fra skolen etter trinn 1 ville derfor være ca. **420** bilturer/døgn dersom parkeringsplasser ikke var begrensende for trafikkgenereringen. En beregning av trafikkgenerering basert på tilgjengelige parkeringsplasser er gjort nedenfor og viser seg å være begrensende.

Etter byggetrinn 1 vil det være 54 biloppstillingsplasser. Det antas at dekningsgraden av disse i stort sett vil være 100 %. Ved antakelsen at hver plass i gjennomsnitt genererer 2,5 bilturer/døgn vil parkeringsplassene generere **135** bilturer/døgn. Det antas at de ca. 70 bilturene som i dag genereres av levering/henting av elever på Kiss n' Ride-plassene vil vokse proporsjonelt med antallet elever. Dette innebærer at levering/henting av elever etter byggetrinn 2 vil generere ca. **100** bilturer/døgn. Da dette er mindre enn trafikkgenereringen beregnet ovenfor kan det konstateres at den lave parkeringsdekningen vil føre til mindre bilkjøring.

I tillegg til de 235 bilturene ovenfor vil den nye flerbrukshallen som tidligere nevnt å generere **200** bilturer/døgn. Sammen med bilturgenerering fra den eksisterende Lørenskoghallen beregnes planområdet etter byggetrinn 1 å generere **635** bilturer/døgn.

#### 3.5.2 Byggetrinn 2

I byggetrinn 2 øker antallet elever sammenlignet med dagens situasjon med ca. 25 %. Antallet ansatte øker med ca. 40 %. Trafikkgenerering til/fra skolen etter trinn 2 ville derfor være ca. **550** bilturer/døgn dersom parkeringsdekning ikke ville være begrensende for trafikkgenereringen.

Etter byggetrinn 1 vil det være 79 biloppstillingsplasser. Det antas at dekningsgraden av disse i stort sett vil være 100 %. Ved antakelsen at hver plass i gjennomsnitt genererer 2,5 bilturer/døgn vil parkeringsplassene generere ca. **200** bilturer/døgn. Det antas at de ca. 100 bilturene som etter byggetrinn 1 vil genereres av levering/henting av elever på Kiss n' Ride-plassene vil vokse proporsjonelt med antallet elever. Dette innebærer at levering/henting av elever etter byggetrinn 2 vil generere ca. **125** bilturer/døgn. Da dette er mindre enn trafikkgenereringen beregnet ovenfor kan det konstateres at den lave parkeringsdekningen også etter trinn 2 vil føre til mindre bilkjøring.

I tillegg kommer 400 bilturer/døgn som flerbrukshallene genererer. Bilturgenereringen til/fra planområdet etter byggetrinn 2 vurderes dermed å være ca. **725** bilturer/døgn.

Dette innebærer en trafikkvekst på 45 % etter full utbygging. Dette er et konservativt anslag. Faktisk trafikkvekst kan bli mindre enn dette.

Den restriktive parkeringsnormen fører til en vesentlig mindre trafikkvekst enn hva som kunne ventes ved større parkeringsdekning. En stor del av trafikken består av trafikk til/fra flerbrukshallen. Denne vil foregå utenfor rushtider og vil være delt opp etter start- og sluttider for aktivitetene i hallene. Derfor vurderes veksten ikke å føre til kapasitetsproblemer. Denne trafikken vil også ha liten innvirkning på trafiksikkerheten i området av samme grunner.

### **3.6 Konsekvenser for gående og syklende**

Tiltaket legger bedre til rette for gående og syklende i skoleområdet og ikke minst i den mindre rundkjøringen ved parkeringsplassene. Dette vil føre til en forbedring for denne trafikantgruppen. Ellers så antas tiltaket å ha begrenset innvirkning på gående og syklende.

Elevene har uttrykt at de føler at det er utrygge forhold for gående og syklende rundt rundkjøringen i fylkesveien. Det kan vurderes å merke opp gangfeltet over den sørlige armen i rundkjøringen. Dette har imidlertid en gang vært oppmerket, noe som har blitt slettet rundt millenniumskiftet. Det har sannsynligvis vært en god begrunnelse for å fjerne oppmerkingen. Det er mulig at man hadde observert at denne ført til en falsk trygghet. Dersom man velger å oppmerke gangfeltet bør man også vurdere flere tiltak på plassen, så som å opphøye gangfeltet, evt. også se på styrket belysning.

Ulykkesstatistikken fra de siste 10 årene, dvs. etter at oppmerkingen ble fjernet viser at det kun har blitt registrert en ulykke i nærheten som involverte myke trafikanter. Dette var en sykkelulykke i den nordvestre delen av rundkjøringen, og altså ikke relatert til fotgjengerkryssingen på sydsiden.

### **3.7 Konsekvenser for kollektivtrafikk**

Tiltaket vil føre til en vekst i bruk av kollektivtrafikk. Det antas at kollektivselskapene dersom det vil bli aktuelt vil utvide tilbudet for å dekke behovene som følge av veksten.

### **3.8 Konsekvenser for trafiksikkerhet**

En økning i trafikkmengder er generelt uheldig for trafiksikkerheten. En stor del av denne trafikkveksten vil imidlertid ikke skje på skoletid, men vil være fordelt over kvelden.

## 4. OPPSUMMERING

Lørenskog videregående skole skal utvides. Utvidelsen vil skje i to trinn. Det første trinnet innebærer en økning med 350 elever og 46 ansatte. Det vil også i dette trinn bli bygget en ny flerbrukshall som henger sammen med Lørenskoghallen. Byggetrinn 2 innebærer en økning med ytterligere 300 elever og 80 ansatte.

Det planlegges 54 bilparkeringsplasser, 360 sykkelparkeringsplasser og 60 MC-parkeringsplasser etter utbygging av byggetrinn 1. Etter full utbygging er det planlagt 79 bilparkeringsplasser, 450 sykkelparkeringsplasser og 75 MC-parkeringsplasser.

Det er gjort en vurdering av trafikkgenereringen som planområdet genererer i dagens situasjon og etter de to byggetrinnene. I dag vurderes området å generere ca. 500 bilturer/døgn. Etter utbygging av byggetrinn 1 forventes trafikkgenereringen å ha øket til 635 bilturer/døgn. Etter full utbygging vurderes området å generere 725 bilturer/døgn. Dette er et høyt anslag for ikke å undervurdere tiltakets konsekvenser. Faktisk trafikkvekst kan bli mindre enn dette.

Som en del av tiltaket vil rundkjøringen som gir atkomst til de forskjellige delene av skoleområdet endres noe. Man vil legge bedre til rette for gående og syklende og flytte noen av armene. Anbefalt utforming vurderes som god i forhold til sikkerhet og tilrettelegging for gående og syklende.