

ROMERIKE AVFALLSFØREDLING IKS (ROAF)

TILLEGGSVURDERING TRAFIKK

NOTAT

ADRESSE COWI AS
Karvesvingen 2
Postboks 6412 Etterstad
0605 Oslo
TLF +47 02694
WWW cowi.no

OPPDRAGSNR.

A069942

DOKUMENTNR.

0

VERSJON

0

UTGIVELSESDATO

10. januar 2018

BESKRIVELSE

notat

UTARBEIDET

gkv

KONTROLLERT

gms

GODKJENT

shg

INNHOLD

1	Bakgrunn	2
2	Vurdering	2
2.1	Generelt	2
2.2	Eksisterende T-kryss	2
2.3	Vurdering av valg av krysstype	3
2.4	Tidligere avklaringer	4
2.5	Mulige andre tiltak	4

1 Bakgrunn

I forbindelse med planlegging av en ny gjenvinningsstasjon i Lørenskog har Statens vegvesen Region øst rettet en innsigelse mot foreliggende planforslag.

I den sammenheng er det behov for å supplere eksisterende trafikkanalyse (*Lørenskog Gjenvinningsstasjon, Temarapport trafikk for ROAF, COWI 15. august 2016*) med en drøfting/utdyping av hvorfor det er valgt en løsning med T-kryss i adkomsten til gjenvinningsstasjonen.

2 Vurdering

2.1 Generelt

Grunnene til at det er foreslått å opprettholde et T-kryss i adkomsten er basert på følgende forhold:

- > Foreslått T-kryss er en utbedring av eksisterende T-kryss for bedre å kunne takle økt sideveistrafikk.
- > I et lengre perspektiv (beregnet trafikk fram mot 2035) vil fortsatt gjennomkjøringstrafikken (jfr. temarapport trafikk) langs Fv 354 dominere, og et T-kryss prioriterer denne trafikken.
- > En eventuell rundkjøring vil ta større plass, koste mer å bygge og kan endre stigningsforholdene i sideveien.
- > Adkomsten til det kommunaltekniske området på østsiden av Nordliveien vurderes å være underordnet med lite trafikk, slik at krysset i store deler av året vil fungere som et T-kryss.

2.2 Eksisterende T-kryss

Foreliggende registreringer av trafikkulykker i krysset tyder ikke på at dagens T-kryss er spesielt ulykkesutsatt. I følge registreringer funnet på vegkart.no er det registrert 3 ulykker med personskade i nærheten av krysset:

- > 2017-04-24 kl. 22:34. 0200 FV354 HP1 m890, lettere skadd. Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side på rett vegstrekning.
- > 2003-09-16 kl. 12:00. 0200 FV354 HP1 m914, lettere skadd. Sykkellulykke. Avsvinging til høyre (Lett motorsykel) foran kjørende i motsatt retning fra fortau eller G/S-veg.
- > 1990-05-29 kl. 17:05. 0200 FV354 HP1 m900, lettere skadd. MC-ulykke. Påkjøring bakfra etter oppstart fra stanset eller parkert stilling.

Ulykkene indikerer ikke at adkomsten er spesielt trafikkfarlig. Den ulykken som skjedde i 2017 er heller ikke knyttet til selve krysset. Ved ulykken tilbake i 1990 var for øvrig fartsgrensen på strekningen gjennom krysset 80 km/t.

2.3 Vurdering av valg av krysstype

I følge *Håndbok N100, Veg- og gateutforming, Statens vegvesen Vegdirektoratet 2014* så skal trafikkmengden i prognoseåret legges til grunn for dimensjonering av veier. For plankryss og avkjørsler er prognoseåret satt til 10 år etter åpning.

Hvis anlegget åpnes i 2020 kan derfor T-krysset dimensjoneres for situasjonen i år 2030. Kapasitetsberegningene indikerer en akseptabel belastningsgrad ($B=0,84$) selv i et 2035 perspektiv.

I kapasitetsberegningene er trafikkmengden for fylkesveien fremskrevet i henhold til NTP-prognosen. Målsettingene om nullvekst i biltrafikken i Oslo og Akershus kan imidlertid tilsa at reell trafikkavvikling kan bli enda bedre enn det kapasitetsberegningene for 2035 viser.

Trafikken til/fra ventilkammer på østsiden av fylkesveien er sterkt begrenset (besøk 1-2 ganger per måned med lett bil – jfr *Møtereferat fra Koordineringsmøte Lørenskog kommune 20.04.2016*) og har begrenset betydning for kryssutformingen.

Den største trafikken på denne siden av fylkesveien er knyttet til snødeponiet. Størrelsen på trafikken til/fra snødeponiet er knyttet til snøfall og behovet vil derfor variere mye fra år til år. Klimaendringer kan medføre at antall dager med snø i løpet av et år på sikt reduseres, men evt. at nedbørsmengdene om vinteren kan øke noe.

Det foreligger ikke trafikk tall til/fra snødeponiet (ca. 10 daa), men denne trafikken skjer på en tid av året da trafikken til/fra gjenvinningsstasjonen på motsatt side av fylkesveien er lav (utenom sesong for levering av hageavfall etc.) slik at dette neppe vil være dimensjonerende for kapasiteten i krysset. Trafikken til/fra snødeponiet vil være betydelig lavere enn til/fra gjenvinningsstasjonen mm på motsatt side av fylkesveien.

Statens vegvesen har tidligere i planprosessen angitt at det er et behov for venstresvingefelt inn mot snødeponiet fra nord og det er dette som ligger til grunn for planforslaget som er tegnet.

2.4 Tidligere avklaringer

Adkomstkryssløsning var også drøftet i et møte med Statens vegvesen 15. april 2016. I oppsummeringen fra dette møtet står det bl.a. (utdrag hentet fra E-post fra Sigrid Hauglann Grimeli Landskapsarkitekt i COWI den 18. april 2017):

- > COWI gikk kjapt gjennom bakgrunn, og presenterte skisser av T-kryss og rundkjøring
- > SVV mener det mest riktige her blir et T-kryss, og ikke rundkjøring
- > Løsningen som justeres / detaljeres videre:
 - > ikke høyresving inn til næringsområdet
 - > behov for venstresving mot snødeponiet
 - > endres til 25m i stedet for 17m lengde på kanalisering, for å ha plass til lange vogntog
 - > gangvei fra nord justeres slik at kryssing treffer trafikkøye i venstresvingfeltet. Legges opp til "tilrettelagt kryssing".
 - > det vil være krav til belysning i krysset
 - > det kan være aktuelt å heve krysset, for å få bedre stigningsforhold i adkomstvegen
- > SVV ønsker en teknisk plan som gjør at vi får sikret nok areal i reguleringsplanen. Husk areal til midlertidig rigg- og anleggsområde.
- > Teknisk plan må ha med en enkel skiltplan og vise plassering av belysning (enkel plan på dette).
- > SVV har trolig grunnundersøkelser fra tidligere veg-prosjekter i området, og dette kan vi be om å få kopi av.

2.5 Mulige andre tiltak

En generell reduksjon av fartsnivået og fartsgrensen på fylkesveien fra 60 km/t til 50 km/t på strekningen fra rundkjøringen i nord og gjennom T-krysset vil gjøre det noe lettere for trafikk fra sideveien å komme seg inn på fylkesveien og det vil være positivt for trafikksikkerheten. Et vikepliktig T-kryss med 50 km/t har normalt omtrent samme ulykkesfrekvens som en tilsvarende 3-armet rundkjøring.

For å forenkle situasjonen i krysset ytterligere kan man evt. vurdere å forby venstresving ut fra snødeponiet. Denne trafikken må da kjøre til høyre i overkant av 100 m til rundkjøringen med Fv 353 Solheimveien for eventuelt å snu.