

Oppdragsgiver:	Lørenskog kommune
Oppdragsnavn:	Åsen og Løkenåsen skoler, områderegulering
Oppdragsnummer:	626504-10
Utarbeidet av:	Vegard Saga
Oppdragsleder:	Ingeborg Austreng
Dato:	03.06.2025
Tilgjengelighet:	Åpent

Notat -Trafikkvurdering midlertidig parkering

1. Bakgrunn

I forbindelse med ombygging av skolene på Åsen og Løkenåsen er det foreslått en midlertidig parkering for de ansatte, med innkjøring fra Nordliveien, vist i Figur 1-1.

Ragn-Sells er bekymret for tilbakeblokkering og trafiksikkerhet ved avkjøringen fra Nordliveien dersom det blir etablert midlertidig parkering. Dette notatet er en trafikkanalyse av den foreslåtte midlertidige situasjonen.



Figur 1-1 Foreslått midlertidig parkering i Nordliveien



Figur 1-2 Dagens kryss Nordliveien X fv. 354. Google street view juli 2024

2. Trafikkgrunnlag

I 2024 ble det laget en konsekvensutredning/temanotat – Trafikk for områdeplanen for Åsen og Løkenåsen skoler. Trafikktall fra denne rapporten brukes til å estimere trafikk til midlertidig parkering og trafikk i Nordliveien.

Ragn-Sells har oppgitt å ha 200-300 biler som leverer avfall til anlegget hver dag, samt 20-30 biler som kjører ut produkter. Bilene er lastebiler og vogntog. I tillegg har de 90 ansatte i området. Åpningstidene for Ragn-Sells er fra 6-17 mandag til torsdag og 7-16 fredag til søndag. Figur 2-1 viser kjøring over vekt til og fra Ragn-Sells.



Figur 2-1 Kjøring over vekt, sett fra vest mot øst. Bilde hentet fra Ragn Sells sin høringsuttalelse knyttet til Områderegulering for Åsen og Løkenåsen skoler

2.1. Trafikk i rushtrafikken

Det er satt av inntil 68 parkeringsplasser ved den midlertidige parkeringen for Åsen skole. Det vil ikke være noen løsning for kjøring av elever i Nordliveien. Dersom en antar at alle parkeringsplassene blir tatt i bruk, og at alle kommer innenfor en time, gir dette 68 biler i timen. Det antas ikke utskiftning av plassene, da anslaget om fullt belegg og innenfor en

time er høyt. Asplan Viak har ikke kjennskap til hvordan besøkene til Ragn-Sells fordeler seg over døgnet. Det er lagt til grunn at antall kjørende inn til anlegget i morgenrushet tilsvarer gjennomsnittlig antall per time som anlegget er åpent. Det er gjort to anslag av trafikken til området: ett høyt anslag og et gjennomsnittlig anslag.

- **Høyt anslag:** Dersom det ankommer 300 kjøretøy per døgn fordelt på 11 timer gir dette 27 kjøretøy per time.
- **Gjennomsnittlig anslag:** Ved 250 kjøretøy per døgn fordelt på 11 timer gir dette 23 kjøretøy per time.

3. Trafikkvurdering og avbøtende tiltak

3.1. Trafikkavvikling

Den mest kritiske situasjonen oppstår ved innkjøring til Nordliveien under morgenrushet, mens ettermiddagsrushet ser færre ankomster til parkeringsplassene. Køkapasiteten til vekten er omtrent 60 meter, hvilket tilsvarer plass til fire lastebiler à 12 meter. I tillegg er det et kømagasin mot GS-veien på 40 meter, som kan romme inntil fem personbiler.

Ifølge en kilde hos Asplan Viak, som har regelmessig erfaring med gjenvinningsanlegg, blir lastebiler vanligvis veid ved hjelp av kortregistrering, der sjåførene selv registrerer varene på en terminal ved vekten uten å forlate kjøretøyet. Denne prosessen tar typisk ett minutt. Av og til må sjåførene gå inn på vektkontoret for å levere dokumenter, noe som tar omtrent fem minutter. Det antas at 10-20 % av veiingene involverer levering av papirer.

Basert på høye anslag: Dette gir en gjennomsnittlig veietid på cirka 1 minutt og 48 sekunder, med 20 % av kjøretøyene som leverer papirer. Dermed kan 33 kjøretøy håndteres per time. Ved en rate på 27 kjøretøy per time innebærer dette omtrent 20 % ekstra kapasitet, med økt antall kjøretøy og dokumentleveringer ved vekten. Det må forventes at det kan oppstå kø av lastebiler fra vekten ut mot fylkesveien under disse forholdene.

Basert på gjennomsnittlig anslag: Gjennomsnittlig veietid vil være omtrent 1 minutt og 36 sekunder, med en viss prosent av kjøretøyene som leverer papirer. Dette tillater en håndtering av 37,5 kjøretøy per time. Ved en rate på 23 kjøretøy per time skaper dette cirka 60 % ekstra kapasitet, med gjennomsnittlig antall kjøretøy og dokumentleveringer ved vekten.



Figur 3-1 Lengde på Kødeponi til vekt og fra innkjøring vekt til GS-veg. (Flyfoto fra kart.finn.no)

Det er plass til fire lastebiler som kan stå uten å hindre øvrig trafikk i Nordliveien, noe som gjør at anlegget sjeldent vil hindre trafikken på fylkesveien. Med innføring av flere personbiler i Nordliveien øker risikoen for tilbakeblokkering ut på fylkesveien. Det er derfor sett på aktuelle avbøtende tiltak for å hindre tilbakeblokkering til fylkesveien.

3.2. Avbøtende tiltak

3.2.1. Utvide Nordliveien med passeringslomme

Utvidelse av veien slik at kjøretøy kan passere en eventuell kø fra vekten, samt ikke skape ytterligere kø ut mot fv. 1520. Dette må gjøres på en måte som sikrer god sikt slik at man unngår farlige forbikjøringer.



Figur 3-2: Skisse av mulig passeringslomme i rødt

3.2.2. Høyresvingefelt og venstresvingefelt i fylkesveien

For å lage kømagasin kan man etablere høyresvingefelt og venstresvingefelt i fylkesveien. Dette anses som en overdimensjonering av løsningen, men kan reguleres inn og vurderes på et senere tidspunkt. Dersom man hadde hatt mer kunnskap om når kjøretøyene til Ragn Sells ankommer ville det gitt bedre grunnlag for å vurdere konsekvensene av den midlertidige parkeringen.