

Oppdragsnavn: Narverødveien 40
Oppdragsnummer: 631026-01
Utarbeidet av: Trond Håvard Malvåg
Kontrollert av: Ole Thorleif Bommen
Dato: 23.02.2021
Tilgjengelighet: Åpen

NOTAT Trafikkvurdering

1. BAKGRUNN	1
2. GJELDENE REGULERING	1
3. DAGENS SITUASJON	2
4. FREMTIDIG SITUASJON	3

1. BAKGRUNN

Asplan Viak er engasjert av Narverødveien 40 AS for en trafikkvurdering knyttet til utvikling av Narverødveien 40.

Detaljreguleringer for Narverødveien 40 og Meny Råel ble vedtatt av Tønsberg bystyre 17.09.2014. Da disse planene har felles adkomst til fylkesveien, ble de sett i sammenheng. Også den gang var Asplan Viak engasjert av Narverødveien 40 AS. Flinthallen har også samme adkomst.

I 2014 ble det detaljregulert kombinert bebyggelse kontor/industri/lager i Narverødveien 40. Formålet ønskes videreført, men etter 2014 er noen delområder utbygd og utviklingen har vist at det har blitt få kontorarbeidsplasser og mer lager/bodhotell. Denne «skjevdelingen» er det de markedsmessige forholdene som i stor grad har bestemt.

Trafikkgenerering til lager er mindre enn til kontor. Dvs at trafikkgenereringen er lavere til området enn det gjeldende regulering åpner for. Dette ble det redegjort for i en trafikkvurdering datert 11.11.2020. På bakgrunn av dette ble det søkt om dispensasjon fra rekkefølgekrav. I etterkant av slik søknad og fylkeskommunens svar, ble det gjennomført et teams-møte med både Tønsberg kommune og Vestfold og Telemark Fylkeskommune. Tønsberg kommune ønsker i utgangspunktet ikke dispensasjoner, men anbefalte heller en reguleringsendring. Slik endring av reguleringsplan kunne da skje ved en forenklet prosess (jf. pbl. 12-14).

2. GJELDENE REGULERING

I gjeldende reguleringsplans §4 er det angitt at delområdene A, B og C er for kombinerte bygg – kontor/industri/lager. Det er også lagt opp til at de forskjellige områdenes utnyttelse og bruk varierer.

- Område A tillates max 60% BRA, hvor av max 50% kontor.
- Område B1 tillates max 55% BRA, hvor av max 30% kontor.
- Område B2 tillates max 60% BRA, hvor av max 20% kontor.
- Område C (C1-C4) tillates max 50% BRA, hvor av max 30% kontor.

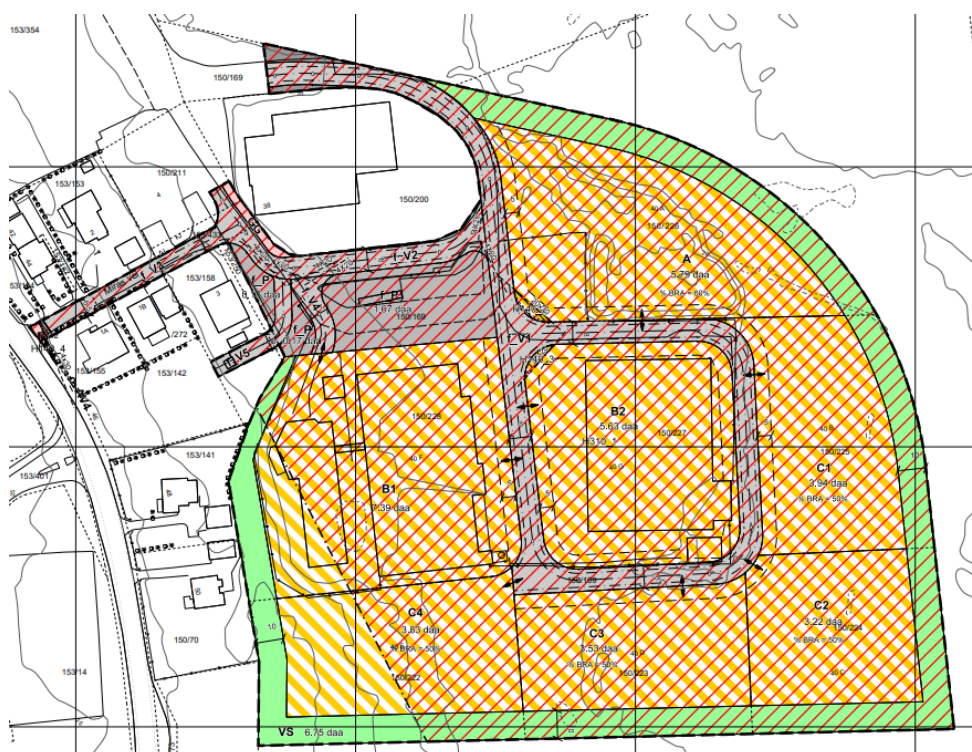
Gitt områdenes størrelse, bruksareal og andel kontorer har vi sett på tilhørende tall for hva områdene kan generere av trafikk:

Område	Areal (kvm)	BRA (%)	BRA (kvm)	Fordeling		Fordeling		Trafikk kontor 8 kjt/d pr 100kvm	Trafikk Ind./lager 3,5 kjt/d pr 100kvm	Trafikk sum kjt/d
				kontor (%)	industri/lager (%)	Kontor (kvm)	Industri/lager (kvm)			
A	7494	60	4496	50	50	2248	2248	180	79	259
B1	8098	55	4454	30	70	1336	3118	107	109	216
B2	5634	60	3380	20	80	676	2704	54	95	149
C (C1-C4)	18847	50	9424	30	70	2827	6596	226	231	457
										1080

Figur 1 Tabell som viser områdenes størrelse og hva de kan generere av trafikk gitt at de utnyttes maksimalt i forhold til gjeldende regulering.

I gjeldende detaljregulering er det tatt inn i reguleringsbestemmelsene § 8.5: «Før det gis rammetillatelse innenfor områdene A, B1 og B2, må detaljert byggeplan for nytt kryss i Narverødveien være godkjent og gjennomføringsavtale være inngått med Statens vegvesen.»

På reguleringstidspunktet var B-områdene allerede bebygd og bruken av de områdene er i dag tilsvarende som den gang. Reguleringsbestemmelsene er dermed å forstå som at områdene C1 – C4 kunne utbygges før krysset i Narverødveien måtte utbedres. Dvs at krysset tåler en trafikkøkning fra C-områdene på 457 kjt/d i tillegg til den trafikkmengden til allerede etablert virksomhet inne på B-områdene.



Figur 2 Utsnitt av gjeldende reguleringsplan, hvor delområdenes navn fremkommer.

3. DAGENS SITUASJON

Det har vært utvikling innenfor planområdet etter at reguleringsplanen ble vedtatt i 2014.

Status for delområdene er:

- A: Ingen utvikling
- B1 og B2: Samme bruk som i 2014
- C1 – C4: C1 og C2 fullt utbygd med bodhotell, og det pågår bygging av bodhotell på C3/C4.

Det betyr at all utvikling skjer i henhold til reguleringsbestemmelsene.

Statens vegvesens håndbok V713 «Trafikkberegninger» forteller noe om turproduksjon, og hvordan dette varierer i forhold til formål og bruk.

- For lager/industri ligger turproduksjonen på mellom 2 og 6 bilturer pr. døgn pr. 100 kvm.
- For kontor ligger turproduksjonen på mellom 6 og 12 bilturer pr. døgn pr. 100 kvm.

I tabellen i figur 1 er det brukt middelerverdier innenfor hvert intervall, hvilket er 3,5 kjt/d for lager/industri og 8 kjt/d for kontor.

Det er foretatt registreringer av besøk til lagerbodene på områdene C1 og C2, i en periode på 19 uker viser at det i gjennomsnitt er 27 besøkende pr dag. Dvs. en turproduksjon på 54 kjøretøyturer pr dag. Om en skulle lagt håndbok V713 til grunn, skulle turproduksjonen ligget på mellom 94 og 282 kjøretøyturer pr dag. C1 og C2 har et samlet areal på 4.700 kvm. Dette viser at bodhotellene i Narverødveien 40 generer lite trafikk, med 1,15 bilturer pr. døgn pr. 100 kvm. Dvs. at bodhotellene generer 1/3-part ($1,15 / 3,5 = 0,328$ avrundet til 1/3) av hva trafikk til/fra tradisjonell lagervirksomhet generer. Et annet forhold er at registreringene viser at trafikken til/fra bodhoteller fordeler seg mye jevnere over døgnet og over ukedagene, enn annen trafikk som har topper knyttet til morgen- og ettermiddagsrush på hverdagene.

Både tellinger og registreringer av trafikken viser at hverken bodhotell eller Flinthallen har spesielle topper i trafikkmengden knyttet til rushtidene. Det er trafikk i rush (max-timestrafikken) som normalt er avgjørende faktor for den geometriske utformingen av kryss.

4. FREMTIDIG SITUASJON

Ved å omregulere A-området fra kontor/lager/industri til lagerbodhotell vil trafikkmengden til A-området bli begrenset. Lagebodhotell er riktignok ikke et vanlig definert formål. Håndbok V713 åpner for bruk av erfaringstall for turproduksjon. Ved å benytte erfaringstall fra C-områdene vil A-området kunne generere følgende trafikkmengde:

Område	Areal (kvm)	BRA (%)	BRA (kvm)	Fordeling		Fordeling		Trafikk kontor	Trafikk Ind./lager	Trafikk sum
				kontor (%)	lagerbod (%)	Kontor (kvm)	lagerbod (kvm)	8 kjt/d pr 100kvm	1,15 kjt/d pr 100kvm	kjt/d
A	7494	60	4496	0	100	0	4496	0	52	52

Figur 3 Tabell som viser redusert trafikk til område A ved en omregulering til lagerboder.

I gjeldende regulering vill trafikkmengden til/fra A-området ha vært 259 kjt/d. Dvs. at en omregulering vil kunne redusere trafikken til/fra A-området med 80% ($(1 - 52/259) \times 100\% = 80\%$).

Når en i tillegg vet at trafikk til/fra lagerbodhotell i stor grad skjer utenfor rush, betyr det at max-timestrafikken i krysset i liten grad blir påvirket av slik utnyttelse/formål i A-området. Det vurderes at omregulering og utbygging til lagerbodhotell i A-området kan skje, da det i svært begrenset grad endrer trafikkbildet.

Den bygningsmassen som nå er oppført på C-områdene kan ikke enkelt la seg ombygge til kontor/industri/lager. Det betyr at trafikkmengden til/fra C-områdene i de kommende år også vil være lavere enn det gjeldende regulering har åpnet for. Dette forsterker vurderingen om at utbygging til lagerbodhotell på A-området kan utføres uten negative konsekvenser for det samlede trafikkbildet innenfor hele planområdet.