

Malvåg Consulting

TRAFIKKNOTAT

Til: **Ås Kontorsenter AS**
Kopi: **SPIR arkitekter AS**
Prosjektnr.: -
Dok.nr.: **Trafikknotat Ås Næringspark rev 01 07042025**
Dok.type: **Trafikknotat**

Prosjekt: Ås Næringspark

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder
00	17.12.2024	Original
01	07.04.2025	Endret trase for myke trafikanter fra nord

For Malvåg Consulting	
Utarbeidet av	Trond Håvard Malvåg

1. BAKGRUNN	1
2. DAGENS SITUASJON	1
3. FREMTIDIG SITUASJON	8
4. OPPSUMMERING / ANBEFALING	11

1 Bakgrunn

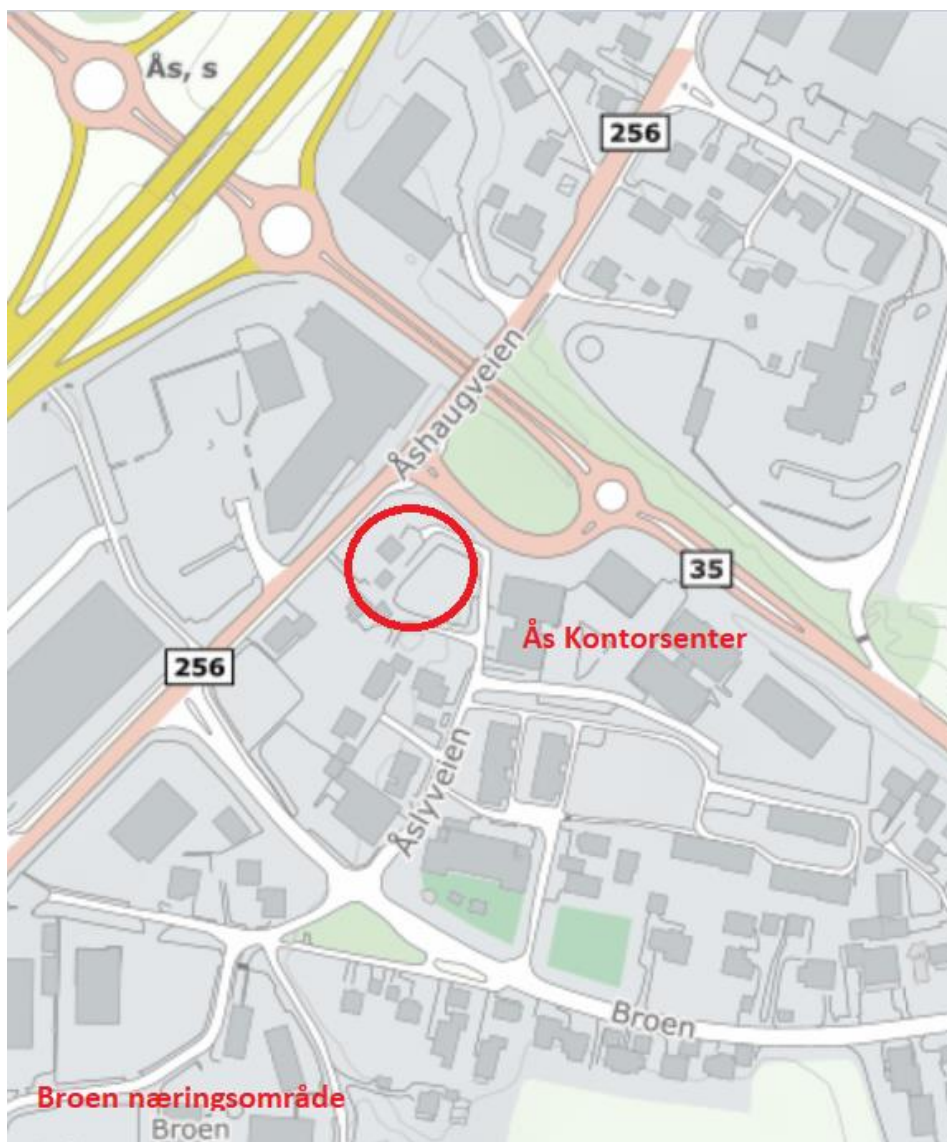
Malvåg Consulting er engasjert av Ås Kontorsenter AS for en trafikkanalyse i forbindelse med utvikling av Åslyveien 14 (gbnr. 14/20), Åshaugveien 3 og 5 (gbnr. 14/32 og 14/27) samt gbnr. 14/53 i Tønsberg kommune. Planområdet planlegges hovedsakelig brukt til formål lagervirksomhet (ca. 1.200 kvm), samt kontorer (ca. 750 kvm) tilknyttet lagervirksomhet.

Planområdet grenser til fv. 256 Åshaugveien. Området ligger nær E18 og fv. 35 Jarlsberggata. Plasseringen er sentral og potensielle leietakere i ny bygningsmasse vil typisk være håndverksbedrifter.

2 Dagens situasjon

De 4 eiendommene som inngår i planområdet har følgende bruk i dag:

- Gbnr. 14/20: Parkeringsareal, 45 oppmerkede p-plasser
- Gbnr. 14/32 - Åshaugveien 5: Boligeiendom
- Gbnr. 14/27 - Åshaugveien 3: Boligeiendom
- Gbnr. 14/53: Ubebygde eiendom. Åshaugveien 3 har adkomstvei over eiendommen.



FIGUR 1 ÅS NÆRINGSARKS BELIGGENHET INNERST I ÅSLYVEIEN MARKERT MED RØD RING.

2.1 Adkomst

Planområdet har adkomst via de kommunale veiene, Åslyveien og Broen, ut til overordnet vegnett og fv. 256 Åshaugveien, med videre påkopling til fv. 35 og E18.

Broen næringsområde har sin adkomst påkoplet Broen i samme punkt som Åslyveien. Krysset har geometrisk utforming som et X-kryss. Det er svært liten trafikk i den ene vegarmen, sørøstover i Broen. Siden den vegarmen har liten trafikkmengde fungerer nærmest krysset som et T-kryss. En svært stor andel av all trafikk i krysset foretar en svingebevegelse, enten inn til Ås kantsenter eller til Broen næringsområde. Dette bidrar til at kjøretøys hastighetsnivå i kryssområdet er lavt. Trafikksikkerheten er akseptabel, til tross for utforming som et stort X-kryss.

Kryss fv. 256 Åshaugveien X Broen er et T-kryss, uten venstresvingefelt, men med dråpe i sekundærveien.

Malvåg Consulting

En av eiendommene som inngår i planområdet, gbnr 14/27 - Åshaugveien 3 har tidligere hatt direkteadkomst til fv. 256 Åshaugveien. Denne er stengt, ved at det er etablert full kantsteinsvis på fortauskant mot Åshaugveien. Det er ikke umulig at avkjørsel allikevel har hatt noe bruk. Bildet av avkjørsel:



FIGUR 2 AVKJØRSEL TIL ÅSHAUGVEIEN 3, SOM INNGÅR I PLANOMRÅDET, ER STENGT VED AT DET IKKE ER ETABLERT NEDSENKET KANTSTEIN MELLOM FORTAU OG VEIBANE.

2.2 Trafikkmengder

Trafikkmengde i fv. 35 Jarlsberggata er ÅDT = 9.200. I fv. 256 Åshaugveien og i veglenke mellom de 2 fylkesveiene er ÅDT = 5.000. Dette siste tallet er skjønnsmessig vurdert, og har ikke samme nøyaktighet som oppgitt trafikkmengde i fv. 35. Det foreligger ingen tall på trafikkmengdene i de kommunale veiene, Broen og Åslyveien.

Trafikkmengdene er hentet fra nasjonal vegdatabank (NVDB).



FIGUR 3 REGISTRERTE TRAFIKKMENGDER HENTET FRA NVDB.

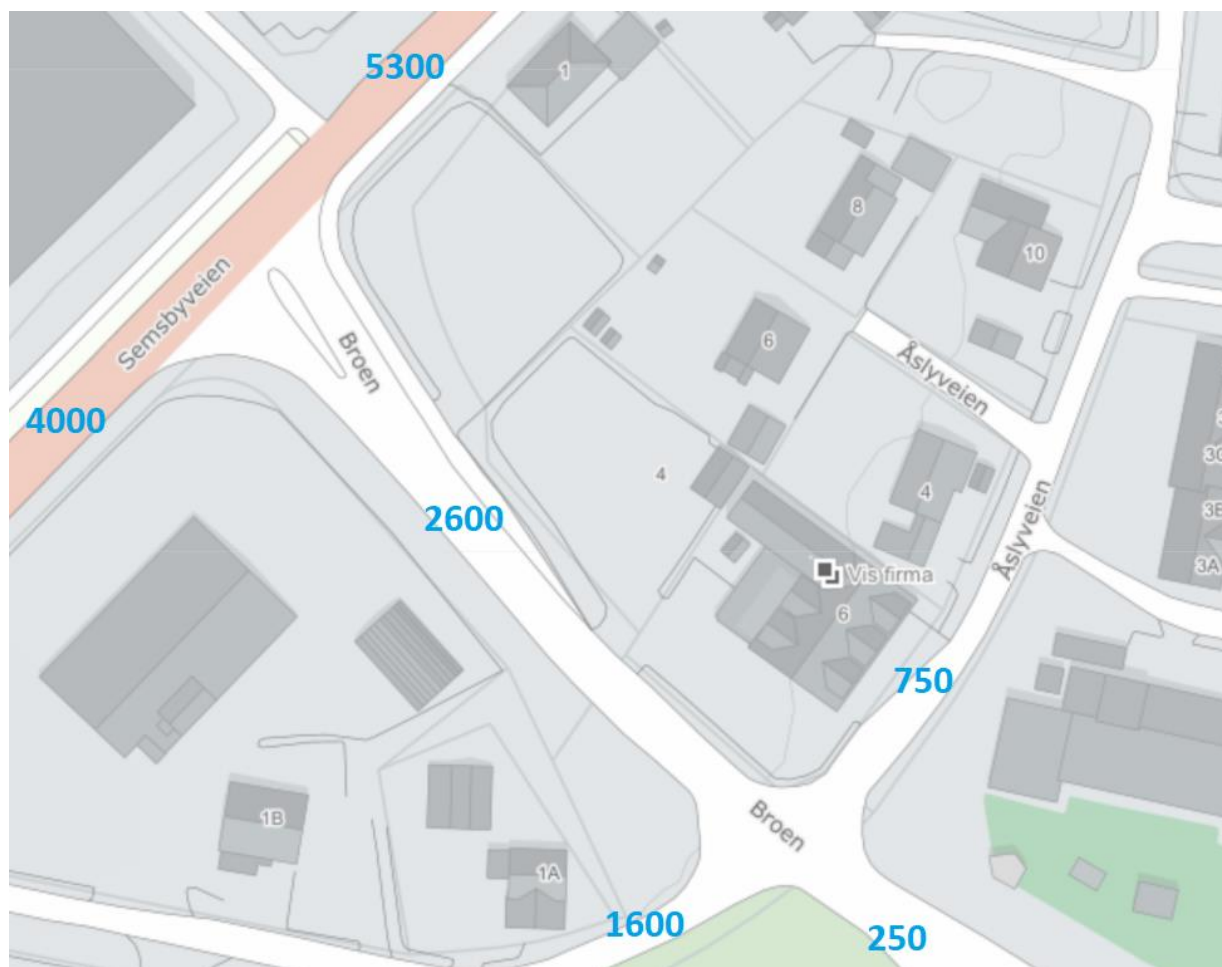
Malvåg Consulting

Trafikkmengden i fv. 256 Åshaugveien er i NVDB skjønnsmessig vurdert til 5.000.

I NVDB ligger det ikke inne trafikk tall i de kommunale veiene. Av den grunn ble det gjennomført en trafikk telling i maxtiden tirsdag den 11. desember 2024. Det er vurdert at trafikkmengde i maxtiden representerer 10% av total trafikkmengde (ÅDT).

Tellingen ble gjort i morgenrushet, for også å få tallfestet antall venstresvingende kjøretøy inn til Broen fra fv. 256 Åshaugveien.

Basert på tellingene 11. desember er ÅDT i det kommunale vegnettet anslått til å være:



FIGUR 4 TRAFIKKTALL I DET KOMMUNALE VEGNETTET BASERT PÅ TELLING AV MAXTIMESTRAFIKKEN.

På figuren over er det også plottet inn trafikk tall i fv. 256, basert på telling i maxtiden. Som det fremkommer er trafikkmengden høyere mot nordvest (5.300) enn mot sydvest (4.000). Et gjennomsnitt av dette er 4.650, som igjen er svært nær det som er den skjønnsmessige vurderingen av ÅDT = 5.000 i NVDB.

Når disse 2 tallene er så vidt like, er det samtidig en kontroll på at maxtimestrafikken representerer ca. 10% av ÅDT.

2.3 Fartsgrenser

Fv. 256 Åshaugveien har skiltet fartsgrense 40 km/t i kryssområdet forbi Broen. Fartsgrensen er nedsatt fra 60 km/t pga gs-aksen som krysser Åshaugveien i et gangfelt.

Broen har generell fartsgrense 50 km/t.

Åslyveien har skiltet fartsgrense 30 km/t.

2.4 Myke trafikanter

Fv. 256 Åshaugveien er det etablert gs-veg på nordsiden i retning Sem sentrum mot vest. Østover langs Åshaugveien er det etablert et fortau. Systemskiftet er rett øst for kryss med Broen. Plassering av dette skiftet er også tilpasset gs-vegens forløp nordover under E18 mot Bispeveien og Åskollen næringsområde. Som nevnt i forrige kapittel er fartsgrensen nedsatt fra 60 km/t til 40 km/t, som et trafiksikkerhetstiltak i forhold til økt oppmerksomhet knyttet til myke trafikanters kryssingsbehov i gangfeltet over Åshaugveien.

Fortausløsningen langs Åshaugveien er trukket litt inn i Broen, slik at det er fysisk skille mellom trafikantruppene i/ved kryssområdet. Fortauet er imidlertid ikke trukket helt opp til kryss med Åslyveien.

I Åslyveien er det fortau langs nordsiden av veien mellom Broen og avkjøring til Ås kontorsenter.

2.5 Åslyveien

Åslyveien er en kommunal vei med asfaltert bredde 5,0 meter frem til avkjørsel til Ås kontorsenter. Umiddelbart etter den avkjørselen er bredden 4,5 meter.

Fortauet langs Åslyveiens nordside har en bredde på 2,5 meter, men mot slutten og tvers over avkjørsel til Ås kontorsenter er bredden snevert inn til 1,5 meter.

2.6 Kollektivtrafikk

Det er etablert bussholdeplasser på begge side av fv. 25 Jarlsberggata. Det er 2 ruter som trafikkerer forbi. Rute 117 Tønsberg-Barkåker og rute 120 Tønsberg-Revetal/Kirkevoll.

Påstigningstallene for de 2 bussholdeplassene viser at ca. 85% av brukerne er til/fra Tønsberg.

Bussholdeplassene holder god standard, bl.a. med leskur. Det er imidlertid ikke et tilrettelagt krysningspunkt over fv. 35 Jarlsberggata. Det påvirker attraktiviteten negativt, da det er langt å gå rundt og via Åshaugveien og sikker kryssing i bru over fv. 35.

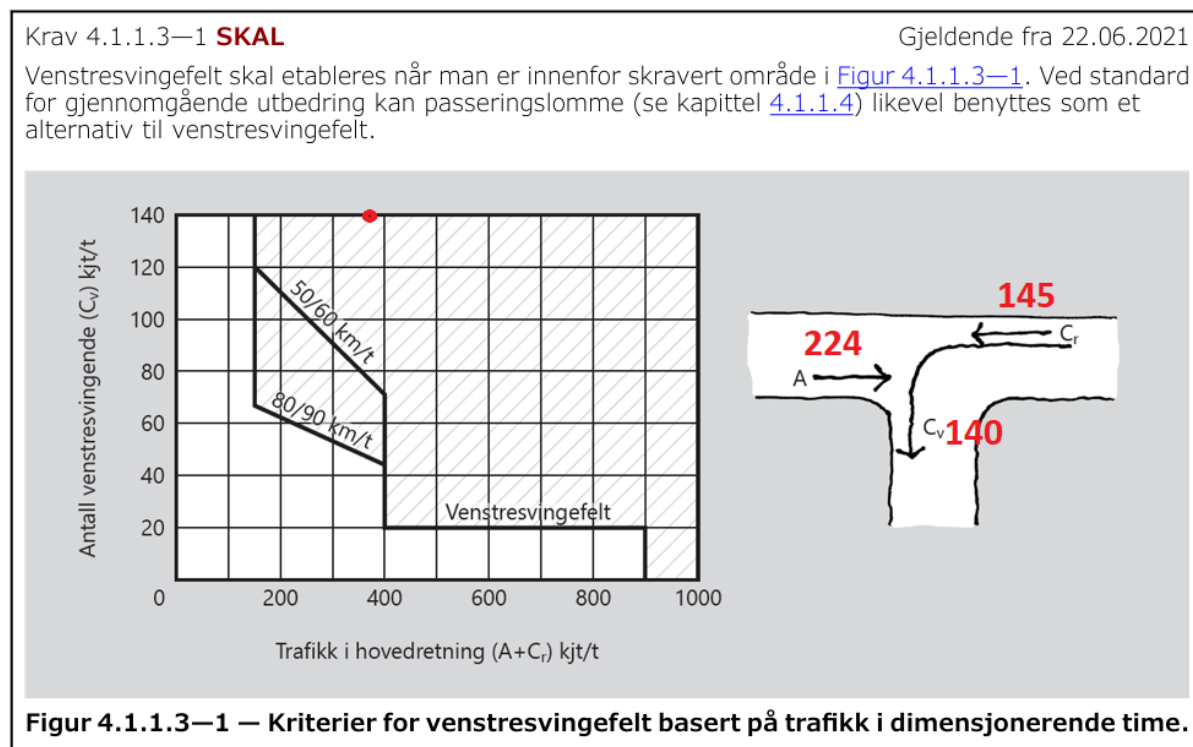
2.7 T-kryss fv. 256 Åshaugveien X Broen

Som nevnt i kapittel 2.1 er kryss fv. 256 Åshaugveien X Broen er et T-kryss, uten venstresvingefelt, men med dråpe i sekundærveien.

Statens vegvesens håndbok N100 har satt kriterier for når T-kryss skal vurderes å bli bygd med venstresvingefelt. I slik vurdering er det trafikk tall i dimensjonerende time (maxtime), som benyttes.

Trafikktall fra telling 11. desember er plottet inn i figuren på neste side.

4.1.1.3 Venstresvingefelt



FIGUR 5 FIGUR HENTET FRA STATENS VEGVESENS HÅNDBOK N100 MED INNPLOTTEDE TRAFIKKTALL FRA KRYSS ÅSHAUGVEIEN X BROEN.

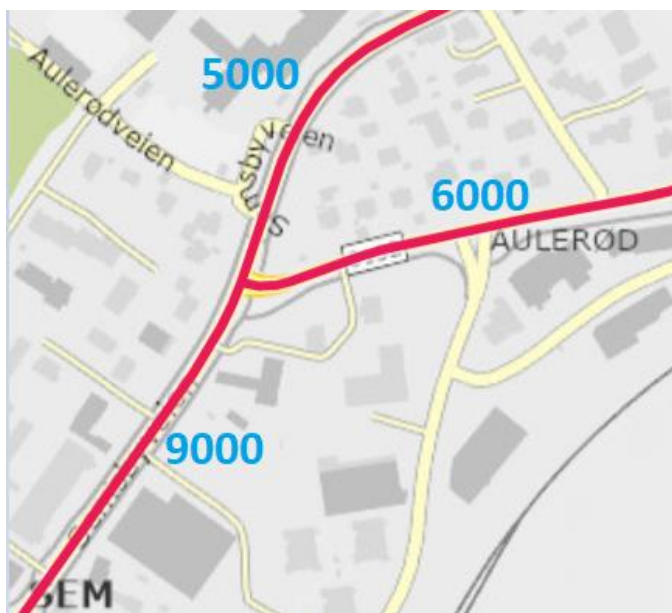
I diagrammet er trafikkallene fra tellingen 11. desember vist med rød prikk, som fremkommer av tallene $C_v = 140$ og $(A+C_r) = 369$.

Basert på trafikkallene alene kunne kryss Åshaugveien X Broen ha vært utformet som et kanalisert T-kryss med venstresvingefelt.

I NVDB er det registrert få trafikkulykker de siste årene (etter 2000). Historisk var dette et ulykkespunkt, men det er langt tilbake i tid og hovedmengden av de registrerte ulykkene stammer fra en tid E18-trafikken passerte, dvs. høyere trafikkall. Krysset har også vært utformet som et X-kryss og fartsgrensen har også vært høyere. Utifra dagens trafikkall og hastighetsnivå vurderes T-krysset og være trafiksikkert utformet. Gode siktforhold bidrar også til slik vurdering.

Trafikkallene er på et slikt nivå at innslagspunkt for når kanalisert T-kryss med venstresvingefelt kan vurderes er oversteget. Valg av kryssutforming handler ikke kun om trafikkall. Krav til avviklingsstandard og krysslikhet er også faktorer som spiller inn. Med krysslikhet menes en sammenligning med nabokryss. Det er et T-kryss både rett nordøst for Broen og et i Semsbyen. Begge nabokryssene er kryss med fylkesveier i alle vegarmer, dvs at alle vegarmer inngår i et mer overordnet vegnett. Dette i motsetning til Broen, som er en kommunal blindvei.

Trafikkallene i de 2 nabokryssene fremkommer av skissene (figur 5 og 6) på neste side:



FIGUR 6 TRAFIKKTALL HENTET FRA NVDB I HOVEDKRYSSET I SEMSBYEN, SOM LIGGER Lenger VEST I FV. 256 SEMSBYVEIEN.



FIGUR 7 TRAFIKKTALL HENTET FRA NVDB I KRYSS FV. 256 ÅSHAUGVEIEN X RAMPE NED TIL FV. 35 JARLSBERGGATA

Spesielt hovedkrysset i Semsbyen fv. 256 X fv. 3132 har større trafikkmengder enn kryss fv. 256 Åshaugveien X Broen, men er allikevel utformet som et tradisjonelt T-kryss. Dvs. uten kanalisering og venstresvingefelt.

Ventetidene kan til tider være utfordrende, dette gjelder først og fremst i Semsbyen. I ettermiddagsrushet bygger det seg opp køer i fv. 3132 Semslinna (sekundærvegen) og ventetid for å komme seg inn på fv. 256 Semsbyveien. Kryssene vurderes allikevel som trafiksikre, gitt at fartsgrense i hovedvegen i begge kryssområder er 40 km/t. Trafikksikkerheten må alltid ivaretas. Så lenge den er det, har den geometriske utformingen en mer underordnet betydning. Det er grunn til å tro at vegeier har vurdert det som lite problematisk at det i ettermiddagsrush kan være noe ventetider.

Malvåg Consulting

Når det gjelder trafikkavvikling og avviklingsstandard, så er det klart at kryss med fylkesveier i alle vegarmer har et større behov for god avvikling. Utifra et slikt aspekt vurderes at det er hovedkrysset i Semsbyen, som først burde få en ny geometrisk utforming – om tiltak for forbedret trafikkavvikling skulle vært vurdert gjennomført i fylkesvegnettet.

3 Fremtidig situasjon

Utvikling av planområdet planlegges som nevnt i kapittel 1 hovedsakelig brukt til formål lagervirksomhet (ca. 1.200 kvm), samt kontorer (ca. 750 kvm) tilknyttet lagervirksomhet.

2 boligeiendommer, Åshaugveien 3 og 5, blir sanert.

3.1 Trafikkmengder

Statens vegvesens håndbok V713 Trafikkberegninger blir benyttet for å anslå hva utbyggingsområder vil generere av mertrafikk.

For kontorvirksomhet er turproduksjon i V713 satt til 8 kjt/d pr 100 kvm. For 750 kvm kontorer gir dette en samlet turproduksjon på 60 kjt/d ($8 \text{ kjt/d/100kvm} \times 750\text{kvm}/100 = 60 \text{ kjt/d}$).

Lagervirksomhet er ofte vanskeligere å anslå da det spenner vidt. Her er lagerlokalene tenkt benyttet av samme leietakere som for kontorene, eller mer konkret for mindre/mellomstore håndverksbedrifter. Mye likt deler av slik forholdene er på Broen. Håndboken sier at erfaringstall også kan benyttes, da de ofte kan være mer presise. Det vurderes at trafikkgenerering for lagerlokalene ikke kommer som et rent tillegg til kontorene, men at håndverkere henter utstyr/materiell som del av de også er innom kontordelen. Det vurderes av den grunn at trafikk til/fra lagerene generer en trafikkmengde på 30-50 kjt/d, avrundet til 40 kjt/d.

Da 2 boligeiendommer saneres, vil det bidra til en trafikkreduksjon på 10 kjt/d ($2 \text{ boliger} \times 5 \text{ kjt/d/bolig} = 10 \text{ kjt/d}$).

Totalt gir dette en samlet nyskapt trafikk på 100 kjt/d. ($60 + 40 - 10 = 90 \text{ kjt/d}$ avrundet til 100 kjt/d). Avrundingen er gjort for å få en nøktern vurdering også gitt usikkerheten knyttet til lagerdelen og hvilke bedrifter som faktisk vil etablere seg der.

Trafikkmengden i Åslyveien og i Broen vil anslås dermed å øke med 100 kjt/d. Fremtidige trafikkmengder i de 2 kommunale veiene blir dermed:

Åslyveien – ÅDT = 850 (opp fra ÅDT = 750)

Broen – ÅDT = 2.700 (opp fra ÅDT = 2.600)

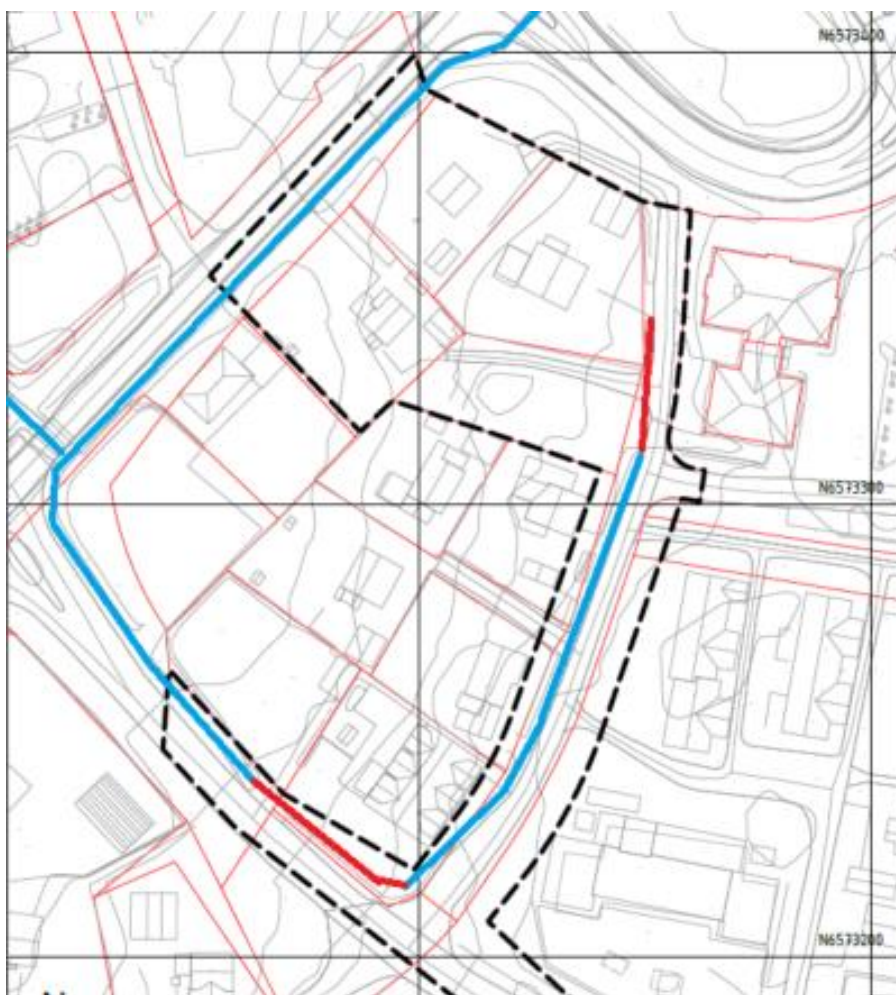
3.2 Myke trafikanter

Dagens gs-veier og fortausløsninger er beskrevet i kapittel 2.4. Ved utvikling innenfor planområdet vurderes at eksisterende akser bør forlenges og tilpasses. Fortau i Åslyveien bør forlenges nordover til avkjørsel eller smett over p-plass. Fra nord er det sett på 2 alternative akser for myke trafikanter. Etter innspill fra kommunen er det valgt å gå for en løsning hvor eksisterende fortau langs Broen forlenges opp til kryss med Åslyveien. Dette gir en sammenhengende akse fra gangfelt over fv. 256 Åshaugveien – Broen –

Åslyveien frem til Ås Næringspark / Ås kontorsenter.

Det understrekes at planområdet med sin beliggenhet er og vil være mye bilbasert. Uansett vurderes begge de 2 foreslåtte tiltakene som et bidrag til økt trafikksikkerhet for ansatte som velger å komme seg til/fra jobb uten å benytte privatbil.

Begge de foreslåtte tiltakene ved å bygge 2 for å legge til rette for myke trafikanter er illustrert på skissen under:



FIGUR 8 SKISSE OVER EKSISTERENDE FORTAUSLØSNINGER I BLÅTT. DE 2 FORESLÅTTE SUPPLEMENTENE ER VIST I RØDT.

3.3 Åslyveien

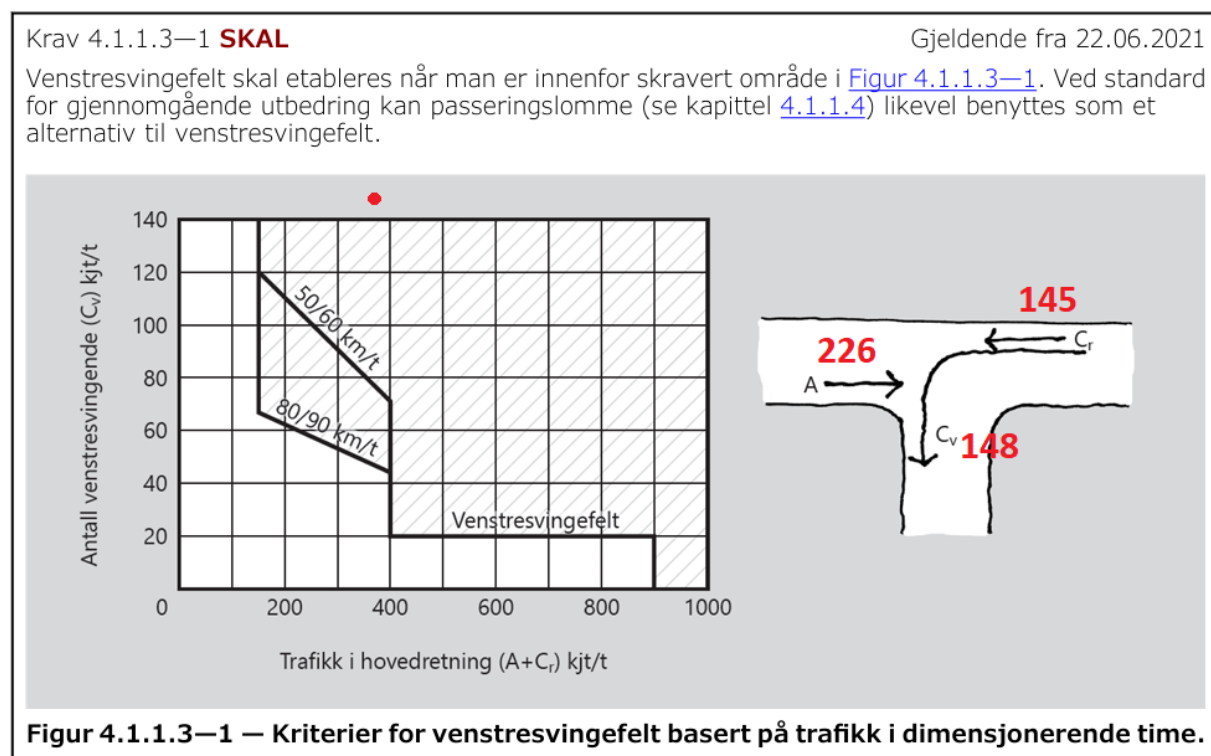
Åslyveien har som nevnt i kapittel hovedsakelig en asfaltert bredde på 5,0 meter. Det anbefales at den breddeutvides til 5,0 meter der den har et smalere profil, slik at den får en gjennomgående lik bredde. En asfaltert bredde på 5,0 meter er også i tråd med kommunal adkomstvei, og tilpasset en fremtidig ÅDT= 850.

Tilsvarende anbefales at fortauet langs Åslyveien får en sammenhengende lik bredde på 2,5 meter helt frem til planområdet. Det presiseres at en da også må breddeutvide den østlige delen av eksisterende fortau.

3.4 T-kryss fv. 256 Åshaugveien X Broen

Som en konsekvens av utvikling innenfor planområdet vil det, som nevnt i kapittel 3.1, genereres mer trafikk. T-krysset Åshaugveien X Broen vil også få økt belastning, og nye verdier er plottet inn i figuren på neste side. Ved å sammenligne med figur 4 på side 6, ser en at merbelastningen er marginal.

4.1.1.3 Venstresvingefelt



FIGUR 9 INNPLOTTEDE VERDIER MED FREMTIDIGE TRAFIKKTALL ETTER UTVIKLING AV PLANOMRÅDET.

Innslagspunktet for når venstresvingefelt i T-kryss skal vurderes er overskredet.

Til tross for dette vurderes det at mertrafikken ikke endrer dagens situasjon vesentlig.

Det vurderes derfor til at T-krysset kan videreføres slik det er i dag.

Bakgrunn for slik vurdering er:

- 1) T-krysset er ikke et ulykkespunkt.
- 2) Det er lav fartsgrense 40 km/t på stedet, og observerte hastigheter er også lave.
- 3) Det er gode frisisiktsforhold i krysset.
- 4) Det ble observert få situasjoner med køutfordringer.

Det er punktene over hver for seg og i kombinasjon som ligger bak vurderingen om at dagens T-kryss er mottakelig for den mertrafikken utvikling av planområdet vil generere. Tiltak som ombygging til et kanalisert T-kryss vurderes ikke å være nødvendig for å opprettholde tilfredsstillende trafikkavvikling og heller ikke endre de trafiksikkerhetsmessige forholdene.

4 Oppsummering / Anbefaling

Utvikling av planområdet vurderes å gi en samlet trafikkvekst på 100 kjt/d i Åslyveien og i Broen.

Trafikkveksten vurderes ikke å gi vesentlig endring av hverken trafikkavvikling eller trafiksikkerheten i T-krysset fv. 256 Åshaugveien X Broen. Det vurderes at dagens geometriske utforming kan videreføres.

Til tross for at området og beliggenheten nok er mest attraktivt for bilbasert virksomhet, vurderes at det bør legges til rette for at myke trafikanter skal kunne komme seg til planområdet på en trafiksikker måte. Det anbefales derfor å forlenge fortauene i Broen og i Åslyveien, dette gir en sammenhengende akse for myke trafikanter fra gangfelt over Åshaugveien og helt frem til Ås Næringspark / Ås kontorsenter. Begge disse tiltakene er illustrert i rødt på figur 8 på side 9.

Det anbefales også at fortauet langs Åslyveien får en sammenhengende standard med asfaltert bredde på 2,5 meter. Da må det breddeutvides fra 1,5 meter, som er dagens bredde i den østlige delen.

Det anbefales også at Åslyveien får en sammenhengende asfaltert bredde på 5,0 meter. Da må det breddeutvides noe rett på østsiden av avkjørsel til Ås kontorsenter.