

NOTAT

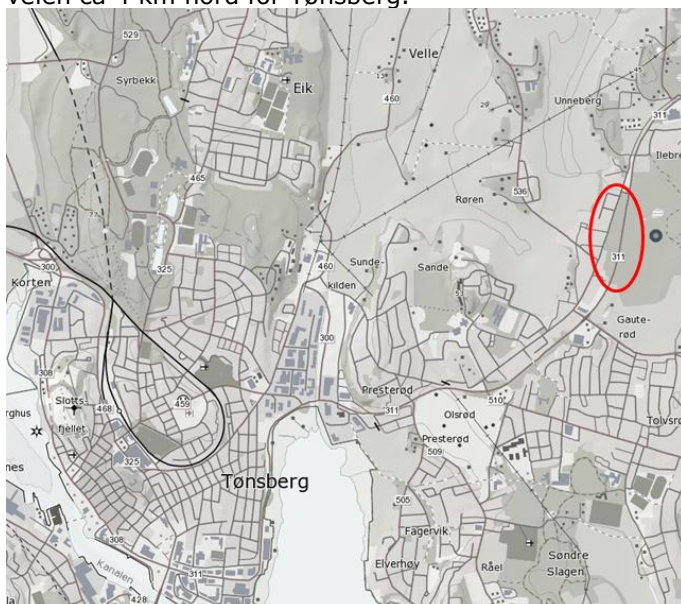
Oppdrag **1350010040**
Kunde **Trysilhus Sørøst AS**
Notat nr. **1, revisjon A**
Dato **Opprinnelig 06.04.2016, revisjon A 01.12.2016**
Til **Trysilhus Sørøst AS v/ Thor Birger Leegaard**
Fra **Carl Henrik Bjørseth**
Kopi **Steinar Alstad**

1. Revisjon A

Opprinnelig trafikkanalyse fra april 2016 er i dette notatet revidert. Revisjonen innebærer at nye tall for fremtidig trafikk har blitt beregnet med et redusert antall planlagte boliger til grunn for trafikkgenereringen.

2. Innledning

Linnomtunet er plassert mellom Gauterødveien og Åsgårdstrandveien ca 4 km nord for Tønsberg.



Planområdet plassering i Tønsberg

2.1 Føringer

Det ligger som relevante bestemmelser i Kommuneplanens arealdel (KPA) at:

- Det skal etableres gs-veg langs Gauterødveien.

Rambøll
Fjordgaten 15
Pb 2333
N-3103 Tønsberg

T +47 33 30 17 00
F +47 33 30 17 01
www.ramboll.no

- Byggegrense inntil 20 m fra senterlinje veg for Åsgårdstrandvegen kan vurderes ved utarbeidelse av reguleringsplan
Uttalelser fra høringen kommenteres der hvor det er relevant.

3. Dagens situasjon

Linnomtunet ligger i tilknytning til et etablert boområde nord for Tønsberg, langs vegen mot Åsgårdstrand. Avstanden til noen naturlige målpunkter er:

| Målpunkt | Avstand fra planområdet |
|--|-------------------------|
| Tønsberg sentrum (torget) | 4,1 km |
| Kilen (handelsområde) | 2,6 km |
| Nærbutikk (Kiwi) | 0,4 km |
| Åsgårdstrand | 8,5 km |
| Sandeåsen barneskole | 1,4 km |
| Presterød ungdomsskole | 1,7 km |
| Skogsområde/blåsti (Ilebrekke gård-Unneberg) | 0,3 km |

Avstander er målt via naturlig vegvalg på statkart.no

3.1 Kollektivtransport

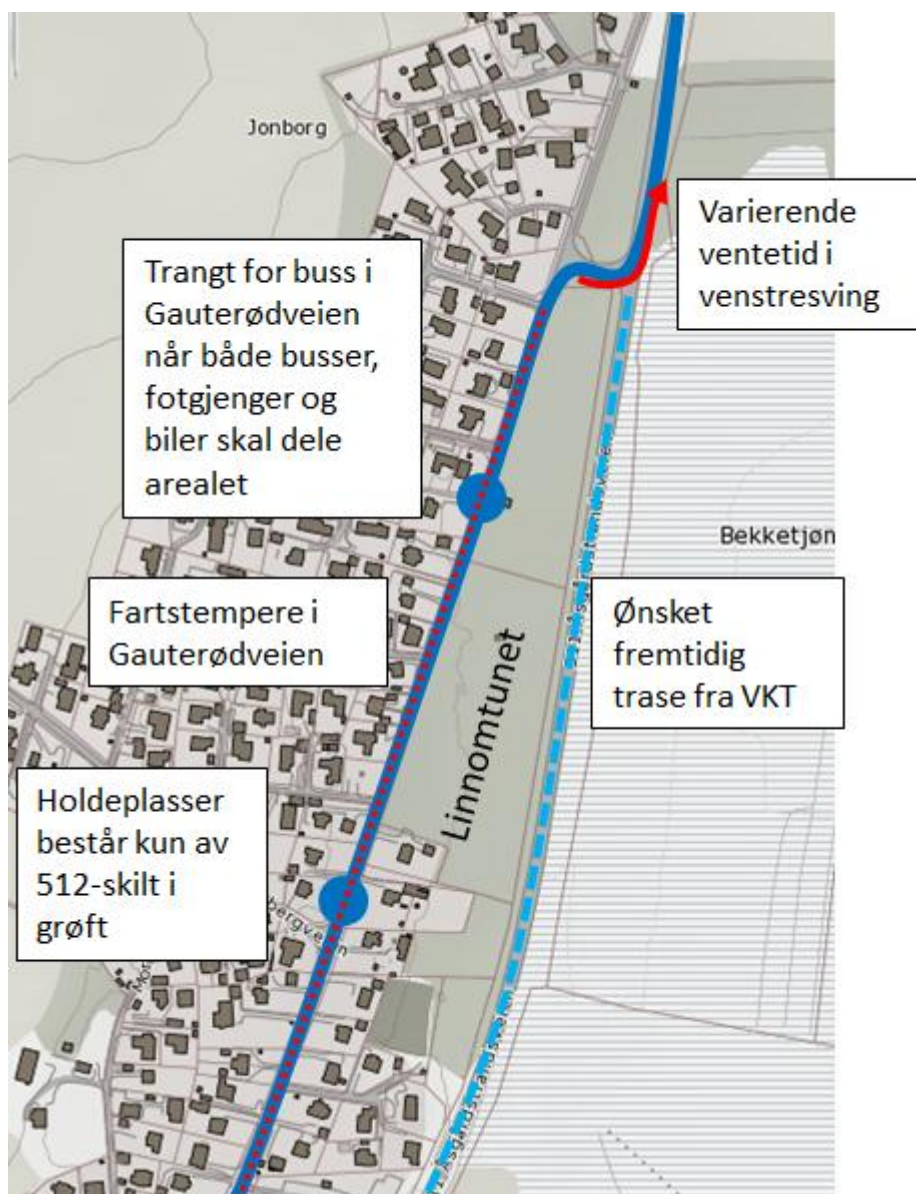
3.1.1 Dagens rutetilbud

Rutetilbudet forbi Linnomtunet må betegnes som relativt godt. Rute 01 Horten-Åsgårdstrand-Tønsberg-Sandefjord-Larvik-Stavern trafikkerer Gauterødveien. Dette er en av hovedrutene i Vestfold, men selv om den gir god forbindelse mot Tønsberg og Åsgårdstrand har den bare avgang hver halve time. Totalt er de 30 avganger hver veg i løpet av døgnet.

Busser fra nord benytter Åsgårdstrandvegen, men rett nord for planområdet går busstraseen inn til Gauterødveien via tverrarmen mellom Gauterødveien og Åsgårdstrandvegen. Høyresvingen inn mot syd er uproblematisk. Venstresvingen virker å være noe mer variabel: Det har blitt gjort tre observasjoner av venstresvingende buss ut på Åsgårdstrandveien mot nord. To av disse hadde ventetid på 10-15 sekunder, mens en av dem hadde en ventetid på om lag 90-120 sekunder. Alle observasjonene er gjort i ettermiddagsrush 15.30-16.30.

Bussene følger Gauterødveien videre mot syd, og kommer inn igjen på hovedveien ved Olsrødsenteret. Det er fartsdempere i Gauterødveien, og dette er normalt ikke ønskelig på en kollektivtrase, da det påvirker komforten både for passasjerer og sjåfør.

Holdeplasser for kollektivtransporten er markert på figuren på neste side. Holdeplassene har svært enkel standard, det er snakk om et gruslagt (tiltrukket) venteareal på skulderen, og et 512-skilt i vegkanten. Altså i praksis ingen tilrettelegging for kollektivreisende utover en markering med skilt.



Figuren viser hvordan rute 01 går forbi planområdet, og noen utfordringer i forhold til standard og kvalitet. Fremtidig ruteføring som ønsket fra VKT er også vist, se neste avsnitt.

3.1.2 Endret kjøremønster i fremtiden?

Statens vegvesen opplyser i sin høringsuttalelse til oppstart at VKT på sikt ønsker å flytte busstrafikken fra Gauterødveien til Åsgårdstrandveien. Ved kontakt med Jan-Ole Takset i VKT får vi bekreftet dette, men at VKT er innforståtte med at dette er noe frem i tid.

Det finnes altså ikke noen vedtatte planer for fysiske tiltak som vil være nødvendige for en slik endring av busstraseen, og det har heller ikke blitt startet noe planarbeid. Det må forventes at det blant annet etableres holdeplasser langs Åsgårdstrandveien, og det må kanskje etableres et eller flere sikre krysningspunkter for gående på vei til bussholdeplassene.

Som en del av pakken må fartsgrensen på den aktuelle strekningen også sannsynligvis reduseres fra dagens 80 km/t.

3.2 Bil og veg

3.2.1 Trafikktall i området

Det oppgis i høringsuttalelse fra Seksjon 4 AS at Gauterødveien har en anslått ÅDT på 1880 fra Ringshaugveien (Kiwi) og frem til Basbergveien. Fra Basbergveien er ÅDT langs Gauterødveien 536 fallende til 340 helt i nord i planområdet. Det oppgis ikke hvor disse tallene er hentet fra.

Vegkart (Statens vegvesens kart med diverse trafikkdata etc.) oppgir en trafikkmengde på Gauterødveien mellom Ringshaugveien og Basbergveien på ÅDT 2000. Langs Basbergveien oppgis det en ÅDT på 1500. Dette virker å være beregnede tall.

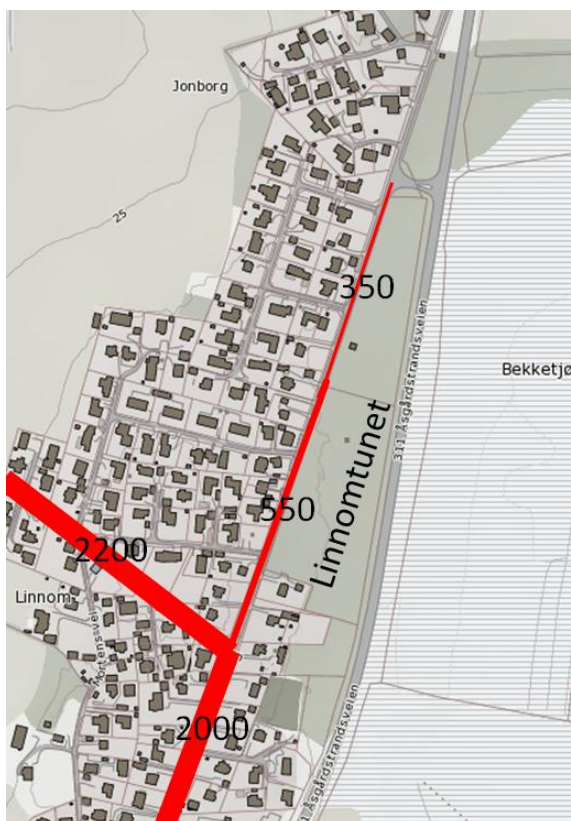
For å sjekke disse tallene nærmere ble det gjort en halvtimestelling i krysset mellom Basbergveien og Gauterødveien 15.45-16.15 tirsdag 15. mars. Det var da sol, 12C og tørr vegbane. Ved å skalere opp disse tallene til en timestelling ved å multiplisere med 2, og legge til grunn at makstime utgjør 12 % av døgnetrafikken, får vi et tredje bilde på trafikken.

Tallene fra de tre ulike kildene er oppsummert i tabellen nedenfor

| Kilde | Gauterødvn syd | Basbergvn | Gautrerødvn N | Gauterødvn helt i nord |
|-------------------------|----------------|-----------|---------------|------------------------|
| Seksjon 4 AS | 1880 | - | 536 | 340 |
| Vegkart | 2000 | 1500 | - | - |
| Oppskalert telling 15/3 | 2300 | 2500 | 600 | - |

Det virker å være et visst samsvar mellom tallene. Den oppskalerte tellinga kan ha gitt noe for høye tall, fordi trafikken normalt er noe mindre 15.30-15.45 og 16.15-16.30, enn i halvtimen i mellom. Vi legger derfor til grunn følgende ÅDT i det videre arbeidet:

| | |
|-------------------------|------|
| Gauterødveien syd | 2000 |
| Basbergveien | 2200 |
| Gauterødveien nord | 550 |
| Gauterødveien nord-nord | 350 |



Figuren viser omtrentlige trafikkmengder (ÅDT) i Gauterødveien og Basbergveien forbi planområdet. Vi ser at den dominerende trafikstrømmen er gjennomgangstrafikk Ringshaugveien-Basbergveien.

3.2.2 Trafikktall Åsgårdstrandvegen

Det ble foretatt en telling av trafikken i krysset med Åsgårdstrandvegen i ettermiddagsrush 15.30-16.30. Ut i fra at trafikk i makstime normalt utgjør 12 % av døgnetrafikken har vi beregnet et tall for ÅDT. Våre tall basert på denne tellingen har blitt sjekket opp mot tall fra databasen "Vegkart" på vegvesen.no.

| | Åsgårdstrandvegen syd | Åsgårdstrandvegen nord | Arm Gaute-rødvn |
|--|-----------------------|------------------------|-----------------|
| Timetrafikk (vår telling) | 719 | 746 | 51 |
| Timetrafikk tunge (vår telling) | 27 | 31 | 8 |
| ÅDT beregnet | 5989 | 6214 | 424 |
| Tungandel | 3,75 % | 4,15 % | 15 % |
| ÅDT Vegkart strekning(beregnet) | 10000 | 10000 | - |
| Vegkart strekning tungtrafikk (beregnet) | 8 % | 8 % | - |
| ÅDT tellepunkt | - | 7228 | - |
| YDT tellepunkt | - | 8020 | - |

Vi ser at de beregnede tallene fra Vegkart blir for høye både i forhold til tallene fra vegvesenets eget tellepunkt og våre tall fra telling 5. april. Vi ser imidlertid at tallene fra tellepunkt-

tet er høyere enn tallene fra vår telling. Dette kan skyldes at Åsgårdstrandvegen er en type hovedveg hvor trafikken i større grad går jevnt over hele døgnet, slik at trafikken i maks-time dermed relativt sett er noe lavere enn 12 %. Tellepunktet teller trafikk for hele døgnet, mens vår telling bare er for en time, og det er dermed naturlig å ta utgangspunkt i tallene fra tellepunktet for ÅDT. Samtidig gir vår telling det riktige bildet av trafikken i maks-timen, og også av tungtrafikkandelen. Vi legger dermed til grunn følgende i det videre arbeidet:

| | Åsgårdstrand-vegen syd | Åsgårdstrand-vegen nord | Arm Gaute-rødvn |
|---------------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------|
| Timetrafikk (vår telling) | 719 | 746 | 51 |
| Timetrafikk tunge (vår telling) | 27 | 31 | 8 |
| Tungandel | 3,75 % | 4,15 % | 15 % |
| ÅDT | 7200 | 7200 | 400 |
| YDT | - | 8000 | - |

Armen fra Gauterødveien tar både trafikk til Gauterødveien sydover og nordover. Nordover er Gauterødveien skiltet som gs-veg, men er underskiltet som atkomstveg til boliger. Det er litt trafikk også i denne retningen slik at 400 biler i døgnet i armen mellom Gauterødveien og Åsgårdstrandvegen virker rimelig.

3.3 Gang og sykkel

3.3.1 Lokalt

Gående og syklende er i dag henvist til å gå langs Gauterødveien. Det er ingen tilrettelegging langs denne i form av gang og sykkelveg eller fortau, bortsett fra helt i syd mot Kiwibutikken, utenfor planområdet. Som det fremgår av kapittelet om biltrafikk, så er det en relativt stor forskjell på mengden biltrafikk syd og nord for Basbergveien.

Det er ingen egen gang og sykkelveg langs Åsgårdstrandvegen forbi planområdet, og Åsgårdstrandvegen er også skiltet forbudt for gående og syklende forbi planområdet. Det betyr at Gauterødveien ble regnet som en parallell veg egnet for gående og syklende den gangen man ga Åsgårdstrandvegen den standarden den har i dag, (jfr. vegnormalen Håndbok N100 Veg og gateutforming, kapittel C).

Med ÅDT under 4000, og fartsgrense under 50 km/t, kunne det i følge Håndbok V122 Sykkelhåndboka vært lagt opp til sykling i blandet trafikk ved å definere strekningen som gate. På den andre siden anbefales ikke denne løsningen på strekninger definert som skoleveg, slik som Gauterødveien. Kommuneplanens arealdel stiller også krav om gang og sykkelveg. Denne gang og sykkelvegen vil få en blanding av gående og syklende, men for voksne syklistene som ønsker å sykle litt fortere vil fortsatt den relativt lavt trafikkerte kjørebane i Gauterødveien være et godt alternativ.

Langs Basbergveien mot vest er det ingen tilrettelegging for gående og syklende, og dette er tilfelle på en svært lang strekning. For den siste biten av Basbergveien mot planområdet er det et godt alternativ for myke trafikanter i stedet å følge Linnomstien (atkomstvei).

3.3.2 Mot viktige målpunkter lengre unna

Det er godt tilrettelagt for sykling både nordover mot Åsgårdstrand og sydover mot Tønsberg. For det meste går sykkeltraseene på egen separat gang og sykkelveg, eller på lokalveg, primært Gauterødveien. Gauterødveien er omtalt andre steder i dokumentet. Det er viktig å være oppmerksom på at det vil være ulikheter i hva som oppfattes som et greit tilbud for voksne og hva som oppfattes som et godt tilbud for barn.

3.3.3 Skoleveg til barneskole

Barneskolen for området er Sandeåsen skole. FAU ved Sandeåsen skole skriver i høringsuttalelsen til planprogrammet at en av utfordringene de ser i området er skoleveien langs Gauterødveien, og viser til at en av elevene ble påkjørt på denne strekningen i fjor.

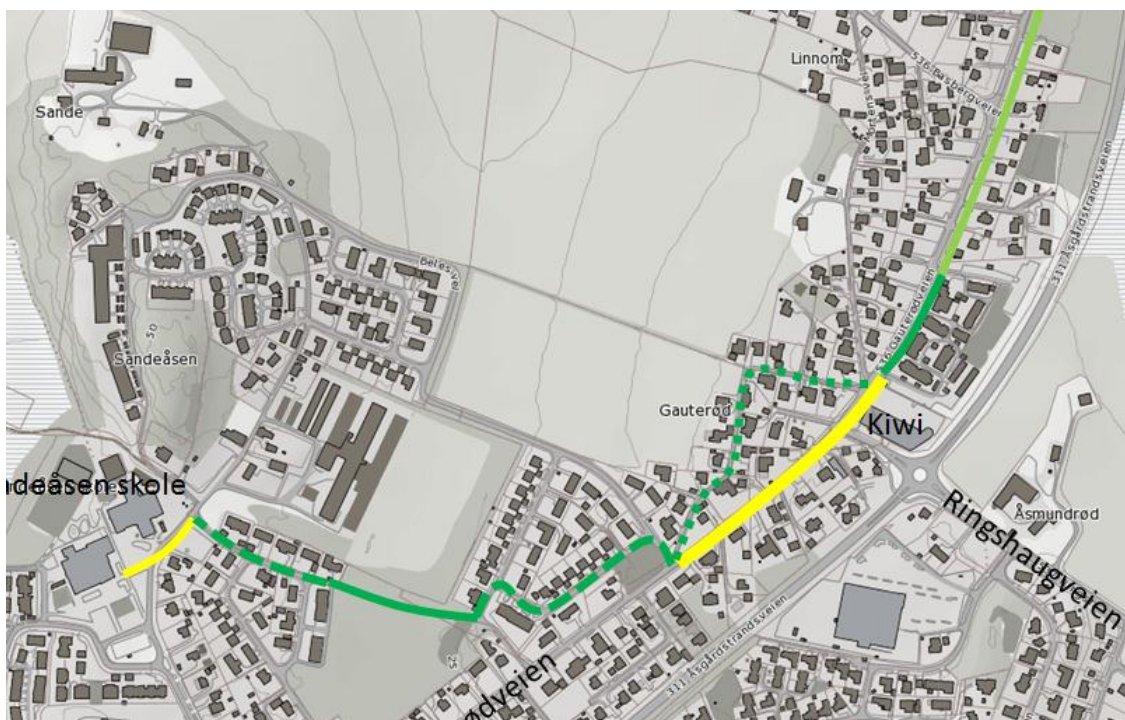
Gauterødveien har ingen egen tilrettelegging for fotgjengere. For fremtidige barn i Linnomtunet vil det være mulig å komme til skolen uten å benytte Gauterødveien der det ikke er gangveg:

På den nordligste delen av turen hvor det ikke er alternative ruter ligger det inne i prosjektet at det skal etableres en separat løsning for gående og syklende som en del av boligprosjektet. Barn fra Linnomtunet, og andre barn på strekningen, vil dermed kunne gå trygt på gangveg fram til Kiwi. Her må de krysse eksisterende gangfelt

Mellom Ringshaugveien og Beles veg er det en strekning på om lag 150 meter langs Gauterødveien som ikke har noen separat tilrettelegging for skolebarn, eller hvor tilretteleggingen er usystematisk, og her skal de også igjennom det nokså trafikkerte kryssområdet mellom Ringshaugveien og Gauterødveien. (Dette antas allerede i dag å være en utfordring med tanke på trygg skolevei). For å unngå denne vegstrekningen kan barna benytte Kamfjordveien, men dette er en noe lengre rute.

Fra krysset med Beles vei vil det være både kortest og tryggest rute for skolebarn fra Linnomtunet å følge Atles veg og gang og sykkelveg gjennom skogholtet (Gymes veg). Denne ruten blir benyttet av mange barn allerede i dag.

Via Kamfjordveien er det ca 1,4 km fra Linnomtunet til barneskolen. Det virker som det er mye av og påsetting fra bil tilknyttet barnehage og skole på den siste biten inn mot skolen.



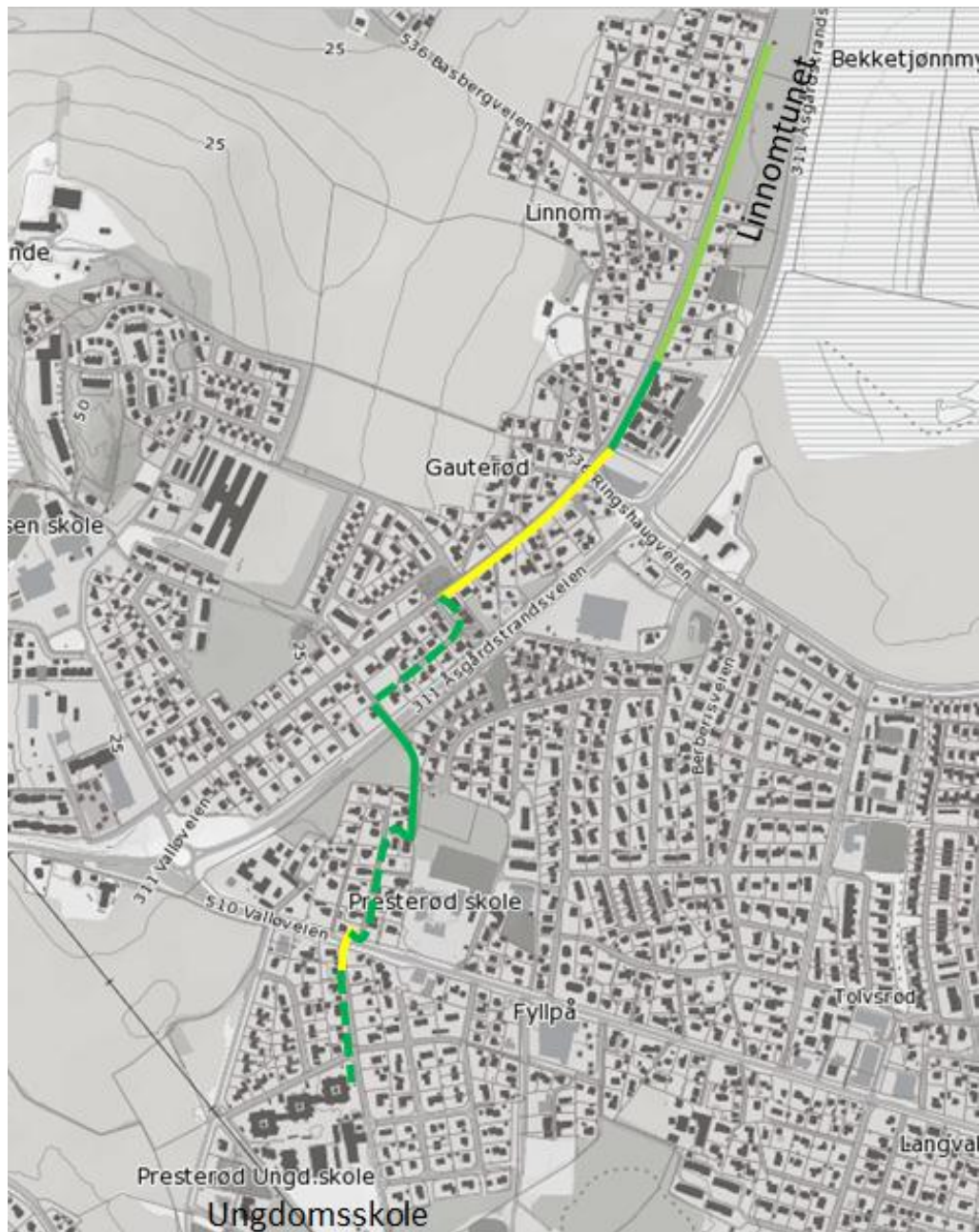
Figuren viser skoleveien fra Linnomtunet til Sandeåsen skole (barneskole). Heltrukken grønn strek er gang og sykkelveg. Lys grønn strek viser gangløsning som etableres som en del av tiltaket, stiplet grønn viser skolevei langs atkomstveier, mens gult viser strekninger som virker å være noe mer hektiske enn hva som virker gunstig med tanke på skolebarn. Dette er Gauterødveien forbi Kiwibutikken, og området nærmest skolen hvor det er mye av og påsetting til skole og barnehage. Forbi Kiwibutikken er det et relativt realistisk alternativ å benytte Kamfjordveien utenom problemstrekningen (grønne prikker).

3.3.4

Skolevei til ungdomsskole

Til Presterød ungdomsskole er det flere veivalg. Det mest naturlige virker å være Gauterødveien sydover til Hildes veg eller Gudrunsveg. Forbi Kiwibutikken må ungdomsskoleelevene passere det litt hektiske området i krysset med Ringshaugveien.

Fra enden av Gudrunsveg er det etablert en fotgjengerundergang under Åsgårdstrandvegen. Videre mot skolen kan ferden gå langs lavt trafikkerte atkomstveier. Valløveien krysses ved et godt markert gangfelt.



Kartet viser mest naturlige gang og sykkelrute fra planområdet mot Presterød ungdomsskole. Heltrukken grønn strek er gang og sykkelveg. Lys grønn strek viser gangløsning som etableres som en del av tiltaket, stiplet grønn viser skolevei langs atkomstveier, mens gult viser strekninger som virker å være noe mer hektiske og/eller har varierende tilrettelegging.

3.3.5

Atkomst til viktige målpunkter

Atkomst til nærbutikken (Kiwi) vil naturlig være langs Gauterødveien. Når prosjektet er gjennomført vil det være en sammenhengende gang og sykkeløsning fra planområdet til butikken.

Det er tilgang til friluftsområde/skogsområde ved Ilebrekke gård og Unneberg via Gauterødveiens forlengelse mot nord, og Ingridsviei. Gauterødveien er på strekningen nord for Linnomtunet skiltet som gang og sykkelveg som går over i lavt trafikkerte Ingridsviei. Denne går igjen over i en blåmerket sti som fortsetter nordover gjennom hyggelig skog og kulturlandskap og videre til et annet skogsområdet nordøst for Pyttene.



Figuren viser gangveger til skogsområde ved Ilebrekke og Unneberg. Forbi Linnomtunet etableres gangveg som en del av prosjektet. Blå strek markerer blåmerket sti nordover gjennom hyggelig skog og kulturlandskap.

Det er sykkelavstand til strendene på Ringshaug, Skallevold og Karlsvika. Det vil være tilrettelagt sykkelvei fra Linnomtunet til eksisterende sykkelvei langs Ringshaugveien når boligprosjektet har blitt gjennomført. I krysset med Åsgårdstrandvegen skjer krysning via tilrettelagt/sikret gangfelt. Dette er sikret med midtrefuge, og man krysser dermed kun ett felt om gangen. Det er også vegbelysning ved dette krysningspunktet.

3.4 Trafikksikkerhet

Nedenfor kommenteres bare ulykker som har skjedd etter 2000, disse er vist på figuren på neste side.

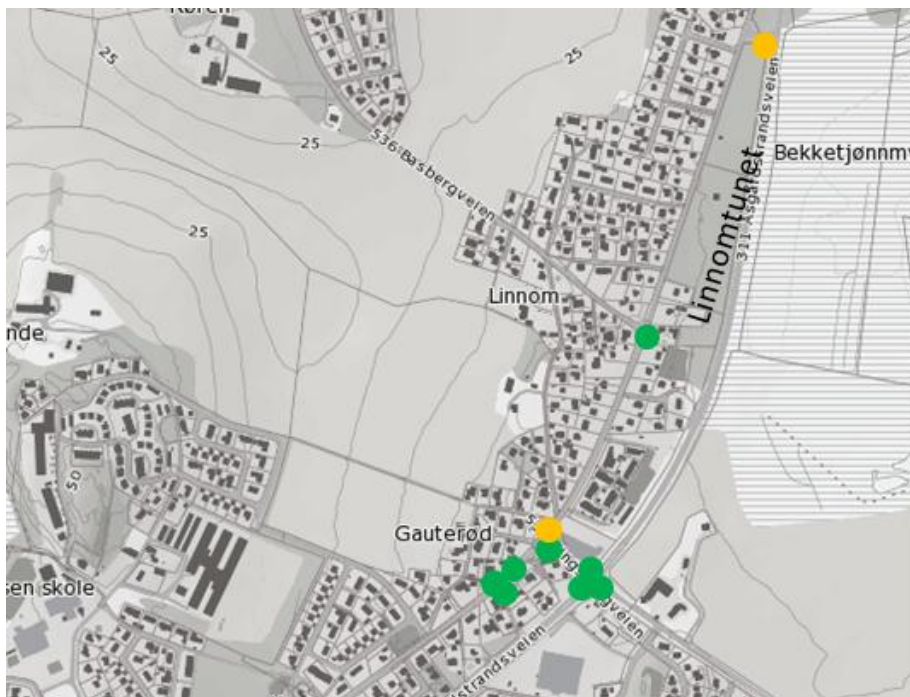
I krysset mellom Åsgårdstrandvegen og Ringshaugveien har det skjedd 3 ulykker etter år 2000. En av disse involverte en syklist. Alle de tre ulykkene resulterte i bare lettere skade.

I krysset mellom Kamfjordveien/Kiwi/Gauterødveien har det skjedd to ulykker etter 2000. En av disse involverte en syklist som ble alvorlig skadd. Ulykkeskoden var "Kryssende kjøretøyer (uten avsvingning)". Den andre ulykken involverte en motorsykkel og resulterte i lettere skade. Også i Gauterødveien rett syd for Kiwi-butikken har det skjedd en ulykke som involverte en syklist som resulterte i lettere skade.

Noe lengre syd i Gauterødveien har det også skjedd to ulykker som involverte syklister. Begge resulterte i lettere skade.

I krysset med Basbergveien har det skjedd en ulykke med påkjøring bakfra som resulterte i lettere skade.

I krysset mellom tverrveg fra Gauterødveien og Åsgårdstrandvegen har det etter 2000 skjedd en ulykke med alvorlig personskaade, venstresving foran kjøretøy i motsatt retning.



Figuren oppsummerer ulykkene i nærområdet som har skjedd i området etter 2000. Grønn markerer lettere skade, mens orange markerer alvorlig personskaade

Oppsummert ser vi at blant de 6 ulykkene som har skjedd i Gauterødveien etter 2000 så har 3 involvert en syklist, og 1 en motorsyklist.

4. Tiltakets konsekvenser med tanke på trafikk

4.1 Beskrivelse av tiltaket

Tiltaket består i å etablere 96 boliger mellom Åsgårdstrandvegen og Gauterødveien. Mot Åsgårdstrandvegen vil det bli etablert støyskjerming i form av carporter og supplerende skjermer.

Mellom carportene og Åsgårdstrandvegen settes det av et bredt felt som kan gi plass til eventuelle fremtidige infrastrukturbehov, for eksempel ekspressykelveg, busslommer etc. Dermed blokkeres ikke fremtidige utviklingsmuligheter for det offentlige.

Det planlegges etablert to avkjørsler mot Gauterødveien, og boligfeltet vil bli betjent av en intern vegforbindelse mot carportene og støyskjermer i vest.

Oppsummert kan man si at de trafikale funksjonene for feltet samles mot det mest støyutsatte området, og at carportene fungerer som en del av støyskjermingen.

4.2 Trafikkgenerering fra tiltaket og fordeling i vegnettet

4.2.1 Trafikkgenerering

Med utgangspunkt i Prosamrapport nummer 137 kan vi beregne trafikkgenereringen fra de nye boligene. Området ligger relativt nært Tønsberg, har en bussavgang i begge retninger hver halve time, men ligger også svært godt plassert i forhold til det overordnede vegnettet.

Basert på statistikk fra SSB anslår Trysilhus at det vil bo 2,2 personer i hver bolig av den typen som tenkes oppført (Statistikk for rekkehus/småhus-tomannsbolig for Kongsberg). Dette legges til grunn.

Området generelt etter utbyggingen kan karakteriseres som et område med middels-lav tetthet. Beliggende 2,5-4,9 km fra Tønsberg sentrum kan vi med utgangspunkt i Prosamrapport 137 "Beregning av bilturproduksjon for boligområder" anslå at det genereres 2,7 til 3,5 bilturer per bolig per dag. Vi legger i det videre til grunn det øvre tallet, altså 3,5 turer per dag.

Antallet nye bilturer blir dermed 336 for et døgn.

Tar vi utgangspunkt i Håndbok V713 Trafikkberegninger og gjør en forenklet beregning av ÅDT, finner vi at prosentandel trafikk i dimensjonerende time for veger utenfor byområder kan settes lik 12 %. Dette betyr at i dimensjonerende time (15.30-16.30) vil tiltaket bidra med 40 nye bilturer i makstimen.

4.2.2 Fordeling i vegnettet

Når det gjelder retningsfordelingen for trafikken ut på Gauterødveien, så har planområdet tilgang til Åsgårdstrandveien via et kryss i nord. Det er å forvente at dette vil bli foretrukket

av trafikk som skal nordover mot Åsgårdstrand og Horten fordi dette gir den korteste avstanden. Det er også å forvente at noe av trafikken mot Tønsberg vil benytte seg av dette krysset i morgenrushet spesielt. I ettermiddagsrush vil det kanskje bli mer naturlig å benytte krysset med Ringshaugveien og handle på veien hjem.

For å få litt mer kunnskap om retningsfordelingen ble det den 30. mars gjennomført en enkel registrering av retningsfordelingen på de som i dag er bosatt langs Gauterødveien på motsatt side av Linnomtunet.

Denne viste at gjennomgangstrafikken i Gauterødveien forbi planområdet utgjorde 35 av 50 registrerte biler, altså 70 % av trafikken i dag.

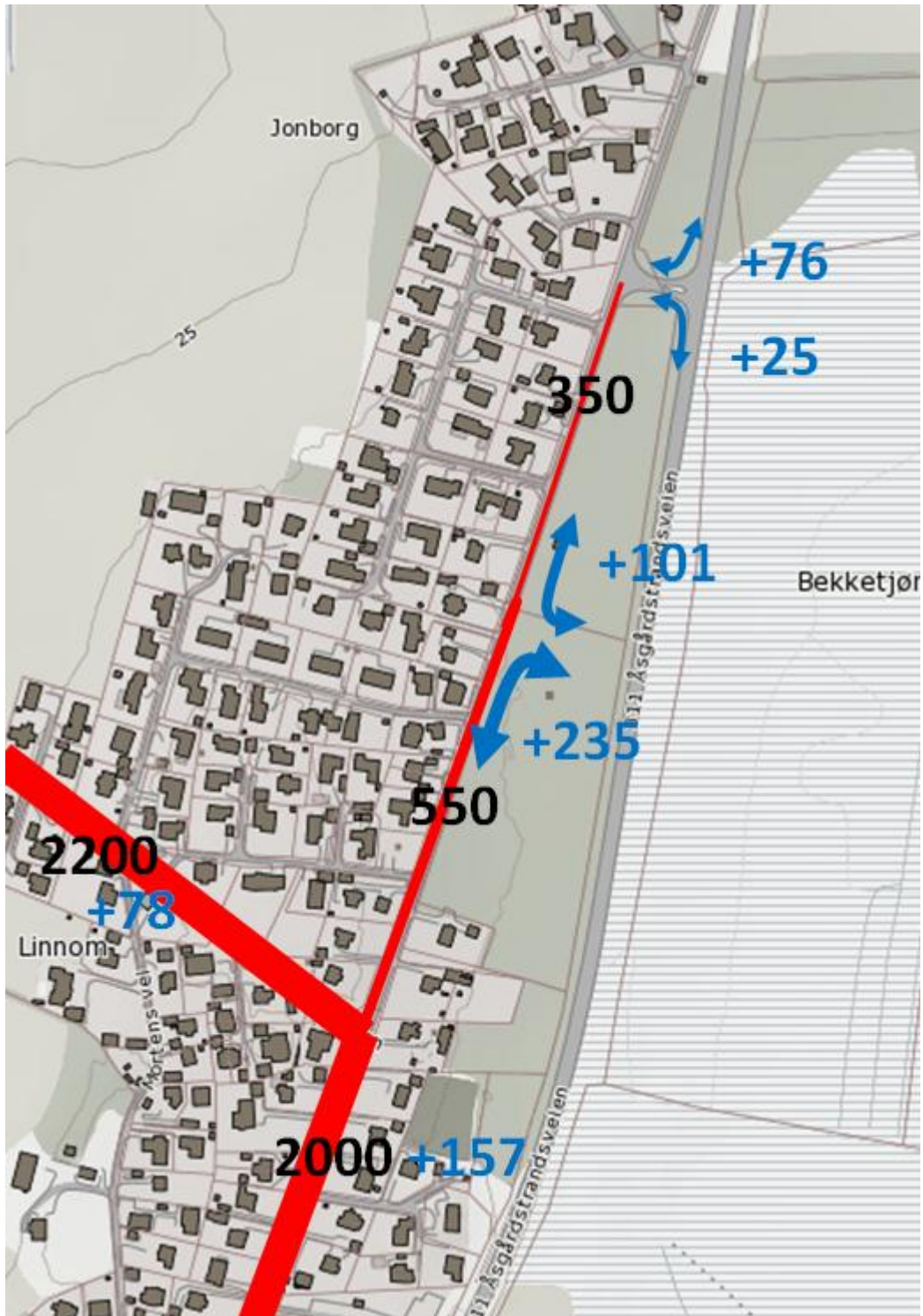
Av trafikken som svingte inn og ut avkjørsler og atkomstveier på Gauterødveien ovenfor planområdet var det 9 av 11 biler som kjørte mot syd, og 2 som kjørte mot nord. For de bilene som kom fra atkomstveien nord for planområdet var det 6 av 9 biler som kom fra til Åsgårdstrandvegen og 3 som kjørte Gauterødveien sydover. Dette blir veldig små tall, men er et lite hakk bedre enn ingenting:

- For de som bor rett ovenfor planområdet langs Gauterødveien var det altså 82 % som kjørte sydover, mens 18 % kjørte nordover på Gauterødveien.
- For de som bor nord for planområdet, var det 66 % som kjørte ut Åsgårdstrandveien, mens 33 % kjørte Gauterødveien.
- Sammenlagt for hele området var det 8 av 20 (40 %) som kjørte ut i det nordre krysset, mens 12 av 20 kjørte sydover langs Gauterødveien

Det virker som at de fleste skal sydover, og at folk kjører i den retningen de skal også på lokalvegnettet, men deretter tar første og beste kryss ut på hovedvegnettet. Om vi legger det samme til grunn for planområdet kan vi legge til grunn at 20-40 % kommer til å kjøre mot nord, og 60-80 % mot syd. Over døgnet betyr det at 68-134 nye biler vil kjøre mot nord og benytte krysset mot Åsgårdstrandvegen der, mens 201-269 nye biler vil kjøre sydover langs Gauterødveien.

For å forenkle disse tallene bruker vi fordelingen 30 % mot nord og 70 % mot syd. Da får vi 101 biler til og fra nord, og 235 biler til og fra syd. I makstime blir da bidraget 12 biler til og fra nord og 28 biler til og fra syd.

I krysset med Åsgårdstrandvegen var det i tellingen 5. april ca. $\frac{1}{4}$ av bilene som kjørte til/fra syd på Åsgårdstrandvegen, mens den resterende $\frac{3}{4}$ hadde retning mot nord. Legger vi denne fordelingen til grunn for den nyskapte trafikken får vi at bidraget nordover er 76 biler per døgn, og sydover er det snakk om 25.



Figuren viser dagens trafikk (ÅDT) i sort og estimert trafikkbidrag (biltrafikk) fra utbyggingområdet i blått

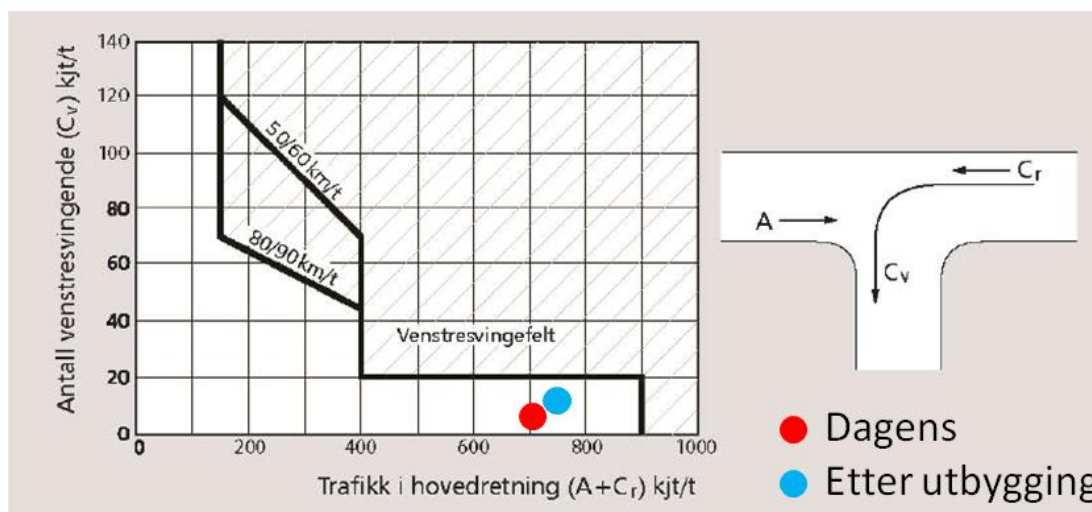
4.2.3 Krysset med Åsgårdstrandvegen

Med tanke på om tiltaket har konsekvenser for krysset har vi sjekket dette mot kravene til venstresvingefelt i Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg og gatekryss. I forhold til figuren nedenfor blir dagens og fremtidens tall som følger:

| | Dagens | Etter tiltaket |
|---------|--------|----------------|
| $A+C_r$ | 707 | 740 |
| C_v | 12 | 14 |

Her er dagens tall basert på timetall fra telling 5. april, se resultater fra trafikk telling i vedlegg sist i dokumentet ($A=AC$ i vedlegget, $C_r=CA$ og $C_v=CB$):

- Vi antar at tiltaket er gjennomført om 3 år, legger på en årlig generell vekst på 1,5 % for trafikk som skal rett frem gjennom krysset ($A+C_r$).
- For venstresvingende trafikk (C_v) har vi for å få en økning i timetrafikken lagt på 12 % av 25 (ekstra bidrag i døgnet) og delt tallet på to da det jo inkluderer trafikk både inn og ut av armen mot Gauterødveien. Da får vi at økningen for venstresvingende biler fra Åsgårdstrandvegen som en følge av tiltaket er så lite som 2 biler i makstimen. (Etter avrundning oppover).



Figur 3.6: Kriterier for vurdering av eget venstresvingefelt basert på trafikken i dimensjonerende time

Dette blir regnestykker med små tall, noe som jo gjør at det er en viss usikkerhet i det. Men om vi regner at vi fortsatt har en mulighet til å fylle på med 6 ekstra biler i maks-timen på venstresvingende trafikk (C_v), så tilsier dette at vi totalt kunne ha fylt på 100 biler ekstra i døgnet for denne bevegelsen før kravet til venstresvingefelt slår inn ($C_v=20$ biler i timen).

4.3 Kollektivtransport etter tiltaket

Planområdet ligger tett inntil kollektivsystemet.

Utbyggingen vil medføre noen flere reisende for busstrafikken, noe som er positivt. Etablering av egen gang og sykkelveg vil også gi økt kjørekomfort, medføre at kjøretraseen blir mindre trang og gi mindre konflikt mellom trafikantgruppene.

Bussholdeplassene tenkes beholdt som kantstopp.

4.4 Gang og sykkel etter tiltaket

Systemet for gående og syklende vil bli forbedret ved at det etableres en gang og sykkelveg sammenhengende fra der den opphører i dag og nordover forbi hele planområdet med forbindelse til gs-veg videre nordover mot Ilebrekke.

4.5 Trafikksikkerhet etter tiltaket

Tiltaket vil medføre flere brukere av Gauterødveien, men trafikkmengdene vil fortsatt være relativt små. For skoleelever vil det være en forbedring i sikkerheten at det etableres gang og sykkelveg.

5. Avbøtende tiltak

I forhold til trafikkgenerering virker tiltaket å ha relativt små effekter på vegsystemet rundt, og spesielt for hovedvegsystemet virker konsekvensene å være marginale. Her kan det selvfølgelig være usikkerheter i beregningen. Sett i forhold til disse tilsynelatende marginale konsekvensene, så virker derimot etterslepet når det gjelder tilrettelegging for gående og syklende i og rundt planområdet i dag å være mer uttalt, og behovet for slike tiltak blir ved utbygging på Linnomtunet ennå større, spesielt med tanke på skolebarn.

Dette gjelder ikke minst langs Gauterødveien. Når det gjelder avbøtende tiltak virker det dermed fornuftig å fokusere på tiltak som bedrer forholdene på dette punktet både for nye og gamle brukere, og kompenserer for økningen i bruk av Gauterødveien. Etableringen av gang og sykkelveg langs Gauterødveien er et slikt tiltak, og også svært relevant for planområdet. Dette ligger allerede inne i planarbeidet.

En fremtidig flytting av busstrafikken til Åsgårdstrandvegen virker å være et fornuftig tiltak, men det krever at offentlige myndigheter starter et avklarings og planarbeid. Det er i planene for Linnomtunet satt av plass langs Åsgårdstrandvegen til både eventuelle fremtidige busslommer og som også kan være et aktuelt areal i forhold til eventuell fremtidig ekspressykelveg som også har vært på tale.

På kortere sikt vil også etableringen av gang og sykkelveg langs Gauterødveien bidra til mindre konflikt mellom myke trafikanter og bussene i Gauterødveien. Da det virker sannsynlig med en fremtidig flytting av busstrafikken til Åsgårdstrandvegen foreslås det bare en enkel opparbeiding av holdeplasser langs Gauterødveien, dvs. med kantstein og venterepos, og uansett standard med stopp i kjørebanelen. Ut i fra naturlig holdeplassavstand vil det være tilstrekkelig med en holdeplass i Gauterødveien nord for Basbergveien, men dette kan vurderes nærmere.

Summerte tall

| | Bil | Timen | | | Totalt timetall |
|----|-----|-------|------|--|-----------------|
| | | Tung | Buss | | |
| AB | 18 | 0 | 3 | | 21 |
| AC | 387 | 15 | 1 | | 403 |
| BA | 15 | 0 | 3 | | 18 |
| BC | 3 | 1 | 0 | | 4 |
| CA | 295 | 9 | 0 | | 304 |
| CB | 11 | 1 | 0 | | 12 |