

NOTAT

Oppdrag **1350016683**
 Kunde **Nesgata 19 AS**
 Notat **Trafikkmengder ved atkomst i Messevien**
 Til **Nesgata 19 AS v/ Anders Skaug OBOS**

Fra **Robin Åkebrand og Magne Fjeld**
 Kopi **Ole Johan Stensholt Kittilsen**

Nesgata 19 Trafikkmengder ved atkomst i Messeveien

Dato 2017-12-13

1. INNLEDNING

Planforslaget for Nesgata 19 har vært til behandling i Skedsmo kommunes hovedutvalg for tekniske tjenester. Her ble planforslaget sendt tilbake med ønske om ytterligere vurderinger. Noen trafikale problemstillinger ønskes utredet nærmere, og dette skjer gjennom dette notatet.

Dette notatet er et vedlegg til tidligere utarbeidet trafikkanalyse¹ for Nesgata 19. Det vises til hovedrapporten for videre informasjon om prosjektets trafikale konsekvenser. Der det heretter henvises til *trafikkanalysen* er det denne rapporten det vises til.

Rambøll
 Hoffsvæien 4
 Pb 427 Skøyen
 NO-0213 OSLO

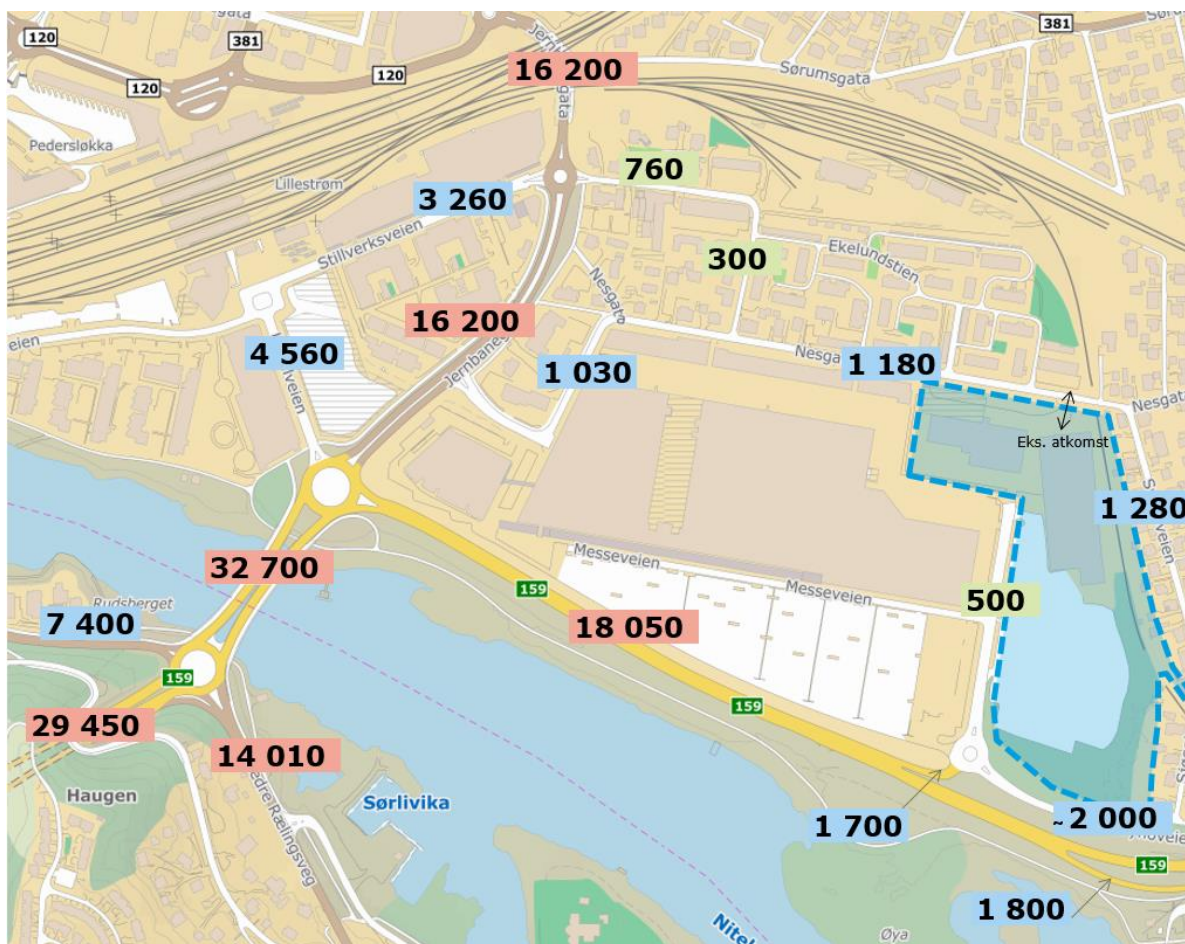
T +47 22 51 80 00
 F +47 22 51 80 01
 www.ramboll.no

Vår ref. roak/mafosl

2. DAGENS TRAFIKKMENGDER

I figur 1 illustreres dagens trafikkmengder (2016) i området. Informasjonen er hentet fra NVDB (Norsk vegdatabank) og komplettert med faglige vurderinger. For mer informasjon, se trafikkanalysen.

¹ Nesgata 19 – Trafikkanalyse. Rambøll Norge AS. 3. mai 2017.



Figur 1: Dagens trafikkmengder (2016) på veiene i området. Bakgrunnskart: kart.finn.no.

3. TRAFIKKGENERERING

Planforslaget legger opp til ca. 1 000 nye boliger i varierende størrelse, en barnehage samt næring/kontorvirksomhet. Dagens virksomhet på området vil bli fjernet og de eksisterende bygningene på planområdet vil rives. I henhold til beregningene i tidligere nevnte trafikkanalyse forventes utbyggingen å føre til en trafikkvekst på 2 765 kjt/døgn.

I det videre omtaler vi to ulike løsninger for atkomst til området:

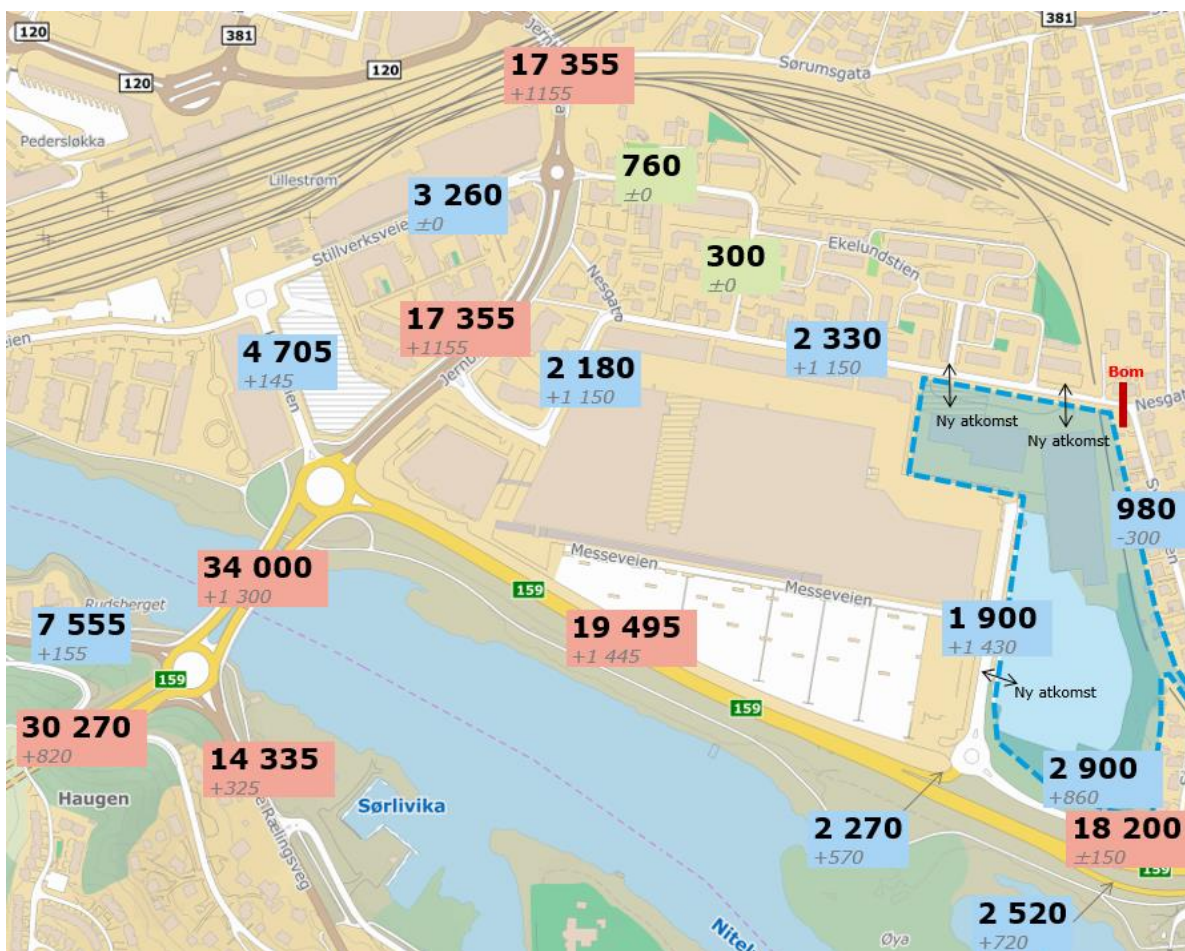
1. Foreslått atkomst med atkomst for de nordre kvartalene via Nesgata.
2. All atkomst føres via Messeveien.

4. ATKOMST

4.1 FORESLÅTT ATKOMST

I planforslaget legges det opp til at kvartal A, B og C vil ha atkomst fra Nesgata og at kvartal D og E vil ha atkomst fra Messeveien. Videre vil Nesgata i fremtiden stenges for gjennomkjøring ved bom, rett øst for planområdet.

Det er gjort vurderinger av hvordan trafikkmengdene i området vil endres som følge av tiltaket, samt stengningen av Nesgata for gjennomkjøring. Endringene er illustrert i figur 2.



Figur 2: ÅDT etter tiltaket og ved stengning av Nesgata for gjennomkjøring. Bakgrunnskart: finn.no.

Tiltaket, sammen med stengningen av Nesgata, forventes å føre til en vekst i Nesgata med 1 150 kjt/døgn. Selv om denne veksten innebærer en prosentvis stor vekst av trafikkmengdene i gaten så er en ÅDT på litt over ca. 2 300 ikke problematisk. Det antas at dette ikke vil føre til kapasitetsproblemer i gata. Nesgata er også godt tilrettelagt for gående med fortau på sydsiden, slik at trafikkkveksten ikke kan antas til å føre til store ulemper for myke trafikanter. Videre er det god sikt i gaten og relativt få avkjørsler og kryss. Trafikkveksten i Nesgata som følge av tiltaket antas derfor ikke å medføre spesielle problemer ut over at trafikken blir noe tettere. De støymessige konsekvensene er omtalt i egen støyrapport vedlagt planbeskrivelsen. Disse er små.

4.1.1 Konsekvenser for varemessen

Kapasiteten i Messeveien er i dagens situasjon anstrengt ved tilfeller der det er mye trafikk til/fra varemessen. En trafikkvekst på ca. 1 400 kjt/døgn vil naturlig nok innebære en forsterkning av dette problemet. Det antas at beboere i området i noen grad vil lære seg å tilpasse sine kjørerutiner for ikke å sammenfalle med trafikken til varemessen. Mulighetene til dette er imidlertid noen ganger begrenset.

4.2 ALL ATKOMST I MESSEVEIEN

Dersom all trafikk ledes til Messeveien vil dette ville føre til en trafikkvekst på 2 765 i Messeveien, i tillegg til dagens trafikk på 500 biler. Nesgata vil oppleve en minskning med 620 biler, til 560 kjt/døgn, noe som er litt mer enn en halvering av dagens trafikkmengder. Denne minskning skyldes stengningen av Nesgata for gjennomkjøring. Videre vil det være en trafikkvekst i veier som er tilknyttet Messeveien. Dette er illustrert i figur 3.

Trafikkveksten i Messeveien er stor målt i prosent og vil oppleves som problematisk under dager da varemessen genererer mye trafikk (dagen før store messeaktiviteter og under messeaktiviteter). Som tidligere nevnt antas det noen tilpassing av beboernes kjørerutiner for ikke å sammenfalle med trafikken til varemessen, men dette er begrenset.



Figur 3: ÅDT etter tiltaket dersom all atkomst legges til Messeveien. Bakgrunnskart: finn.no.

5. KONKLUSJON

Rambøll anbefaler fortsatt bruk av to atkomster, da dette fordeler trafikkveksten fra området på flere veger. Lokalt kan dette føre til stor prosentvis økning, både i Nesgata og Messeveien, men gir en bedre fordeling ut i overordnet vegnett der kapasiteten er mer anstrengt. Sett i lys av at trafikken i Messeveien og på rampene fra Rv159 på enkelte dager er over kapasitetsgrensen er det ønskelig at planområdet gis atkomst for flere via Nesgata. Nesgata tåler en slik vekst, og påvirkes i mindre grad av messeaktiviteter.