



## 1.2 Planene

Planene for Løken næringspark omfatter en utvidelse på ytterligere ca. 9000 m<sup>2</sup> BRA bygg planlagt brukt til lager/logistikk-formål, muligens noe lett industri lokalisert med nye bygg på den nordvestlige delen av planområdet.

Rev 0  
Prosjektnummer 10239190  
Prosjekt Trafikkanalyse Løken næringspark



Figur 2 Oversikt over planområdet med dagens adkomstforhold og viktige veier i nærområdet. De grønne linjene viser dagens gang-/sykkelveien og fortau. (flyfoto: finn.kart).

Planområdet har i dagens situasjon en parkeringsplass for tunge kjøretøy på østsiden av Tyrhjellveien som er planlagt brukt for ny boligbebyggelse (enebolig eller tomannsboliger).

## 2 Dagens situasjon

### 2.1 Planområdet

Planområdet Løken næringspark er et eksisterende næringsområde som i dag totalt har ca. 9200 m<sup>2</sup> BRA ulike bygg som ligger i den sørligste delen av næringsområdet. Den nordvestligste delen av planområdet er asfaltert og har tidligere vært utnyttet til lagring av diverse plastmateriell utendørs (se flyfoto under).

Rev 0

Prosjektnummer 10239190

Prosjekt Trafikkanalyse Løken næringspark



Figur 3 Oversikt over dagens utnyttelse av planområdet, gatebilde (google streetview) og skilt sett fra Tyrihjelleveien (flyfotokilde: finn.kart).

Parkeringen på østsiden av Tyrihjelleveien har vært brukt til parkering av tunge kjøretøy (semitrailere) før innkjøring i den nordligste innkjøringen til planområdet (port 2). Helt sør i planområdet fra Tyrihjelleveien og vestover er det parkering for privatbiler langs fasaden av det ene bygget.

I tillegg er det også noen få parkeringsplasser langs Tyrihjelleveien med adkomst nær den sørlige utkjøringsporten (port 1). Totalt er det ca. 45-50 parkeringsplasser for privatbiler i disse to parkeringsområdene. Gjeldende kommuneplan tilsier et behov for minimum 92 p-plasser (maks 272) for industrivirksomhet (1 per 100 m<sup>2</sup> BRA), noe som ikke tilfredsstilles i dag.

## 2.2 Adkomst

### Adkomstkryss

Det er 3 ulike adkomster til/fra planområdet fra Tyrihjellveien. I nord er det kun innkjøring til planområdet (port 2) på vestsiden av Tyrihjellveien.

I «midten» ved krysset ved Myrveien er det inn- og utkjøring til parkeringsområdet for tunge kjøretøy på østsiden av Tyrihjellveien. Myrveien på østsiden er også adkomst til 7 boliger. På vestsiden av Tyrihjellveien er inn- og utkjøring til en parkeringsplass og utkjøring fra utelagringsområdet (port 1). Det er montert et speil på østsiden for å bedre sikten i krysset.

Helt i sør i planområdet er det enda en inn- og utkjøring til parkeringsområdet for tunge kjøretøy på østsiden av Tyrihjellveien. På motsatt side av Tyrihjellveien (på vestsiden) er inn- og utkjøring til en stor parkeringsplass. Denne veien er også adkomst til en enebolig rett sør for planområdet.

### Tyrihjellveien

Tyrihjellveien går ca. 350 m sørover gjennom et boligområde til fv.169 Hølandsveien som er hovedveien i området. Boligområdet på begge sider av Tyrihjellveien rommer i dag ca. 160 bosatte. Det er også et hotell med 13 rom på østsiden av Tyrihjellveien nær fv.169 Hølandsveien. Tyrihjellveien har 50 km/t fartsgrense og har et parallelt fortau/gang-/sykkelvei på østsiden hele strekningen fra fv.169 og opp til planområdet ved krysset med Myrveien. Strekningen har belysning og er skiltet med alt stans forbudt forbi planområdet.

Tyrihjellveien fortsetter som en kommunal samlevei for LNF-området nord for planområdet. Ca. 2 km nord for planområdet ved Brandsrud er det en tverrforbindelse (Foserveien) som fører østover til fv.165 Haldenveien ved Fosser. For planområdet er det raskest å kjøre sørover langs Tyrihjellveien via fv.169 Hølandsveien til Fosser, selv om det er kortere kjøreavstand langs Tyrihjellveien nordover.

### Fv.169 Hølandsveien

Fv.169 Hølandsveien har 60 km/t fartsgrense ved X-krysset med Tyrihjellveien. På motsatt side av fv.169 Hølandsveien for Tyrihjellveien er det en mindre privat adkomstvei (Tetenveien) som er adkomst for rundt 10 boliger (+/-). Fv.169 Hølandsveien har parallell gang-/sykkelvei på nordsiden øst for Tyrihjellveien. Denne gang-/sykkelveien skifter side til sørsiden av fv.169 Hølandsveien ved bussholdeplassen Elverhøy som ligger ca. 100 m vest for krysset med Tyrihjellveien.

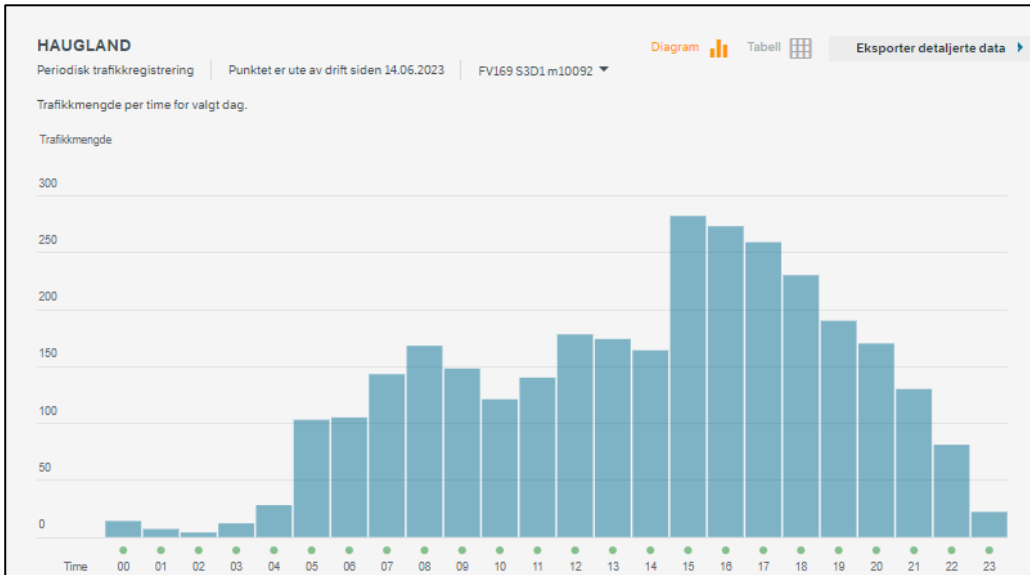
Det er ikke regulerte gangfelt i nærheten av planområdet, på grunn av at gangfelt ikke anlegges ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Gang-/sykkelveien på nordsiden av fv.169 Hølandsveien krysser Tyrihjellveien i en tilrettelagt gangkryssing som går over dråpeøya i Tyrihjellveien ved krysset med fv.169 Hølandsveien.

## 2.3 Trafikkmengder

### Fv.169 Hølandsveien

Ifølge Vegkart (Nasjonal Vegdatabank) er ÅDT 2100 (9 % tunge) på fv.169 Hølandsveien øst for krysset med Tyrihjellveien, mens trafikken er ÅDT 1700 (9 % tunge) vest for krysset i 2022. Disse ÅDT-tallene er ifølge Vegkart basert på skjønn.

En ukestelling foretatt i uke 23/24 i 2023 øst for krysset med Tyrihjellevien indikerer noe høyere trafikk (ca. ÅDT 2400 beregnet med M2-kurven). Tellingen viser at timetrafikken er klart størst på ettermiddagen (fra kl.15) og om kvelden.



Figur 4 Telling timetrafikk sum begge retninger torsdag 8. juni 2023 (uke 23) ved Haugland ca. 500 m øst for krysset med Tyrihjellevien.

Det foreligger også en trafikk telling foretatt vest for krysset med Tyrihjellevien fra mars 2020. Denne tellingen var foretatt uka etter nedstengningen pga. covid-19. Derfor er det sannsynligvis telt en lavere trafikk her enn det er i dagens situasjon i tellesnittet.

### Tyrihjellevien

Det foreligger ingen trafikk tellinger for Tyrihjellevien. Trafikken i denne veien er derfor stipulert med basis i generelle erfaringstall. De ca. 160 bosatte i boligområdet ved planområdet som anslås basert på erfaringstall fra Prosam<sup>1</sup> å produsere ca. ÅDT 2 per bosatt, dvs. ca. ÅDT 320 via Tyrihjellevien. I tillegg kommer trafikk til/fra Høland Gaardsmotell. Med 13 rom og ca. ÅDT 4 per rom anslås trafikken til ca. ÅDT 50. Videre kommer trafikk til/fra diverse eiendommer nord for planområdet. Med stor usikkerhet anslås antall bosatte her til ca. 80 personer som til sammen skaper ca. ÅDT 160 i Tyrihjellevien (ignorerer betydningen av de få hyttene i området da disse bidrar med lite trafikk). Totalt gir disse eiendommene en trafikk på ca. ÅDT 530 i Tyrihjellevien ved fv.169.

Skjønnsmessig legges det til grunn at en ny industrivirksomhet i planområdet (tidligere virksomhet ble nedlagt i slutten av 2021) potensielt kan skape ca. 2,5 bilturer per 100 m<sup>2</sup> BRA per hverdag og at andelen tunge kjøretøy utgjør ca. 20 %. Dette tallet er valgt basert på regneeksempelet under, generelle erfaringstall og områdets beskaffenhet. Dette gir ca. 230 bilturer per hverdag, med ca. 46 tunge kjøretøy daglig (dvs. 23 til og 23 fra). Dette tilsvarer ca. ÅDT 150.

Totalt kan derfor trafikken i Tyrihjellevien bli ca. ÅDT 650-700 med ca. 7 % tunge kjøretøy ved fv.165 Hølandsveien med dagens arealbruk.

### Et regneeksempel.

Inntil 2022 drev Norske Wavin med rørproduksjon i planområdet. Bedriften hadde ca. 50-60 ansatte som årlig produserte ca. 10 000 tonn med

<sup>1</sup> Prosam-rapport nr. 137 turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus, Statens vegvesen Region øst/TØi juni 2006

plastrørsystemer i fabrikken. I tillegg ble det produsert håndlagde kummer og spesialleveranser til kundene (ifølge søk på nettet).

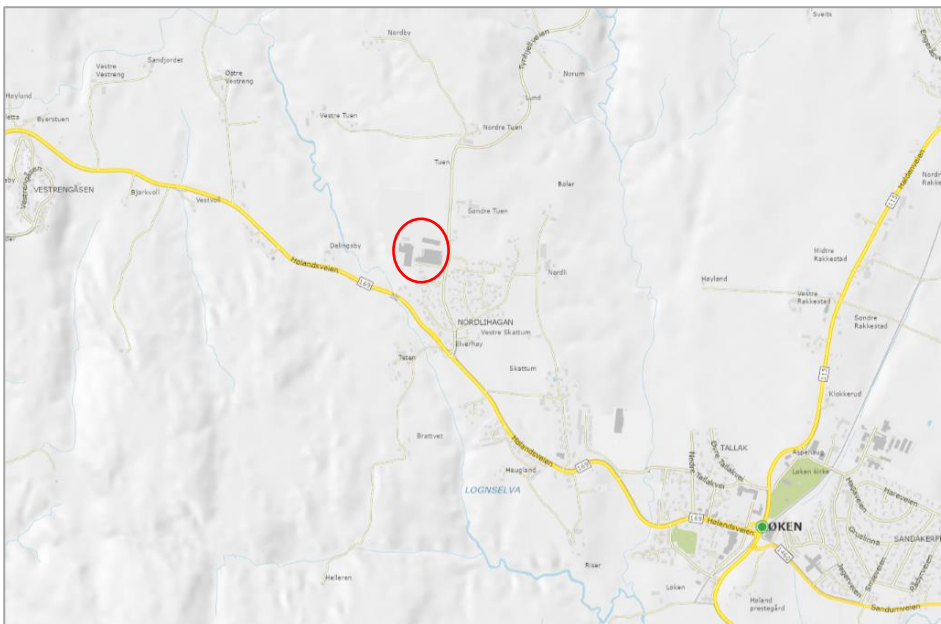
Det forutsettes 60 ansatte til stede daglig i Norske Wavin med 70 %<sup>2</sup> bilførere for arbeidsreiser noe som gir totalt 84 bilturer per hverdag. Videre antas det at hver ansatt gjennomfører 0,4 reiser til/fra egen virksomhet i form av tjenestereiser eller private reiser med 80 % bilførerandel, noe som gir 19 bilturer per hverdag. Videre kommer besøkende utenfra, antar omtrent like mange bilreiser som ansatte gjennomfører i egen virksomhet, 19 bilturer per hverdag.

Til slutt kommer godstransport. Hvis det antas 25 tonn per semitrailertransport inn og ut, og at bilene går tomme en av veiene, så gir dette totalt ca. 1600 semitrailerturer per år. I tillegg antas tilsvarende antall andre tunge turer, totalt 3200 tunge godsturer per år. Fordelt på 230 virkedager per år gir dette 14 tunge turer per hverdag. Totalt kunne Norske Wavin ha ca. 140 bilturer per hverdag tilsvarende ca. 1,5 bilturer per 100 m<sup>2</sup> per hverdag, med ca. 10 % tunge kjøretøy. Dette tallet er lavere enn foreslått for ny virksomhet.

Til sammenligning opererer *Håndbok V713 Trafikkberegninger Statens vegvesen 1989* med ca. 3,5 bilturer per døgn per 100 m<sup>2</sup> for industri (variasjon mellom 2-6 bilturer per 100 m<sup>2</sup> per døgn). Dvs. tilsvarende 322 bilturer per døgn til/fra planområdet. Dette er mer enn regneeksempelet over antyder, men erfaringstallet er gammelt, i tillegg til at det er stor variasjon i turproduksjonen for industrivirksomhet.

## 2.4 Trafikksikkerhet

I siste 5 års periode (2018-2022) med registrerte trafikkulykker med personskade er det hverken registrert trafikkulykker ved planområdet eller langs fv.165 Hølandsveien nær planområdet. Nærmeste registrerte trafikkulykke har skjedd langs fv.115 i Løken uten at det kan knyttes til planområdet.



Figur 5 Registrerte politirapporterte personskadeulykker for 5-årsperioden 2018-2022 i nærheten av planområdet (indikert med en rød ring). Kilde: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>

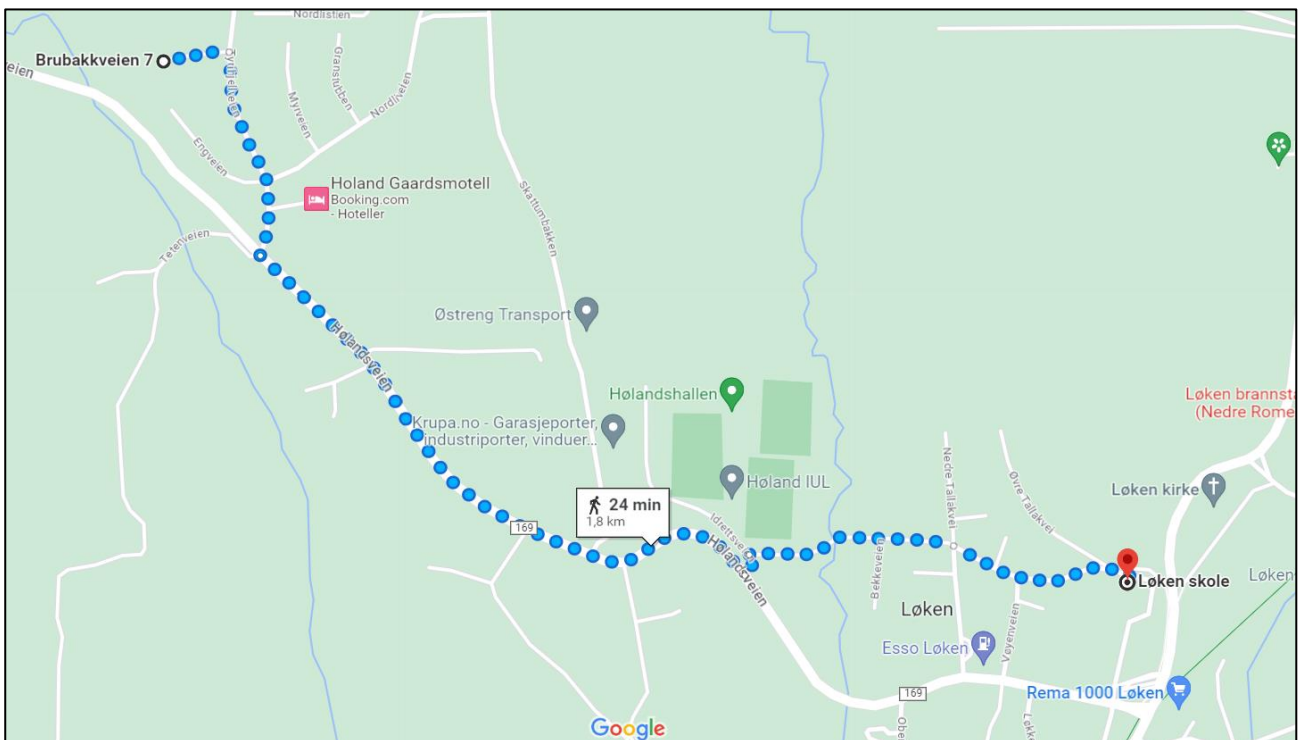
<sup>2</sup> Andel registrert for Øvre Romerike i: Prosam-rapport nr.242, En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19, Ruter/Asplan Viak januar 2022.

Selv over en lenger tidsperiode er det ikke registrert trafikkulykker langs Tyrihjellevien ved planområdet, men det har skjedd en del ulykker langs fv.165 Hølandsveien. Alle ulykkene som er registrert nær planområdet har skjedd mer enn 20 år tilbake i tid og gir ingen grunnlag for å påstå at området synes å være spesielt ulykkesutsatt.

## 2.5 Gang-/sykkeltrafikk

Veiene med mest trafikk ved planområdet, Tyrihjellevien og fv.165 Hølandsveien har separate tilbud for myke trafikanter. Det er fortau langs østsiden av Tyrihjellevien og gang-/sykkelvei langs fv.165 Hølandsveien. Gang-/sykkelveien langs fv.165 Hølandsveien skifter for øvrig side slik at den går på sørsiden vest for bussholdeplassen Elverhøy og på nordsiden øst for bussholdeplassen.

For boligområdet ved planområdet betyr dette at skoleveien fram til Løken skole som ligger øst for planområdet, i hovedsak kan foregå på et separat og trafikksikkert veinett for skolebarn på barnetrinnet. Det samme gjelder reiser til idrettsanleggene ved Hølandshallen (se figuren under).



Figur 6 Eksempel på gangvei mellom Brubbakveien 7 rett sør for planområdet og fram til Løken skole øst for planområdet (beregnet vha. google.maps).

På ungdomstrinnet begynner elevene som bor i området på Bråte skole (i underkant av 10 km luftlinje sør for planområdet) og er da avhengig av skolebuss. Skolebussene går slik at elevene fra boligområdet ved planområdet i hovedsak slipper å krysse fv.165 Hølandsveien.

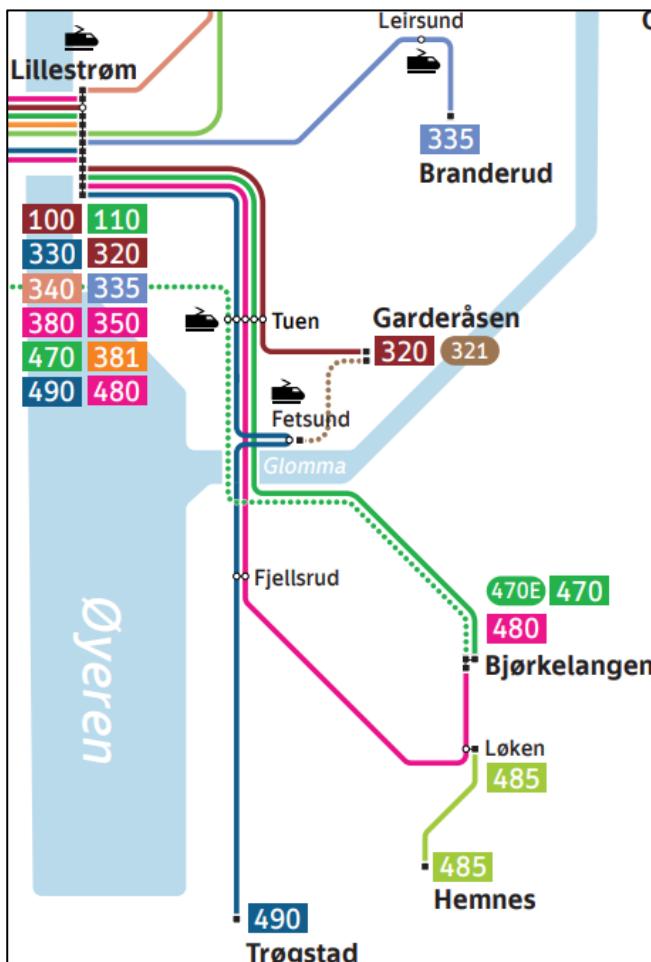
Gang-/sykkeltrafikk langs fv.165 Hølandsveien eller gang-/sykkeltrafikk fra planområdet og som skal vestover langs Hølandsveien må krysse over til sørsiden av Hølandsveien for å kunne følge gang-/sykkelveien her. Det samme gjelder busspassasjerer til/fra planområdet/boligområdet på nordsiden av fv.165 Hølandsveien og som benyttet bussholdeplassen på sørsiden av veien. Denne gangkryssingen skjer uregulert i dagens situasjon.

Ifølge *Håndbok V127 Kryssingssteder for gående Statens vegvesen 2017* så anbefales det ikke å anlegge nye gangfelt ved fartsgrense 60 km/t eller høyere (slik det er langs Hølandsveien). Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges, kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss). For veier med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Det kan være aktuelt med gangfelt over Tyrihjellevien (ÅDT < 2000) hvis antall kryssende overstiger 40 personer i makstimen. Sannsynligvis er ikke det tilfelle i dagens situasjon. Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå.

## 2.6 Kollektivtrafikk

Holdeplassen Elverhøy nær planområdet betjenes av linje 480 Bjørkelangen-Lillestrøm via Løken. Denne busslinjen har 2 avganger i timen i rushretningen mot Lillestrøm om morgnen og tilsvarende antall mot Bjørkelangen på ettermiddagen. Utenom rush og i helgene er frekvensen noe mer sporadisk. I tillegg betjenes holdeplassen av noen få avganger på skolebusslinjene 2141, 2143 og 2145.



Figur 7 Utdrag fra Ruters linjekart for bla. Aurskog-Høland kommune.

Ved Lillestrøm har busslinje 480 omstigning bla. tog til Oslo. Det er også mulig å bytte til tog ved Fetsund. Oslo kommune (ca.16 %) er sammen med Lillestrøm kommune (ca.17 %) de viktigste sysselsettingskommunene for bosatte i



Aurskog-Høland utenom egen kommune (ca. 49 % er sysselsatt i Aurskog-Høland). I tillegg er Lørenskog (ca. 5 %), Ullensaker (2 %) og Indre Østfold (2 %) viktige utpendlingskommuner for bosatte i Aurskog-Høland kommune. Innpendlingen fra andre kommuner er langt mindre enn utpendlingen, men her er også Lillestrøm og Oslo viktigst.

## 3 Framtidig situasjon

### 3.1 Nyskapt trafikk

Det planlegges en utbygging av eksisterende næringsområde med inntil 9000 m<sup>2</sup> BRA lager/logistikk-formål/lett industri i tillegg til dagens næringsbebyggelse. Planen vil gi et behov for 90 flere parkeringsplasser enn dagens behov i henhold til p-normen for Aurskog-Høland kommune.

I tillegg vil dagens trailerparkering på østsiden av Tyrihjellevien konverteres til boligformål for enebolig/tomannsboliger. Det anslås at dette kan gi rom for 2 nye tomannsboliger med 4 boenheter.

Ved bruk av de foreslåtte genereringsfaktorene for dagens situasjon (2,5 bilturer per 100 m<sup>2</sup> BRA - 20 % tunge), så kan ny næringsbebyggelse skape ca. 225 nye bilturer per hverdag (45 tunge), noe som tilsvarer en trafikkøkning på ca. ÅDT 140. ÅDT-beregningen er basert på drift i 230 av 365 dager i året. Det er da tenkt at området også kan romme lager-/logistikkvirksomhet, men ikke samlastere («crossdocking») som typisk er lokalisert nærmere godsterminaler.

I tillegg kommer anslagsvis ÅDT 20 til/fra de planlagte boligene, dvs. totalt en nettoøkning på ÅDT 160 fra nyskapt trafikk til/fra planområdet, hvorav ca. 30 er tunge som vil belaste Tyrihjellevien.

### 3.2 Framkommelighet

Trafikkmengdene både før og etter en ev. utbygging vurderes liten i og i en størrelsesorden at dette neppe skaper noen nye avviklingsproblemer av betydning.

### 3.3 Trafikksikkerhet

Selv om de registrerte trafikkulykkene ikke indikerer noen særskilte trafikksikkerhetsutfordringer, så er løsningen med en industriadkomst gjennom et boligområde ikke en ideell løsning. Det antas at løsningen har historiske årsaker hvor både boligområdet og industriområdet har vokst gradvis. Det vurderes som positivt å samle næringsvirksomheten/tungtrafikken på den ene siden av veien (vestsiden av veien).

Imidlertid har Tyrihjellevien relativt god bredde (ca. 6 m) med et separat fortau i tillegg på hele strekningen gjennom boligområdet slik at myke trafikanter som ferdes langs Tyrihjellevien kan sies å ha et trafiksikkert tilbud (forutsetter tilstrekkelig vedlikehold/snørydding). Fortauet er dessuten lagt på østsiden av Tyrihjellevien hvor det er flest boliger og hvor barneskolen ligger noe som reduserer det totale kryssingsbehovet ved bruk av dette gangtilbudet.

Et generelt tiltak som kan bedre trafikksikkerheten, er å redusere hastighetsnivået langs Tyrihjellevien. Dagens fartsgrense er 50 km/t, mens boligområder gjerne har 30 km/t. Siden strekningen er en samlevei, har fortau, kan f.eks. 40 km/t (i tråd med fartsgrensekriteriene) være et slags kompromiss mellom behovet for framkommelighet og trafikksikkerhet.

Tiltaket kan følges opp med fysiske humper for å sikre lav hastighet. Ved 40 km/t skal humpene plasseres med ca. 100 m avstand (75 m ved 30 km/t fartsgrense) og kan med fordel lokaliseres ved Nordliveien, ved Brubakkveien og ev. ved Myrveien hvor det kan forventes en mindre konsentrasjon av kryssende myke trafikanter og flere krysskonflikter.

Kollektivreisende mellom planområdet og holdeplassene ved fv.165 Hølandsveien må i tillegg til å krysse fv.165 Hølandsveien en av veiene (til eller fra arbeid) også krysse Tyrihjellevien to ganger begge veier for å kunne bruke fortauet på strekningen. Et ev. tosidig fortau på strekningen mellom Engveien og planområdet kunne redusere dette kryssingsbehovet om snarveien til holdeplassene ved Engveien 4 fortsatt kan benyttes, men tiltaket vurderes å være urealistisk.

Det foreslås i stedet at det vurderes å etablere et opphøyd gangfelt over Tyrihjellevien ved Engveien rett nord for krysset. Dette som et tiltak for å sikre kryssende til/fra holdeplassen og for gående fra boligene langs Engveien. Det opphøyde gangfeltet vil da erstatte fartshumpen foreslått i Tyrihjellevien på dette stedet.

Detaljene inne i planområdet er ikke kjent og vurderes ikke, men det kan være en fordel om kjøreadkomstene til/fra planområdet fra Tyrihjellevien skjer med tilnærmet 90 graders vinkel (+/-) av hensyn til sikt i begge retninger. Dette gjelder spesielt i adkomster med tunge kjøretøy som kan ha store blindsoner. Det er heller ikke ønskelig at ev. ryggemanøvrering skjer fra planområdet og ut av planområdet.

Dagens utkjøring fra port 1 skjer «på skrå» inn i Tyrihjellevien (årsak til speilet?) og kan med fordel rettes opp. Videre kan det vurderes å forlenge fortauet på østsiden opp til den nordligste adkomsten for å sikre situasjonen for ev. myke trafikanter her. Det bør også ses på bredden til Tyrihjellevien samt belysning fram hit. Veiløsninger bør spores av veiplanlegger for sikre at de er framkommelig for aktuelle kjøretøy herunder modulvogntog.