NOTAT

Oppdragsnavn:	**Rådgivning Del av Grimsrød tomtefelt**		
Oppdragsgiver: **Kontaktperson:**	BAS Arkitekter Karoline Bergdal		
Emne:	Utforming av interne trafikk- og logistikkarealer		
Dokumentkode:	xxxxxxx-yyyy-000-aaaammdd		
Ansvarlig enhet:	Transport Advisory	**Utført av:**	Stian Stedal og Are Kristiansen
Tilgjengelighet:	Offentlig	**Dato:**	20.12.2024

BAKGRUNN:

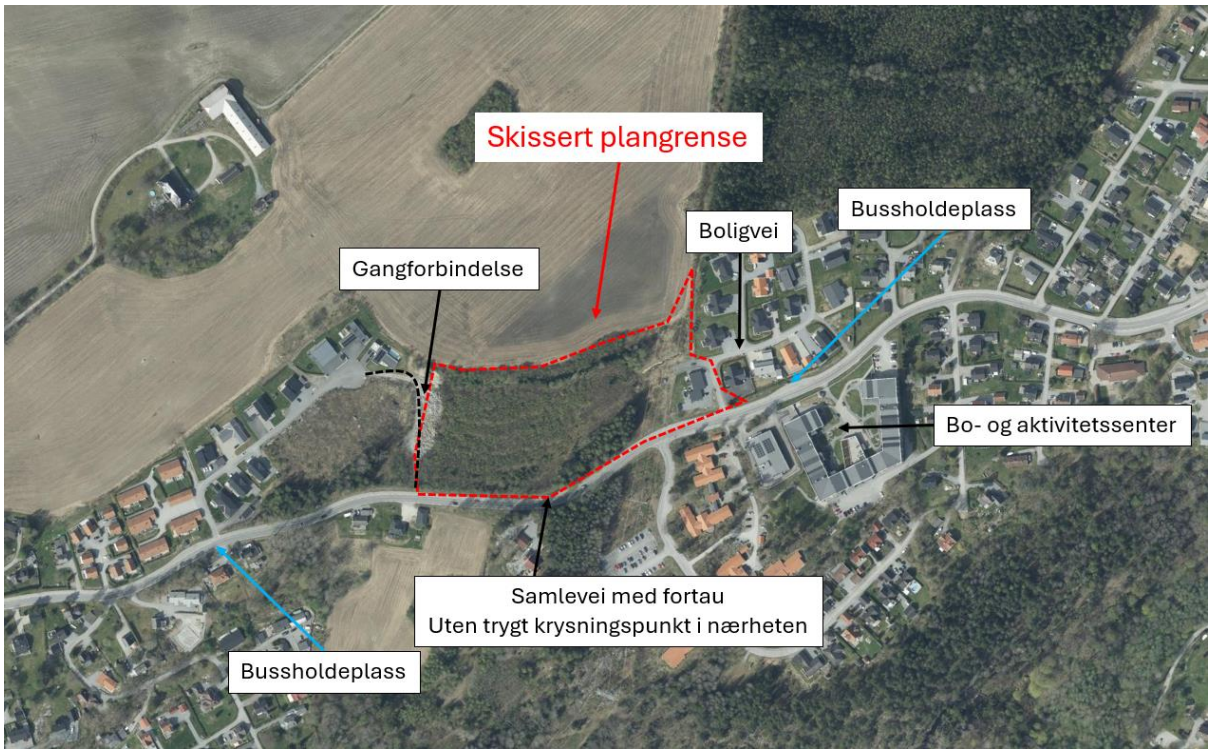
BAS arkitekter utarbeider reguleringsplan Grimsrødhøgda tomtefelt. WSP ved avdeling Transport Advisory har hatt i oppdrag å gjøre en overordnet vurdering av trafikk- og logistikkarealer internt i planområdet.

Planlagt utbygging innebærer nyetablering av boliger, forretningsareal i form av butikk og tilleggsutsalg. Planområdet er i dag ubebygd og vil resultere i en trafikkøkning i forhold til dagens situasjon. Ved etablering av butikk og tilleggsutsalg vil området bli et målpunkt for lokalbefolkningen. Prosjektet må tilrettelegge for at kunder, beboere og besøkende skal kunne komme seg dit på en trygg og god måte.

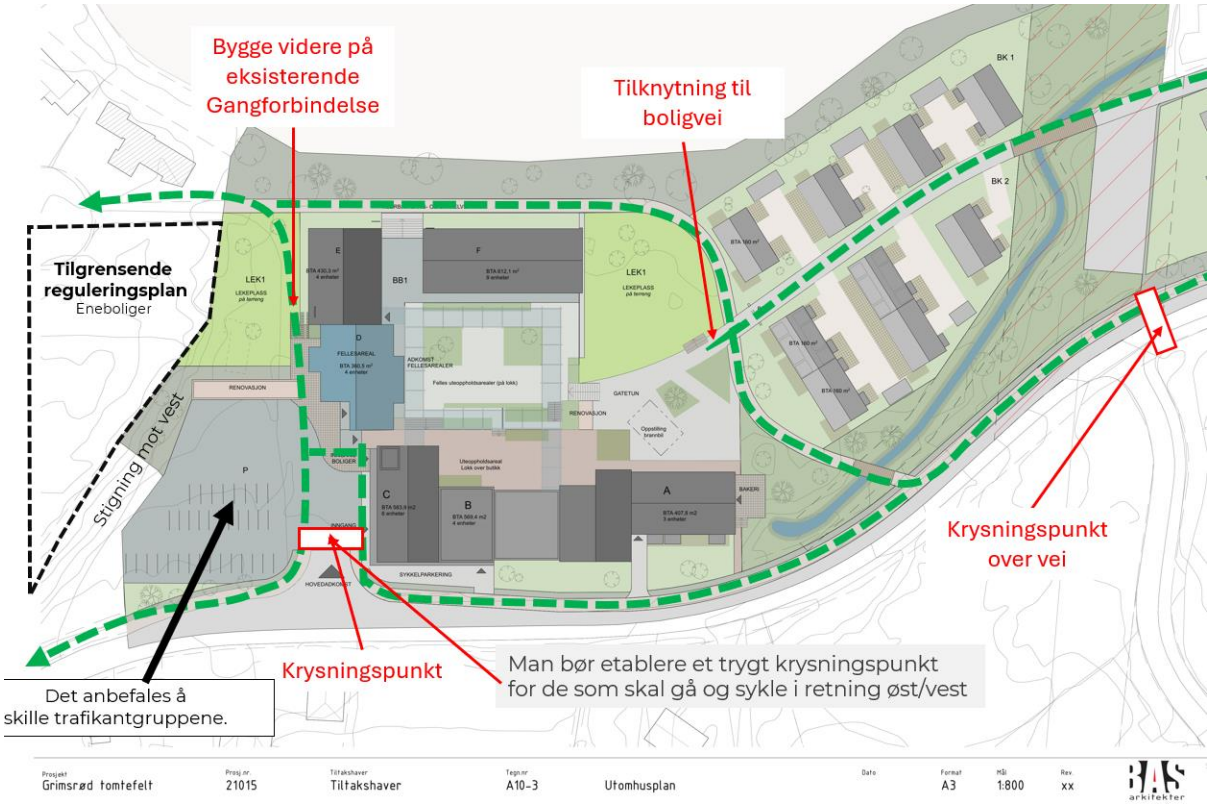
OVERORDNET MOBILITET:

En oversikt over dagens funksjoner og bebygd areal er vist i illustrasjon under. Det er etablert fortau langs samlevei, men lang avstand til nærmeste trygge krysningspunkt. Det finnes et borettslag, bo- og aktivitetssenter med rundt 100 beboere og eneboligområder like i nærheten. Dette tilsier at flere vil kunne komme seg til området til fots og med sykkel. Det anbefales at det etableres et trygt krysningspunkt over samleveien, plassert i nærheten av bussholdeplass i øst.

Det anbefales at prosjektet bygger videre på eksisterende gangforbindelser og veier, og inkluderer dem i planen. Dette vil gjøre gange og sykkel mer attraktivt.



WSP har fått oversendt illustrasjonsplanen som fulgte komplett planforslag som viste hvordan trafikk og mobilitet er tenkt løst i planområdet.
Skissen nedenfor viser hvilke akser og tiltak som er viktige for å tilrettelegge for gående og syklende, og for å integrere den planlagte utbyggingen i eksisterende nabolag.



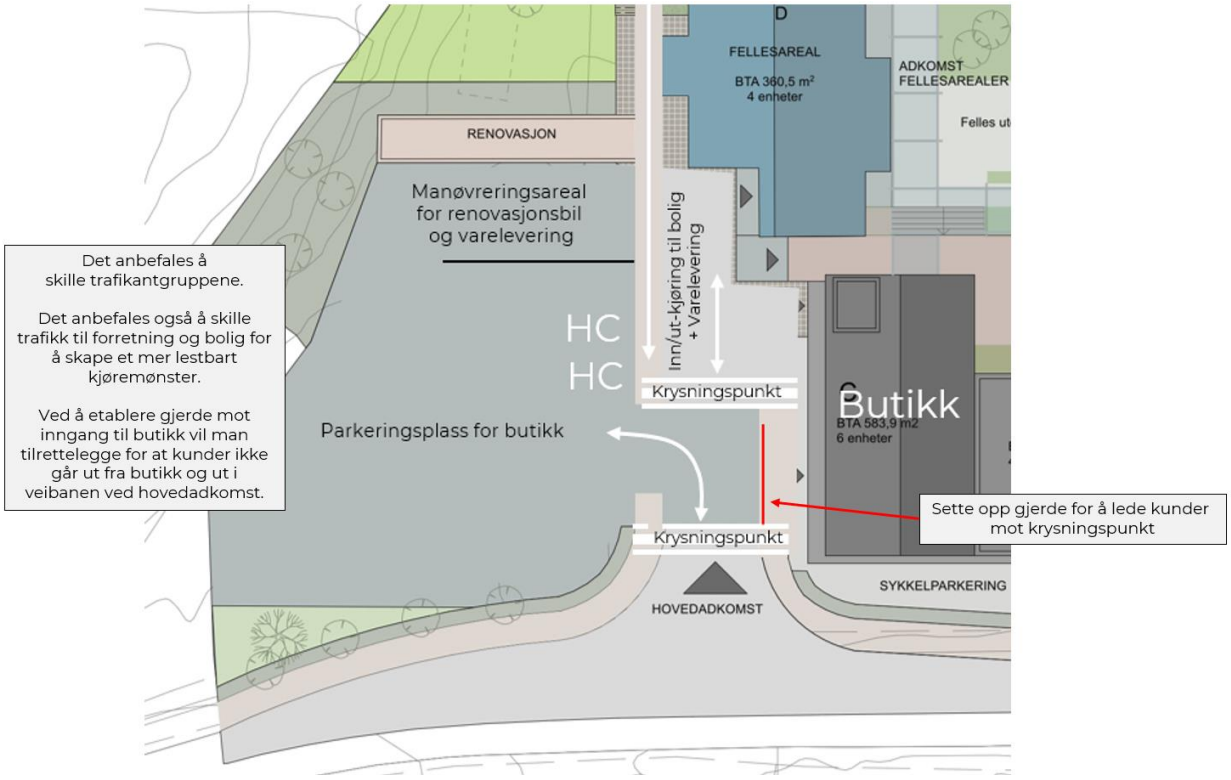
INTERNE LOGISTIKK-LØSNINGER:

Internt i planområdet er det behov for å ivareta biladkomst til parkeringskjeller for boliger, parkeringsareal for handlende, samt varelevering og renovasjon. Samtidig må fotgjengernes bevegelsesmuligheter og trafikksikkerhet ivaretas.

Vår anbefaling er å ha søkelys på god og trygg fotgjengerforbindelse mellom parkeringsplass og butikk. Avkjøring til parkering for handlende bør skje så raskt som mulig etter at bilene har tatt av fra hovedvegen. På den måten ungår man at biltrafikk trekkes dypere inn i planområdet enn nødvendig. Dermed kan det etableres trygg og tydelig merket gangforbindelse mellom parkeringsplass og butikk, hvor fotgjengerne ikke behøver å krysse biltrafikk som skal til parkeringsplassen. Det anbefales å etablere et gjerde utenfor butikkens hovedinngang, som leder handlende som kommer ut av butikken mot trygge krysningspunkter.

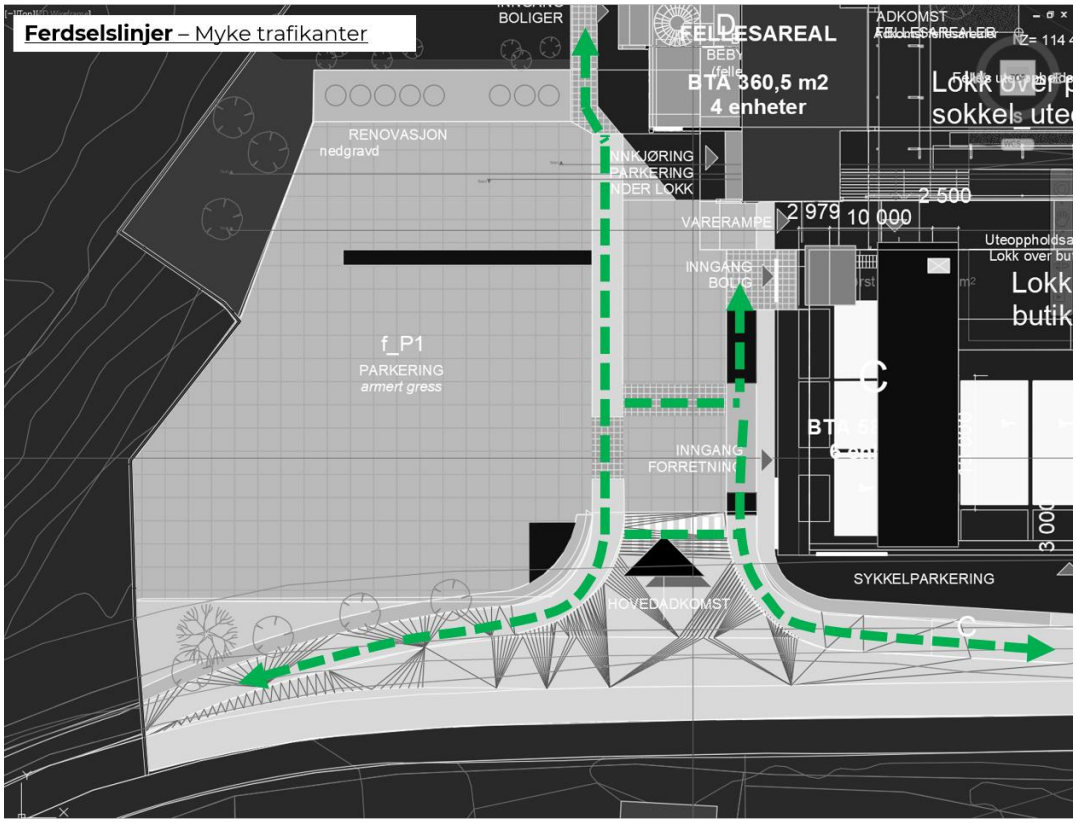
Det er imidlertid behov for at biler som skal til parkeringskjeller for boliger kjører lenger inn i område. Det samme gjelder varelevering og renovasjon. Det anbefales at nordlig del av parkeringsplassen forbeholdes som manøvreringsareal for varelevering og renovasjon.

Det samlede trafikkarealet kan reguleres enten som «trafikkareal» eller parkeringsareal, mens nøyaktig utforming bør gis i detaljprosjekteringen.

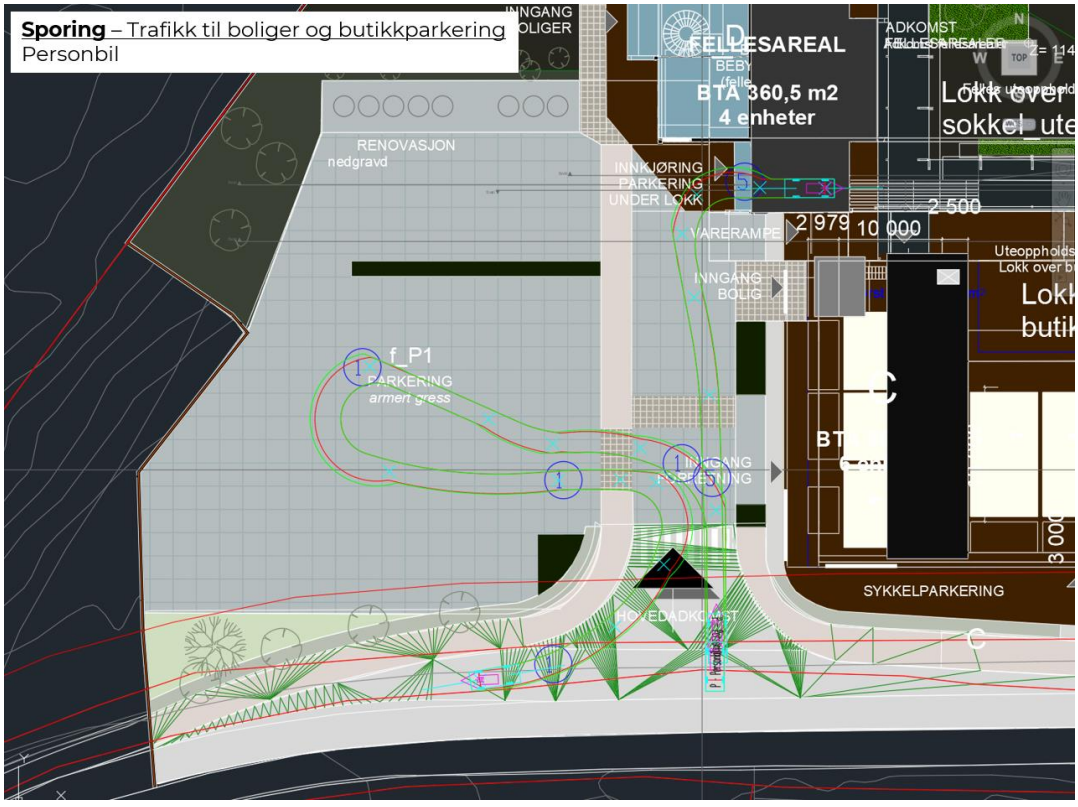


Illustrasjonen over viser hvordan området foreslås utformet.

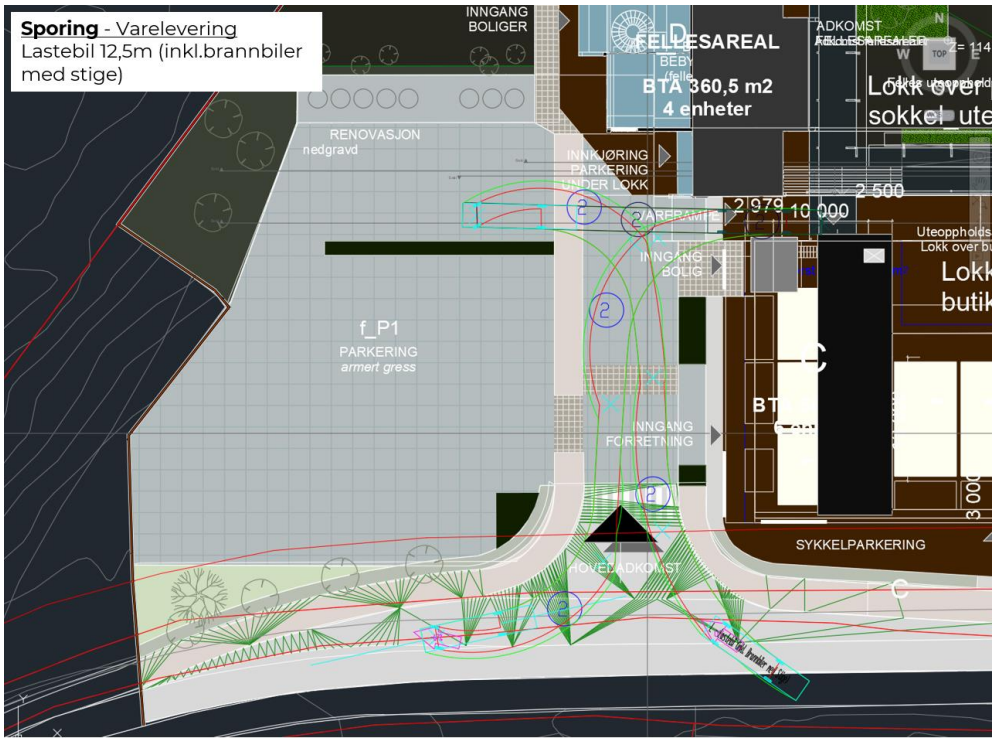
Ferdselslinjer under viser hvordan man anbefaler at de myke trafikantene ledes gjennom området.



Sporingskuver for personbiler viser tenkt kjøremønster for trafikk til boliger og butikkparkeringen.



Sporingskurver under viser tenkt kjøremønster for varelevering med lastebil (12,5m)



Dimensjonering av varebil er hentet fra Statens Vegvesen sin håndbok v126 som skriver «Ved dimensjonering for varelevering anbefales minimumsstørrelse på 12 meter.»

2.3 Biler og godstyper

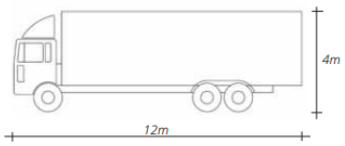
De fleste biler som brukes til distribusjon, er lastebiler med skap. Skapene åpnes bak, bakdøren fungerer ofte som en lift slik at varer kan heises fra bilen ned mot bakkenivå og trilles av. Noen biler har også sidedør.

Biltyper i distribusjon:

- Budbil – personbil eller varebil med nyttelast ca 500 kg
- Varebil / kassebil under 3,5 tonn totalvekt, nyttelast opp til 1,5 tonn, lengde inntil 5,5 meter
- Lett lastebil 3,5 – 7,5 tonn totalvekt Nyttelast 2 - 4 tonn, lengde inntil 8 meter
- Lastebil (skapbil) 7,5 – 19 tonn totalvekt, 2-akslet, nyttelast 3 -11 tonn, lengde inntil 12 meter (+lift)
- Lastebil (skapbil) over 20 tonn totalvekt, 3-akslet, nyttelast 10-16 tonn, lengde inntil 12 meter (+lift)
- Vogntog av ulike typer, inntil 50 tonn totalvekt, total lengde inntil 19 meter

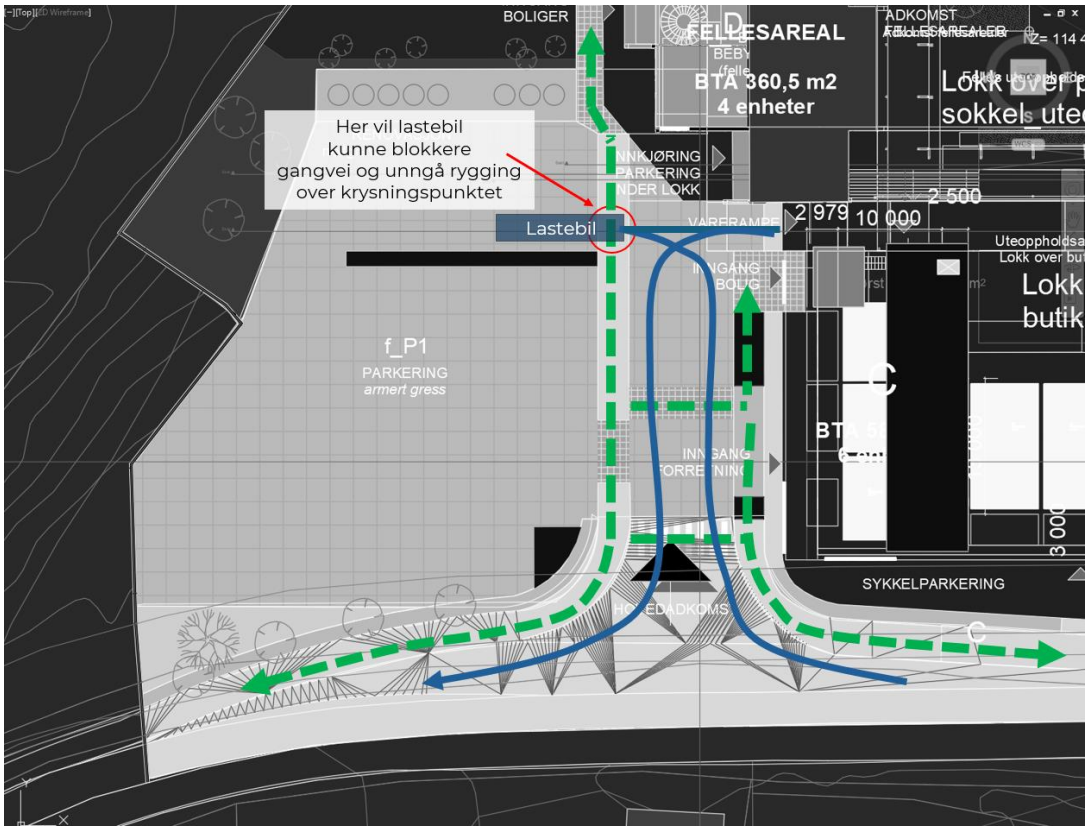
Citytrailer er et vogntog bestående av en kort trekk-vogn og en kort 1-akslet semitrailer (henger) med sving. Citytrailer er ofte lavbygd med plass til ca 27 paller i skapet. Det ventes økende bruk av citytrailere i distribusjon.

Ved dimensjonering for varelevering anbefales minimumsstørrelse lastebiler på 12 meter.

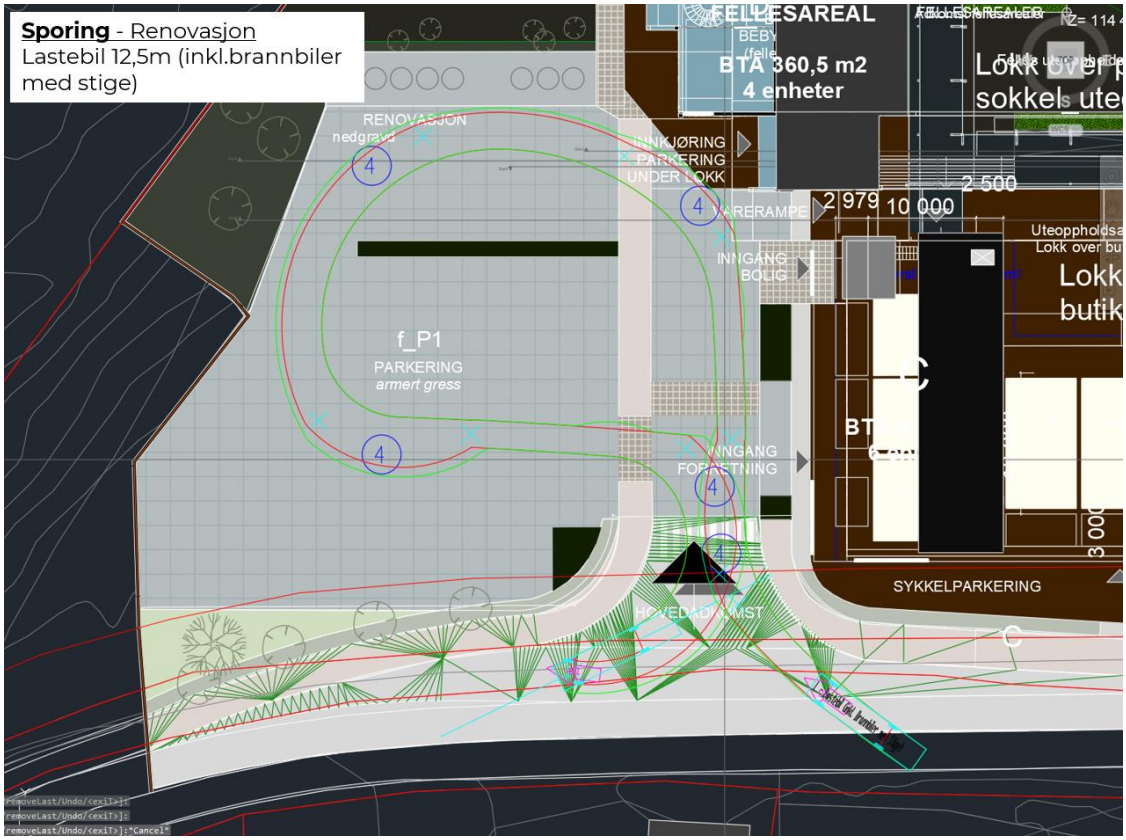


Figur 2: Anbefalt minimumsstørrelse for dimensjonering av gateutforming og varemottak.

Varelevering i dagligvarebutikk skjer normalt 1-2 ganger i uken. Sporingsanalysen viser at lastebil vil kunne stoppe og blokkere gangforbindelsen før den rygger inn til vareleveringsrampen. Dermed unngår man at myke trafikanter befinner seg bak lastebilen når den starter å rygge. Illustrert nedenfor:



Sporingskurve nedenfor viser tenkt kjøremønster for renovasjonsbil. Løsningen krever ingen rygging.



Konklusjon

Foreslåtte løsninger vurderes som funksjonelle og trafikksikker for alle trafikantgrupper.

WSP Norge AS

20.12.2024

X

Are Kristiansen
Oppdragsansvarlig
Signert av: Are.Kristiansen@wsp.com