RAPPORT

VESTBY KOMMUNE

Detaljregulering av avlastningsvei Sundby

PROSJEKTNUMMER 10216516

TRAFIKKANALYSE

TRAFIKKANALYSE

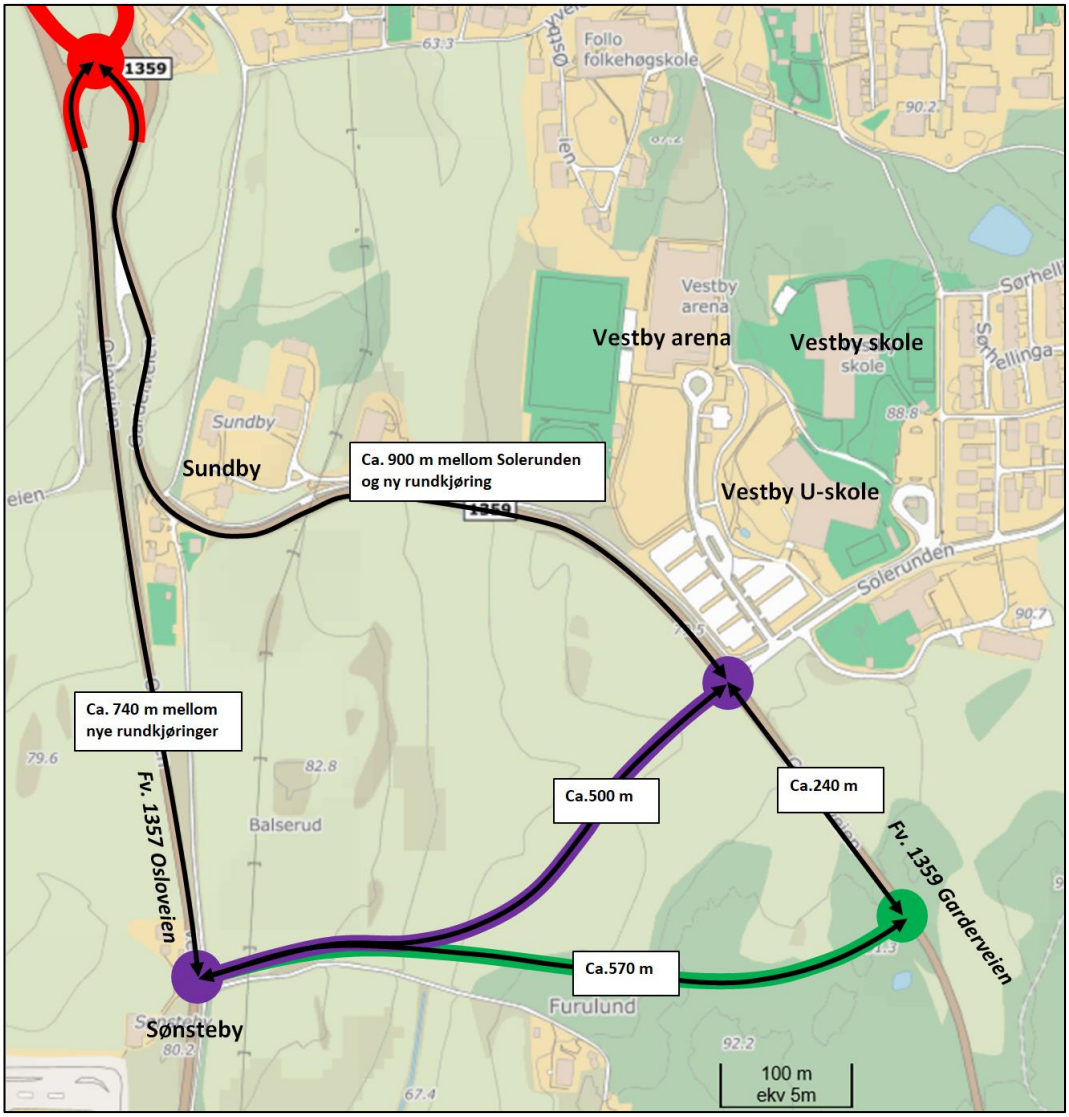
12.05.2020

SKI SAMFUNNSPLANLEGGING

HENRIK JACOBSEN GJELSVIK **GUDMUND KVISSELIEN**

Oppsummering og hovedkonklusjoner

- De foreslåtte løsningene for ny avlastingsvei Sundby (alternativ 1 og 2) vil primært avlaste en eventuell ny rundkjøring sør for Vestby sentrum for trafikk mellom Fv. 1359 Garderveien/Solerunden og Fv.1357 Osloveien sør for Sønsteby.
- Kjøreavstanden/kjøretiden via eksisterende Garderveien nord for Solerunden vil være kortere/raskere nordover enn å bruke ny avlastingsvei og Osloveien.



Figur 1 Oversikt over ca. kjøreavstander via ulike rutevalg. Den lilla og den grønne streken viser henholdsvis alternativ 1 og 2 for ny avlastingsvei. Den røde rundingen indikerer en ny rundkjøring mellom fv.1357 Osloveien og fv.1359/fv.1361 Garderveien rett sør for Vestby sentrum (kartkilde: www.finn.no).

Sweco
Jernbaneveien 5-7

NO 1400 Ski, Norge
Telefon +47 64 91 45 50

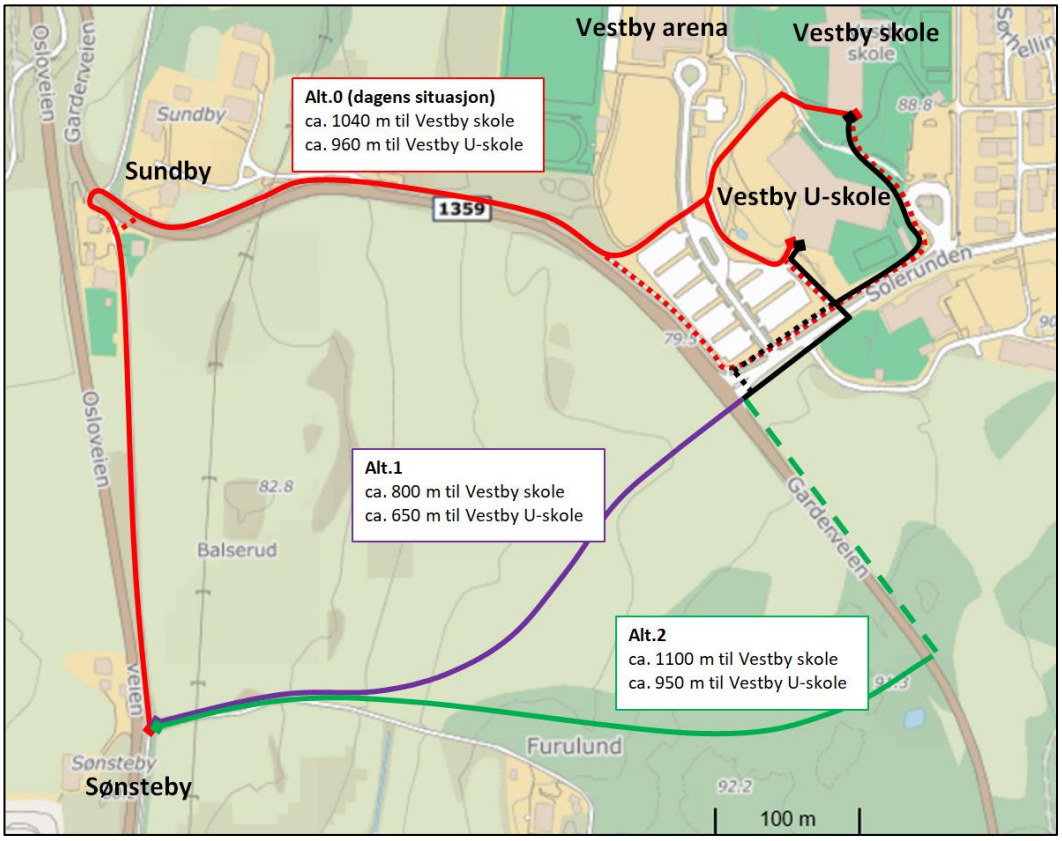
www.sweco.no

Sweco Norge AS
Organisasjonsnr. 967032271
Hovedkontor: Oslo

Gudmund Kvisselien
Sivilingeniør trafikk
Mobilitet - Avdeling Samfunnsplanlegging

Mobil +47 414 73 634
gudmund.kvisselien@sweco.no

- Trafikkpotensialet for den nye avlastingsveien anslås derfor til bare ca. ÅDT 6-700 i begge alternativer i år 2045 forutsatt at dagens Garderveien forblir åpen i retning mot sentrum.
- Hvis Garderveien stenges mellom Solerunden og Vestby sentrum, foreslås dette gjort rett nord for krysset med Solerunden. I så fall er det beregnet et trafikkpotensiale for avlastingsveien på ca. ÅDT 4200 i begge alternativer.
- Det er vurdert at kapasiteten i en eventuell ny rundkjøring sør for Vestby sentrum vil kunne dimensjoneres til å kunne tåle beregnet trafikkøkning fram til 2045 som følge av kommuneplanen, stengt bru over Østfoldbanen i Vestby sentrum og generell trafikkvekst.



Figur 2 Sammenligning av omtrentlige gangavstander mellom Osloveien ved Sønsteby og henholdsvis Vestby skole og Vestby ungdomsskole i dagens situasjon og i alternativ 1 og 2 (kartkilde: www.finn.no).

- Det bør eventuelt tilrettelegges med en ny gang- og sykkelvei på sørsiden av avlastingsveien i alternativ 1 pga. av dette er den raskeste skoleveien. Det bør samtidig også gjennomføres tiltak langs sørsiden av Solerunden.
- I alternativ 2 vil det pga. gangavstandene være bedre å forbedre dagens gang-/sykkelvei langs Osloveien og Sundby framfor å gjøre tiltak langs avlastingsveien.
- Det er usikkerhet i trafikkprognosene og beregninger av dagens trafikkvolumer i området. Eventuelle nye trafikktellinger etter trafikken har fått normalisert seg etter koronakrisen, vil kunne verifisert noen av forutsetningene som det har vært nødvendig å legge til grunn, og således redusere usikkerheten noe.

Innholdsfortegnelse

1	**Innledning**	**1**
1.1	Bakgrunn	1
1.2	Alternativer	1
2	**Dagens situasjon**	**2**
2.1	Biltrafikkmengder	2
2.1.1	Fv.1359 Garderveien sør for Solerunden	2
2.1.2	Solerunden	2
2.1.3	Fv.1359 Garderveien nord for Solerunden	4
2.1.4	Fv. 1357 Osloveien sør for Vestby sentrum	5
2.1.5	Biltrafikk til/fra Vestby sentrum sør	6
2.1.6	Oppsummert dagens ÅDT	8
2.2	Skolevei	8
2.2.1	Opptakssone langs fv. 1357 Osloveien	8
2.2.2	Skolevei	9
3	**Vurderinger framtidig situasjon**	**10**
3.1	Trafikkvekst biltrafikk	10
3.1.1	Fv. 1359 Garderveien	10
3.1.2	Fv. 1357 Osloveien sør for sentrum.	11
3.1.3	Fv. 1361 Garderveien fra Vestby sentrum	12
3.1.4	Oppsummert ÅDT i 2045	12
3.2	Kryss mellom fv. 1361 Garderveien og fv. 1357 Osloveien	13
3.3	Veivalg	15
3.3.1	Mellom Garderveien sør/Solerunden og rundkjøring Osloveien ved sentrum	15
3.3.2	Mellom Garderveien sør/Solerunden og Osloveien sør	16
3.3.3	Stengning av Garderveien	17
3.3.4	Vurdering av avlasting av kryss fv.1357 X fv.1361	17
3.4	Vurdering av kryssutforming	18
3.4.1	Krysset mellom avlastningsvei og fv.1359 Garderveien	18
3.4.2	Krysset mellom avlastningsveien og fv.1357 Osloveien	18
3.4.3	Rundkjøringen sør for Vestby sentrum (fv.1357 X fv.1361)	18
3.5	Vurdering behov for parallell GS-vei langs avlastingsveien	20
3.5.1	Kriterier	20
3.5.2	Vurdering	20
3.5.3	Andre behov	22
4	**Bilag – Aimsun-data og SSB pendle-data**	**24**

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Sweco Norge AS er engasjert av Vestby kommune for å bistå i arbeidet med detaljregulering av to alternativer for en ny avlastningsvei i Vestby, i kommuneplanen omtalt som Sundby. I den forbindelse skal det gjennomføres en trafikkanalyse inkludert diverse trafikkvurderinger.

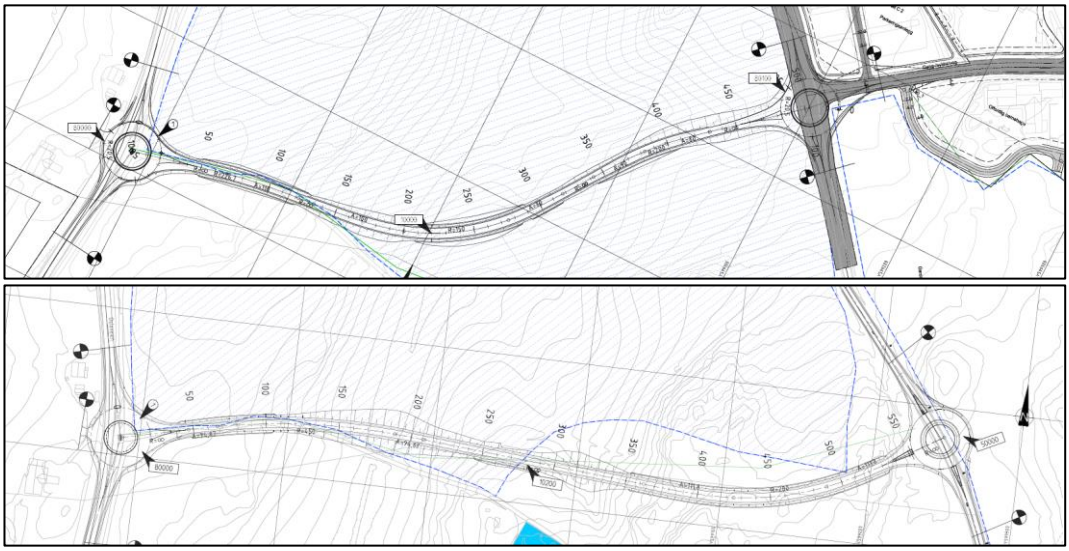
Vurderingene omfatter bl.a.

- avlastingen av kryssområdet mellom fv. 1359/1361 Garderveien og fv. 1357 Osloveien sør for Vestby sentrum som følge av løsningene for avlastingsveien
- vurdering av situasjon med ny avlastingsvei med stengning av dagens Garderveien
- vurdering av kryssutforming
- behov for ny gang-/sykkelvei langs den planlagte avlastningsveien

Arbeidet er i stor grav basert på foreliggende datagrunnlag og tidligere rapporter og utredninger. På grunn av koronakrisen har det ikke vært faglig forsvarlig å gjennomføre manuell trafikktelling i kryssområdet fv.1357 Osloveien X fv.1359/1361 Garderveien.

1.2 Alternativer

I forbindelse med skisseprosjektet for ny avlastingsvei er det skissert to alternativer.



Figur 3 Utdrag fra C-tegninger for alternativ 1 (øverst) og alternativ 2 (nederst) for en ny avlastingsvei mellom fv. 1359 Garderveien i øst og fv. 1357 Osloveien i vest (kilde: Sweco Norge AS 11.11.2019). NB! Nordretning er forskjellig på de to tegningene.

Alternativ 1 går mellom dagens kryss Garderveien X Solerunden i øst og Osloveien ved Sønsteby i vest. Alternativ 2 har samme startpunkt på Sønsteby i vest med ender noe lenger sør langs Garderveien i øst.

Alternativ 2 har en noe lengre veistrekning enn alternativ 1 (ca. 70 m lengre). På den måten reduseres inngrepet på dyrket mark i alternativ 2. Begge alternativer er skissert med en rundkjøring er hver ende. I begge alternativer er det forutsatt 60 km/t fartsgrense på den nye veistrekningen.

2 Dagens situasjon

2.1 Biltrafikkmengder

2.1.1 Fv.1359 Garderveien sør for Solerunden

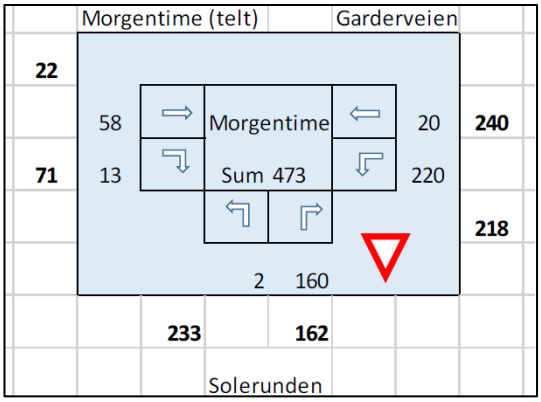
Fv. 1359 Garderveien ble telt av Statens vegvesen i uke 18/19 i 2011 sør for Solerunden. Den gang utgjorde ukedøgntrafikken ca. 800 kjøretøyer per døgn tilsvarende en ÅDT 750-800. Ifølge Vegkart er ÅDT 1155 på Garderveien i 2020 med en andel lange kjøretøy på 7 %. Dette døgntrafikktallet gjelder ifølge Vegkart på hele strekningen mellom fv. 1361 Garderveien sør for Vestby sentrum og krysset fv. 1359 X fv.1358 ved Kjærstad i Garder.

Døgntrafikktallet vurderes å være mest representativt for situasjon sør for T-krysset med Solerunden. Det var her også Garderveien ble telt i 2011. Døgntrafikken er dermed økt med ca. ÅDT 400 siden 2011. En årsak til trafikkveksten er bl.a. etableringen av boligfeltet Bjerkeskaug langs Garderveien lenger øst. Ifølge SSB hadde Bjerkeskaug 208 bosatte i 2019. Fordelt på ca. 67 boliger tilsvarer dette ca. 3,1 bosatte per bolig (i hovedsak eneboliger). Det anslås at det totalt bor ca. 360 personer langs Garderveien sør for Solerunden inkludert Bjerkeskaug i dag. Sammen med virksomhet på strekningen (bla. et pukkverk) antas disse å belaste Garderveien ved Solerunden med ca. ÅDT 6-700. Resterende trafikk antas bl.a. å komme fra Østre Garder og noe fra tidligere Hobøl kommune (nå Indre Østfold kommune) rundt tettstedet Ringvoll.

2.1.2 Solerunden

Det foreligger en trafikkanalyse for Sole skog felt B12 og B13 fra mai 2019 gjennomført av Asplan VIAK AS. I forbindelse med trafikkanalysen ble T-krysset Solerunden X Garderveien telt i morgenrushet torsdag 7. juni 2018 (uke 23).

Figuren under viser registrert makstime i morgenrushet (kl.7-9) med totalt 473 kjøretøy i T-krysset. Bare 20 % av krysstrafikken gikk i Garderveien sør for Solerunden. Ca. 96 % av trafikken i Solerunden gikk til/fra Garderveien i retning mot Vestby sentrum. Trafikkbildet i morgenrushet antas å være preget av trafikk til/fra skolene i området og foreldres kjøring av skolebarn om morgenen. SFO ved Vestby skole er åpent mellom kl.7-17, mens skoledagen ved barneskolen åpner kl.8:30 og varer ca. til kl.12-14 avhengig av dag. Ungdomsskolens skoledag er typisk mellom kl.9-14:30. Skolene har skolebusser i flere retninger bl.a. mot Garder.

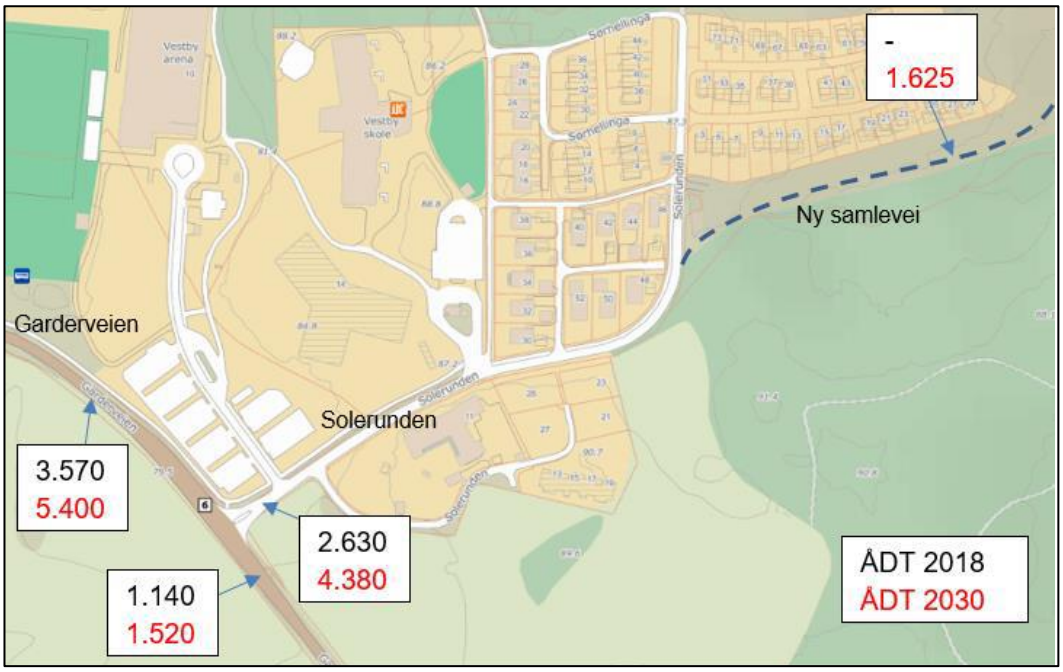


Figur 4 Registrert maksimal timetrafikk i morgenrushet torsdag 7. juni 2018 i T-krysset fv. 1359 Garderveien X Solerunden (kilde: Sole i Vestby – trafikkanalyse, Asplan Viak mai 2019).

Solerunden er i 2020 adkomst for ca. 73 rekkehus og eneboliger (ikke alle var etablert på telletidspunktet i 2018), Vestby Arena (stor flerbrukshall åpnet i 2012) med bl.a. kunstgressbane og friidrettsbane utendørs, Vestby ungdomsskole (med ca. 350 elever, åpnet i 2015), Vestby skole (ca. 530-540 elever på 1.-7. trinn, åpnet i 2008) og Solerunden barnehage (med ca. 70 barn, åpnet i 2013). Med andre ord mye har skjedd siden vegvesenets telling fra 2011 i Garderveien.

Figur 5 Foto av Solerunden tatt fra fv. 1359 Garderveien. Med adkomst parkering for Vestby Arena og skoler til vestre, ungdomsskolen på venstre side bak, boliger i bakgrunnen og adkomst barnehage og 4 boliger til høyre bak 30-soneskilt. Foto Sweco AS.

I trafikkanalysen for Sole skog felt B12 og B13 er ÅDT i dagens veinett (2018) beregnet til ÅDT 2600 i Solerunden. I framtiden er trafikken i Solerunden beregnet økt til ÅDT 4400 i 2030, med en tilhørende økning langs Garderveien (se figuren under).



Figur 6 Anslag på døgntrafikk (ÅDT) før og etter utbygging (henholdsvis år 2018 og ca. år 2030) av B12 og B13 på Sole skog IV (kilde: Sole i Vestby – trafikkanalyse, Asplan Viak mai 2019). Trafikktallene for 2018 inkluderer ikke felt B10 og B11 (ca. 36 eneboliger/småhus) som er under ferdigstilling i 2020.

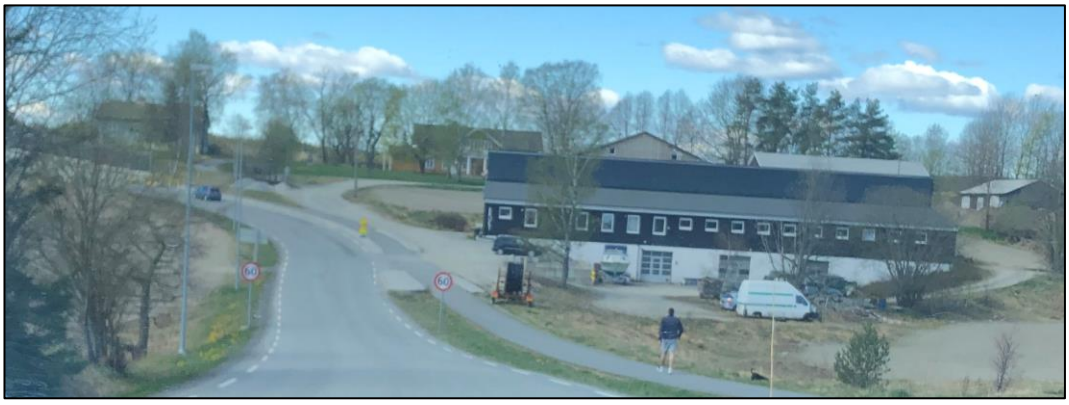
Det vurderes at det beregnede trafikktallet for Solerunden for 2018 vist over er for høyt. Antagelig var døgntrafikken i Solerunden et sted mellom ÅDT 1000 og 2000 i 2018. Årsaken er antagelig at andelen i morgenrushperioden av ÅDT har vært vurdert for lav i Solerunden noe som gir en for høy ÅDT i området. Den beregnede døgntrafikken også langs Garderveien videre inn mot Vestby sentrum blir derfor også å være noe for høy i 2018. En grovberegning av trafikken nå i 2020 anslås til ca. ÅDT 1400 i dagens situasjon (skoler, barnehage og idrettsanlegg genererer ca. ÅDT 1000 av dette).

2.1.3 Fv.1359 Garderveien nord for Solerunden

Trafikkmengden langs Garderveien nord for T-krysset med Solerunden preges av trafikk til/fra Solerunden. Det anslås en ÅDT på ca. ÅDT 2400 rett nord for Solerunden i dag. I tillegg er det noe virksomhet langs strekningen mot sentrum som belaster Garderveien. Bl.a. er det en barnehage ved Sundby (*Vestby Naturbarnehage Avd. Sundbytoppen med i underkant av 60 barn*), et næringsbygg og et par gårder (se foto under).

Til sammen anslås disse virksomhetene å generere i størrelsesorden ÅDT 100-200 slik at trafikken langs Garderveien er noe større nærmere Vestby sentrum enn rett nord for Solerunden. Det er anslått at ÅDT i 2020 utgjør i størrelsesorden ÅDT 2600 ved sentrum.

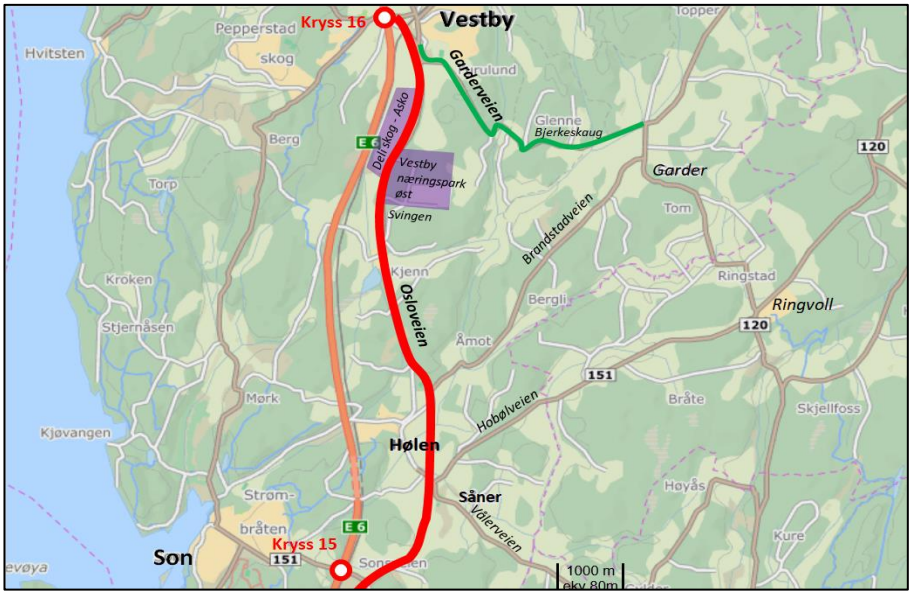
Til sammenligning beregnet Rambøll i 2015 (*Områdereguleringsplan for Vestby sentrum, Vedlegg 8, Trafikkanalyse, April 2015, Planavdelingen, Vestby kommune*) at ÅDT på Garderveien var ca. ÅDT 2900. Denne beregningen var basert på tellinger 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag til sammen utgjorde 29 % av ÅDT til/fra bolig- og skoleområder (34 % av ÅDT ellers). Andelen i rushperioden av ÅDT vurderes å være for lav også i 2015 noe som gir en for høy ÅDT for fv.1359 Garderveien i denne utredningen.



Figur 7 Foto av noe av virksomheten langs fv.1359 Garderveien ved Sundby. Foto Sweco AS.

2.1.4 Fv. 1357 Osloveien sør for Vestby sentrum

Fv. 1357 Osloveien går parallelt øst for E6 mellom Kirkeveien ved E6-kryss 16 (Vestby syd) i nord og E16-kryss 15 (Sonsveien). Videre sørover krysser Osloveien over til vestsiden av E6 i retning mot Kambo i Moss (sør for kartutsnittet under).



Figur 8 Rød strek viser fv. 1357 Osloveien mellom E6 kryss 16 ved Vestby og E6 kryss 15 ved Sonsveien. Grønn strek viser fv. 1359 Garderveien (kartkilde: www,finn.no).

Sør for Vestby sentrum betjener fv. 1357 Osloveien i hovedsak trafikk mellom E6 kryss 16/Vestby sentrum/tettsted og områdene sør for Vestby sentrum og øst for E6. Dette gjelder bl.a. næringsområdene Deli skog og Vestby Næringspark øst på hver side av fv.1357 Osloveien. I tillegg til bebyggelsen langs fv. 1357 Osloveien, betjenes også trafikk til/fra tettstedet Hølen med nesten 1000 innbyggere, bebyggelse langs fv. 1358 Brandstadveien, bebyggelse langs fv. 151 Hobølveien og bebyggelse langs fv. 1026 Vålerveien/Sånerveien inklusiv Våler kommune.

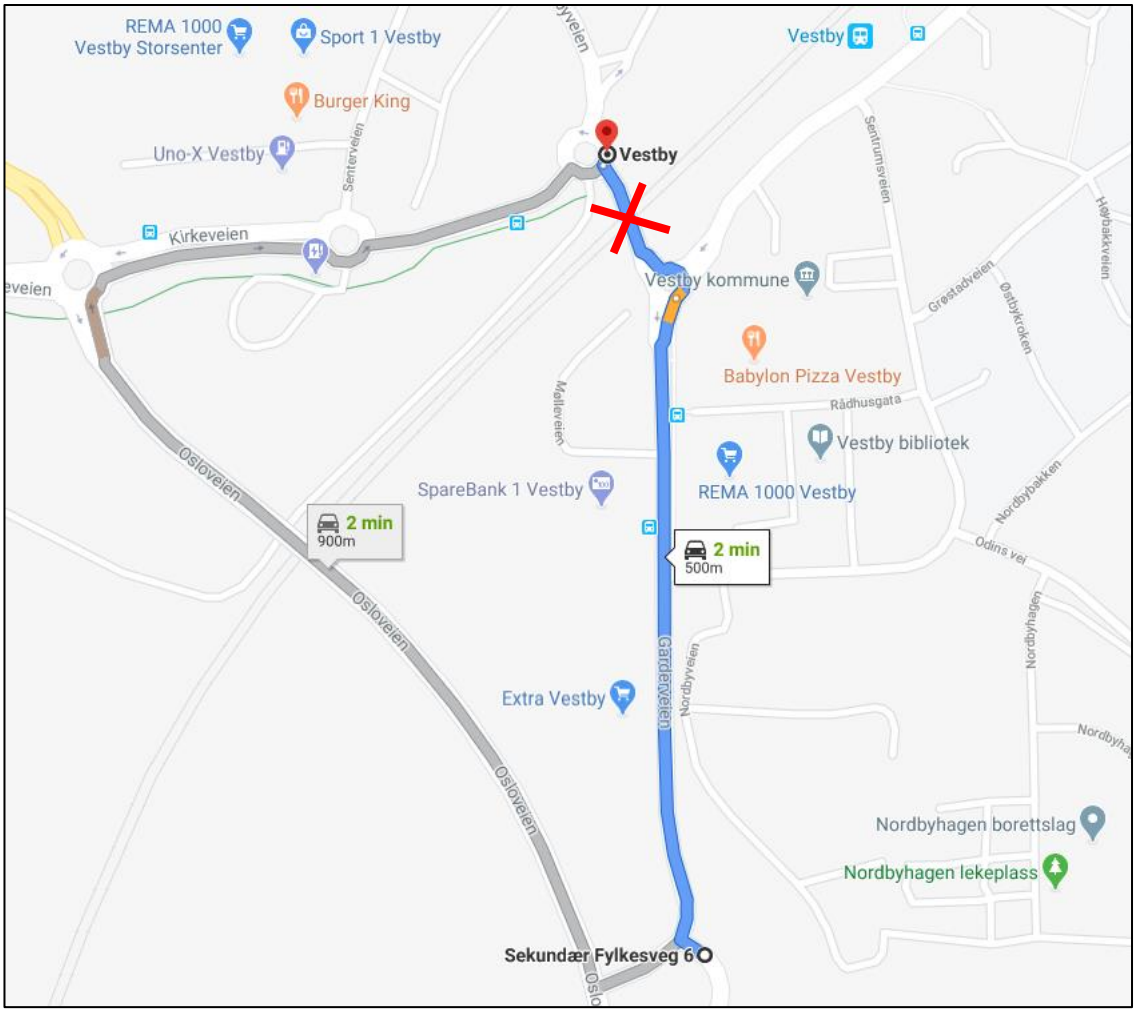
Ifølge Vegkart er ÅDT 5826 med 12 % lange på Osloveien sør for Kirkeveien hele veien til forbi næringsparkene. Sør for næringsparkene er ÅDT 4485 fram til krysset med fv.1358 Brandstadveien også med 12 % lange. Tallene er ifølge Vegkart basert på skjønn, noe som indikerer at det er usikkerhet knyttet til trafikktallene. Siste telling langs fv.1357 Osloveien ble gjennomført i uke 17/18 i 2011 ved Sundbytoppen rett sør for Vestby sentrum. I 2011 utgjorde ukedøgntrafikken ca. 5200 kjøretøyer per døgn tilsvarende ÅDT ca. 5100, dvs. trafikken langs Osloveien er økt litt (+700) siden 2011.

2.1.5 Biltrafikk til/fra Vestby sentrum sør

Fv.1361 Garderveien sørover ut av sentrum til fv.1357 Osloveien har ifølge Vegkart en ÅDT på 6101 i dagens situasjon. Dette trafikktallet gjelder helt fra krysset med Kroerveien i nord og sørover mot fv. 1357 Osloveien i sør. Trafikktallet vurderes å være noe for høyt ut av sentrum i sør. Antagelig er en ÅDT 4-5000 i mer riktig størrelsesorden i dette snittet.

Figur 9 Foto tatt sørover fra fv. 1361 Garderveien fra Vestby sentrum mot T-kryss med fv. 1359 Garderveien til venstre og T-kryss med fv. 1357 Osloveien til høyre (fotokilde Sweco AS).

Det er planlagt å stenge brua over Østfoldbanen i Vestby sentrum for biltrafikk. Brua/eventuelt ny bru vil i fremtiden forbeholdes kollektivtrafikk og gående/syklende. Dette innebærer at biltrafikken som i dag bruker brua (Vestbyveien) må finne andre veivalg. Eventuell gjennomkjøringstrafikk mellom fv. 1359 Garderveien og Vestby sentrum nord for Østfoldbanen må da kjøre via Osloveien, og denne endringen vil avlaste veinettet i sentrum for trafikk (se figuren under). En ombygging av kryssområdet mellom fv.1357 Osloveien og fv.1359/fv.1361 Garderveien sør for sentrum vil antagelig gjøre dette alternative veivalget enklere. Fv.1360 Kroerveien nordøst for Vestby sentrum antas i liten grad å være et attraktivt alternativt veivalg for biltrafikken over brua.

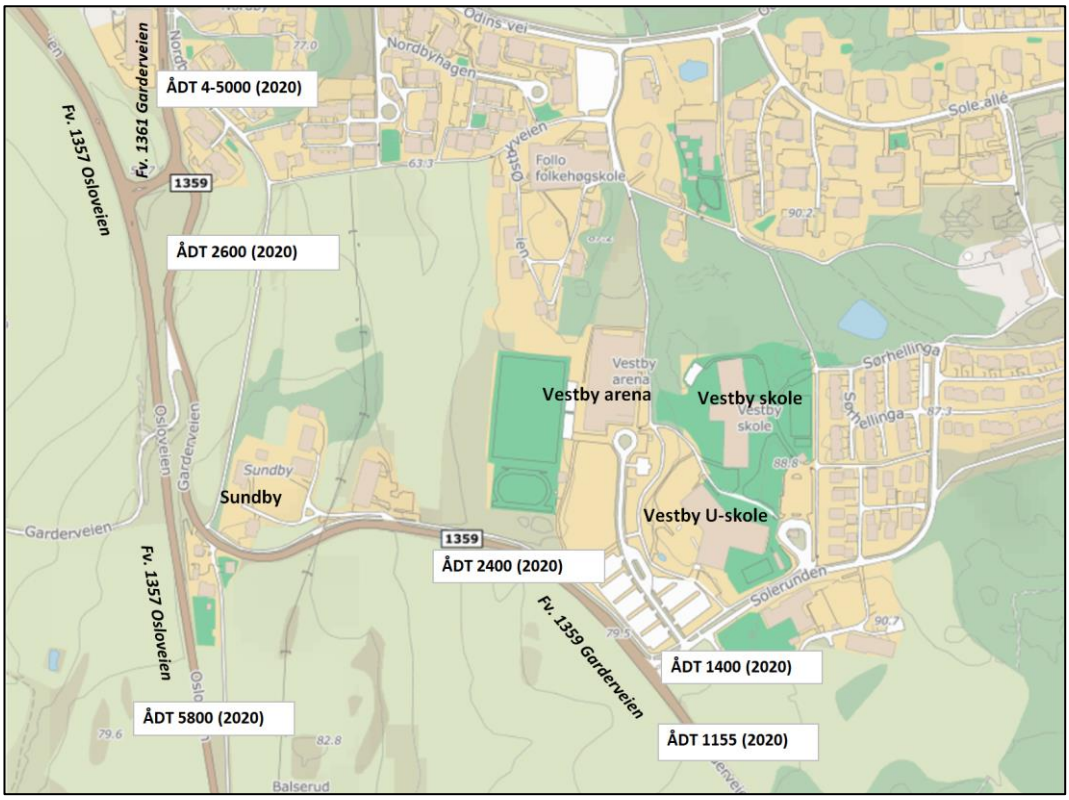


Figur 10 Dagens veivalg mellom fv. 1359 Garderveien sør for sentrum og fv.1361 i sentrum nord for Østfoldbanen vist med blå strek og alternative veivalg er vist med grå strek. Det røde krysset viser brua over Østfoldbanen som planlegges stengt for biltrafikk (kilde: google maps).

Eventuell gjennomkjøringstrafikk mellom fv. 1357 Osloveien sør og Vestby sentrum nord for Østfoldbanen kjører antagelig i stor grad i dagens situasjon utenom den aktuelle brua slik at denne trafikken får ikke like store endringer som følge av en stengning.

Ifølge Vegkart har brua i dag en ÅDT på 6395 (7 % lange kjøretøy). Det anslås potensielt trafikkvolum på fv.1316 Garderveien sør for Vestby sentrum på ca. ÅDT 10-11 000 med dagens trafikk forutsatt stengning av bru over Østfoldbanen (=ÅDT 6395 + ÅDT 4-5000). I de videre trafikkberegningene er det forutsatt ca. ÅDT 10 400 med stengt bru i 2020.

2.1.6 Oppsummert dagens ÅDT

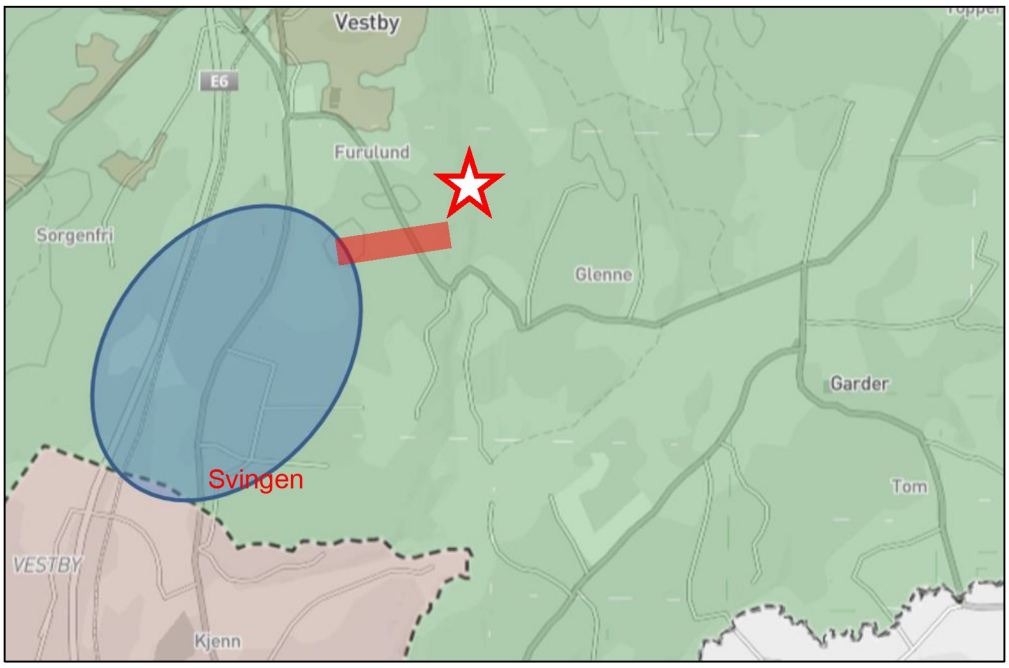


Figur 11 Anslått ÅDT i dagens situasjon 2020 (med åpen bru over Østfoldbanen i Vestby sentrum). Kartkilde: www,finn.no

2.2 Skolevei

2.2.1 Opptakssone langs fv. 1357 Osloveien

Opptakssonene for Vestby ungdomsskole (8.-10. trinn) og Vestby skole (1.-7. trinn) strekker seg sørover langs fv. 1357 Osloveien t.o.m. boligområdet Svingen rett sør for Toveien. Opptaksområdet (se kartet under) omfatter også noen boliger på vestsiden av E6.



Figur 12 Prinsippskisse av opptaksområde langs fv.1357 Osloveien (blå ellipse), med ny avlastningsvei som rød strek og skoler vist som en stjerne (Vestby skole og Vestby ungdomsskole). Kartkilde: kommunekart.com.

En grov opptelling viser at det er i underkant av 80 boliger som ligger rundt Osloveien i dette området. Forutsettes det ca. 2,6 bosatte per bolig tilsvarer dette ca. 200 bosatte i dette området (SSBs folke og boligtelling fra 2011 (FoB 2011) viste 2,56 bosatte per enebolig i Vestby kommune). Hvis det videre forutsettes at ca. 14 % av de bosatte går i grunnskolen (1.-10. trinn) gir dette i underkant av 30 elever i grunnskolen bosatt i dette området. Boligområdet Svingen (40-50 boliger) er bygget ut etter 2013, noe som i noen år framover kan medføre at det bor flere skolebarn og bosatte per bolig enn for et mer etablert boligområde. Slik kan antall skolebarn i området kan være enda noe større.

2.2.2 Skolevei

Det sørligste boligområdet Svingen ligger innenfor ca. 4 km gangavstand fra Vestby skole. En avstand på 4 km regnes normalt som grensen for når man har rett til gratis skyss (2 km for 1. trinn). Skoleveien skal måles fra inngangsdøren der eleven bor til inngangsdøren på skolen etter korteste vei (både offentlig og privat vei).

Elever som har en farlig eller vanskelig skolevei, har rett til gratis skyss uavhengig av hvor langt unna skolen de bor. Om veien er farlig eller vanskelig må vurderes både opp mot den enkelte eleven og veien i seg selv. For å få rett til gratis skoleskyss må det være en særlig risiko. Dette betyr at trafikkutfordringene på veien er større enn det som kan forventes at eleven mestrer.

For det aktuelle området langs fv. 1357 Osloveien er det etablert en langsgående GS-vei på østsiden av fv. 1357 Osloveien. Det vurderes at det kan være mest krevende for skolebarn å krysse fv. 1357 Osloveien (80 km/t), krysse Toveien og Treveien (adkomstveier til industriområder med 50 km/t og en del tungtrafikk) samt å krysse fv. 1359 Garderveien (60 km/t) ved gangfeltet på Sundby. Ifølge Vestby skole tilbyr man i dag gratis skoleskyss for elever ved 1.-4. trinn i dette området i dag.

Figur 13 Dagens gangfelt over fv.1359 Garderveien ved Sundby sett fra nord (kilde: google streetview).

Det antas derfor at det er et potensiale for skoleelever langs Osloveien (dvs. dette er en skolevei). Spørsmålet er om ny avlastingsvei vil medføre endringer i dagens skolevei.

3 Vurderinger framtidig situasjon

3.1 Trafikkvekst biltrafikk

3.1.1 Fv. 1359 Garderveien

De generelle NTP-vekstprognosene for tidligere Akershus fylke tilsier en årlig trafikkvekst på 1,7 % for lette kjøretøy og 2,2 % for tunge kjøretøy fram til 2030 og deretter 0,8 % årlig trafikkvekst for lette kjøretøy og 2,0 % for tunge kjøretøy. Forutsatt 7 % tunge langs fv.1359 Garderveien gir dette en samlet trafikkvekst på ca. 33 % fram til 2045. Dvs. trafikken sør for Solerunden kan øke fra ÅDT 1155 i 2020 til ca. ÅDT 1500-1600 (1535) i 2045. Det understrekes at det vil være usikkerhet knyttet til en slik vekstprognose.

	2018-2030		2031-2050		2018-2050	
Fylke	Lette	tunge	lette	tunge	lette	tunge
Østfold	1,4 %	2,8 %	0,7 %	1,9 %	0,9 %	2,2 %
Akershus	1,7 %	2,2 %	0,8 %	2,0 %	1,1 %	2,1 %
Oslo	1,6 %	2,4 %	0,8 %	1,8 %	1,1 %	2,0 %

Figur 14 Fylkesvise vekstprognoser for årlig vekst (i %) i biltrafikken. Prognosene revideres hvert 4. år i forbindelse med NTP (kilde: EFFEKT-programmet til Statens vegvesen).

Nord for T-krysset med Solerunden preges trafikken i fv. 1359 av situasjonen i Solerunden. Prognosene for endringen biltrafikk fra 2018 til 2030 (*Sole i Vestby – trafikkanalyse, Asplan Viak mai 2019*) etter utbygging av Solerunden vurderes å være rimelige. Men fordi dagens trafikk er for høy i utgangspunktet ligger døgntrafikken i framtiden (år 2030) et sted mellom ÅDT 4000 og 5000. Det er ikke tatt høyde for endringer i elevtallet eller endringer av reisevanene til/fra skolene i prognosene.

Med trafikken fra virksomheten langs fv. 1359 Garderveien nord for Solerunden anslås trafikken inn mot T-krysset med fv. 1361 i nord ved Vestby sentrum å være ÅDT 4400.

3.1.2 Fv. 1357 Osloveien sør for sentrum.

Utvidelse av Vestby næringspark øst (Kartområde 65 i kommuneplanen) med formålet lager/logistikk var tidligere foreslått til å utgjøre ca. 670 daa. I *Trafikkanalyse - Kommuneplan for Vestby kommune, Multiconsult 04.01.2019* ble den forslåtte utvidelsen beregnet til å gi en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 2700 kjt/døgn.

Departementet har nå avgjort innsigelser til Vestby kommuneplan slik at utvidelsen av området 65 Søndre To/Vestby Næringspark Øst er nå på 223 dekar. Med bruk av de samme bilturproduksjonsfaktorene som benyttet over vil utvidelsen nå kunne gi ca. ÅDT 900. Utvidelse av ASKO (Kartområde 63) er på ca. 62 daa. Dette er tidligere beregnet av Multiconsult å skape en ÅDT på ca. 250.

Forutsatt en 50/50 trafikkfordeling nord/sør langs Osloveien til/fra Vestby næringspark øst og ca. 2/3 nord og 1/3 sør til/fra utvidelsen av Asko så vil ÅDT-trafikken langs Osloveien kunne øke med ca. 11-12 % pga. utvidelsen i næringsparkene.

Kommuneplanen for Vestby 2019-2030 legger kun opp til noe «vedlikeholdsvekst» for boliger i Hølen, ellers vil det være små endringer i de øvrige områdene langs Osloveien. Det samme gjelder også næringsutvikling utenom de omtalte næringsområdene over. Dette innebærer trolig at områdene for øvrig langs Osloveien vil ha en beskjeden trafikkvekst framover. Imidlertid kan utviklingen i nabokommunene Hobøl (Indre Østfold kommune) og Våler også gi noe trafikkvekst langs Osloveien (via fv. 151 Hobølveien og fv. 1026 Vålerveien).

Dersom man legger de generelle NTP-vekstprognosene for tidligere Akershus fylke til grunn for Osloveien vil dette gi en samlet trafikkvekst på ca. 35,4 % fra 2020 fram til 2045

(forutsatt 12 % tunge). Dette gir en ÅDT ca. ÅDT 8000 sør for Vestby sentrum. Dette vil kunne dekke opp både trafikkveksten fra næringsområdene langs Osloveien og annen trafikkvekst langs Osloveien sør for Vestby sentrum og vurderes å være på den sikre siden.

Trafikkmengden på fv. 1357 Osloveien nord for T-krysset med fv. 1361 Garderveien vurderes som et resultat av trafikkveksten på de øvrige vurderte veiene (ca. ÅDT 16-17 000) i området.

3.1.3 Fv. 1361 Garderveien fra Vestby sentrum

For trafikkutviklingen til/fra Vestby sentrum er det lagt til grunn at trafikkveksten framover (etter 2025) skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Trafikkmengden til/fra sentrum (og via sentrum) er justert opp med ca. 15 % fra 2020 for å ta høyde for vekst fram til 2025. Det anslås at trafikken til/fra sentrum med stengt bru kan utgjøre ca. ÅDT 12 000 i 2045.

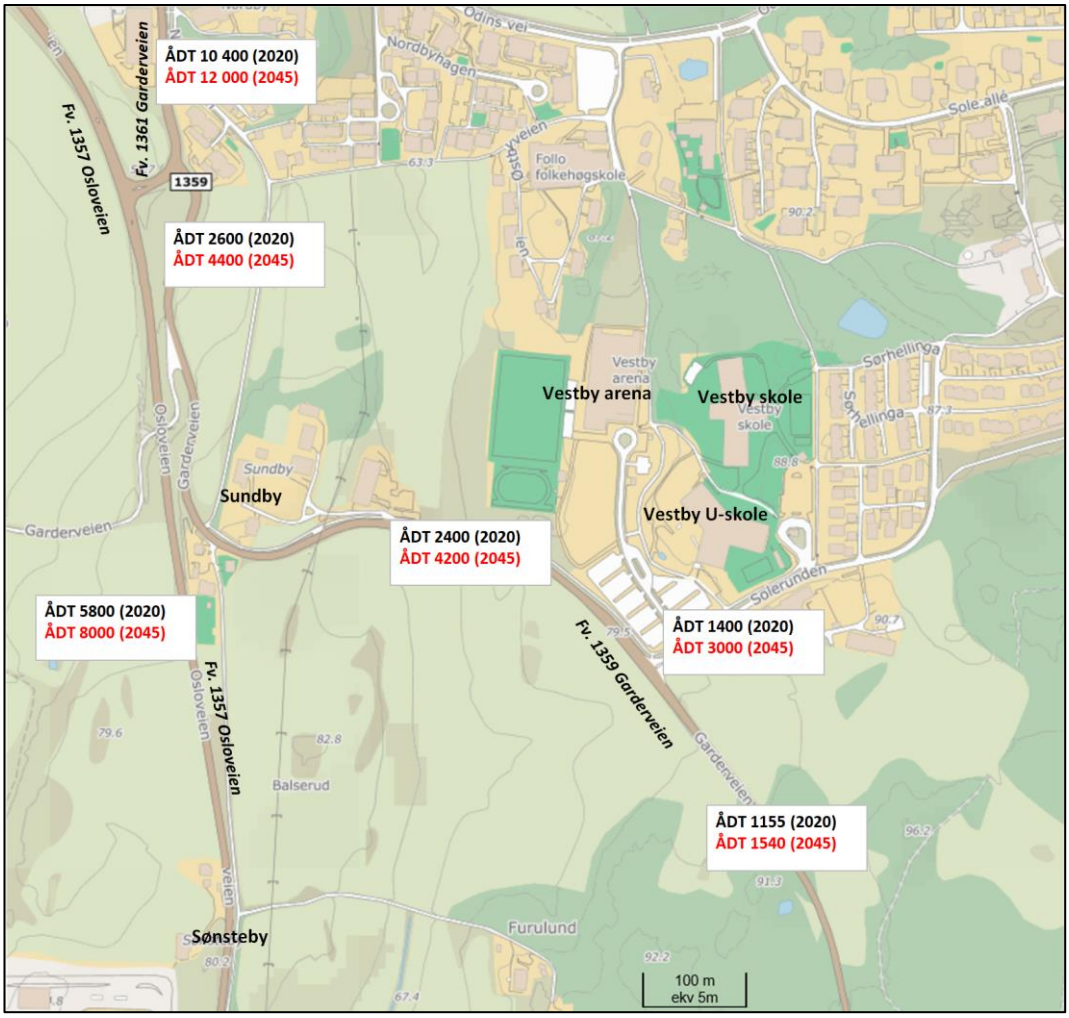
3.1.4 Oppsummert ÅDT i 2045

Oppsummert foreslås det å legge til grunn følgende trafikkfordeling på døgnnivå (ÅDT) i kryssområdet mellom Garderveien og Osloveien i 2045.

	2045	Garderveien sør	Osloveien sør	Osloveien nord	Sentrum	Sum
ÅDT Garderveien	4 400	-	660	2 420	1 320	4 400
ÅDT Osloveien sør	8 000	660	-	5 540	1 800	8 000
ÅDT Osloveien nord	16 840	2 420	5 540	-	8 880	16 840
ÅDT Garderveien sentrum	12 000	1 320	1 800	8 880	-	12 000

Figur 15 Forutsatt trafikkfordeling (ÅDT 2045) for kryssområdet mellom Osloveien og Garderveien sør for Vestby sentrum. Total er det en døgntrafikk på ca. ÅDT 20 600 i kryssområdet.

For trafikken i Garderveien er det forutsatt at 15 % går til/fra Osloveien sør, 55 % til/fra Osloveien nord og 30 % i retning Garderveien mot sentrum. Det vurderes at 15 % av trafikken mellom Garderveien sør og Osloveien sør er på den «sikre siden» og tilsvarer omtrent den andelen som Aimsun opererer med i morgenrushet (andelen i Aimsun i ettermiddagsrushet er under 10 % - se også bilag for detaljer i matrisene). En lavere andel, f.eks. 10 % ville bety ca. ÅDT 440 på denne relasjonen og noe høyere trafikk i retning Osloveien nord og til/fra sentrum i stedet.

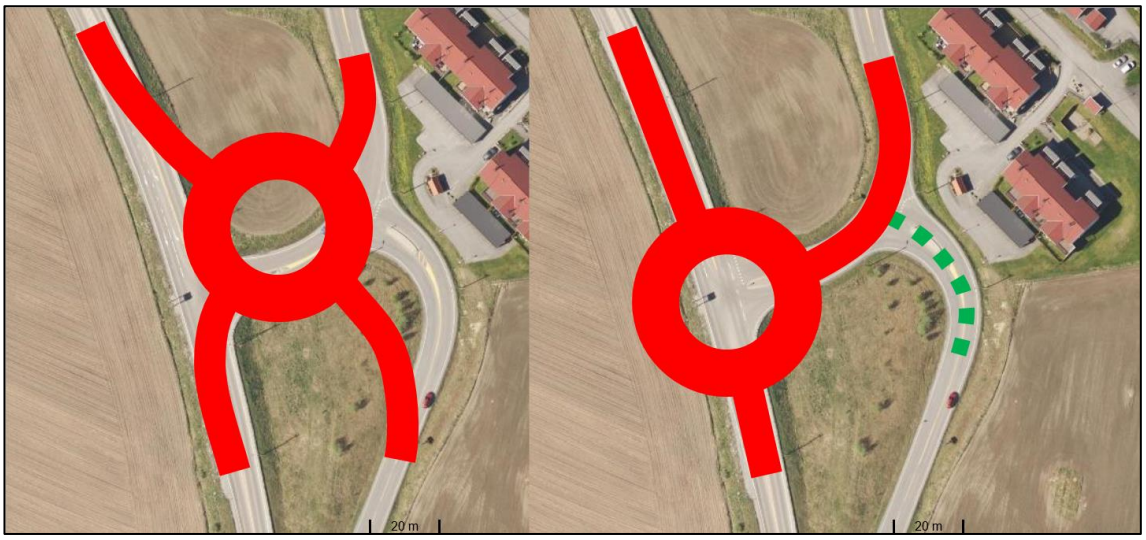


Figur 16 Beregnet ÅDT for dagens situasjon (2020) og fremtidig situasjon (2045) baserte på de beskrevne forutsetninger. Trafikktallet for fv. 1361 Garderveien forutsetter at dagens bru over Østfoldbanen stenges for ordinær biltrafikk også i «dagens situasjon». Kartkilde: www.finn.no

Det understrekes at det er usikkerhet knyttet til trafikkprognosene, særlig for år 2045.

3.2 Kryss mellom fv. 1361 Garderveien og fv. 1357 Osloveien

Vestby kommune har angitt at dersom fv.1359 Garderveien holdes åpen mellom Solerunden og Vestby sentrum slik som i dag blir det en firearmet rundkjøring i krysset Osloveien x Garderveien. Hvis det bygges en avlastingsvei og Garderveien blir stengt, blir det etablert en trearmet rundkjøring (se prinsippskisse under) i dette kryssområdet. Rundkjøringsløsningene er ikke skissert slik at løsningen er vurdert på prinsippnivå.



Figur 17 Prinsippskisse for rundkjøring mellom fv.1357 Osloveien og fv.1361 Garderveien sør for Vestby sentrum avhengig av om fv.1359 Garderveien holdes åpen (4 armet rundkjøring til høyre) eller stegnes for gjennomkjøring (3 armet rundkjøring til venstre). I løsningen med 3-armet kan dagens T-kryss fra fv.1359 Garderveien beholdes for gjenværende lokaltrafikk (indikert med grønn stiplet strek). Flyfoto: www.finn.no

Krysskapasiteten styres av utformingen. Kapasiteten kan økes ved å ha flere felter inn mot vikelinjen i rundkjøringen slik at flere kjøretøy kan utnytte ledige tidsluker i trafikkstrømmen som de eventuelt må vike for. Breddeutvidelsens lengde, trafikksammensetning mm har også noe betydning for kapasiteten. En annen mulighet til å utvide kapasiteten er å bygge et såkalt filterfelt utenom rundkjøringen. Dette er mest effektivt for de største svingebevegelsene gjennom krysset. F.eks. fra Osloveien nord til Osloveien sør og ikke minst mellom Garderveien fra sentrum til Osloveien nord.

Flyfotoet under fra krysset Rv.4 X Rv.22 på Gjelleråsen illustrerer et eksempel på en løsning for en 3 armet rundkjøring med filterfelt for trafikk fra Rv.4 nord til Rv.4 sør med fletting etter rundkjøringen. De øvrige armene har breddeutvidelse til 2 felt inn mot rundkjøringen. I dette eksempelet dekker hvert felt en svingebevegelse.

Figur 18 Rundkjøringen Rv.4 X Rv.22 på Gjelleråsen (NB! Nord er til venstre). Flyfoto: www.finn.no

3.3 Veivalg

3.3.1 Mellom Garderveien sør/Solerunden og rundkjøring Osloveien ved sentrum

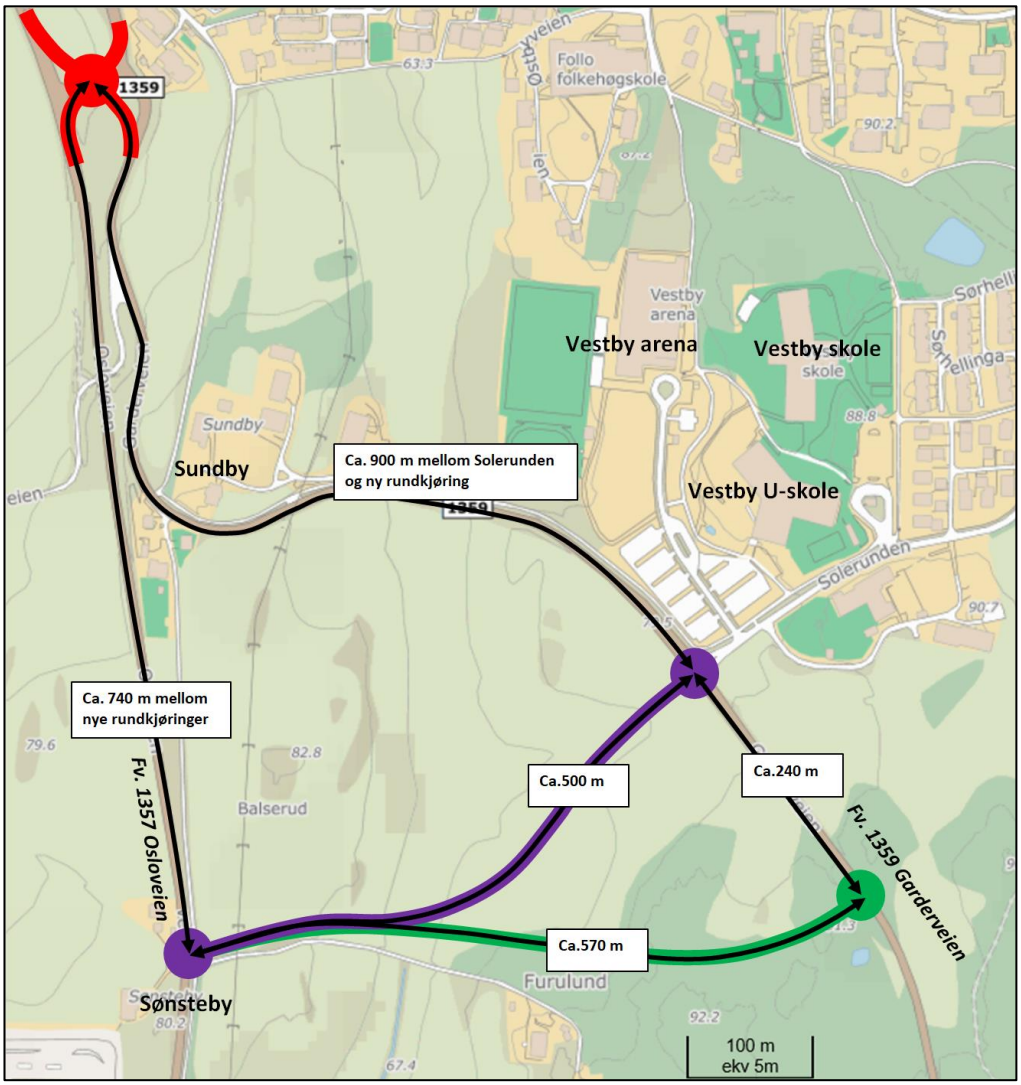
Mellom Solerunden og den nye rundkjøringen ved Garderveien mot sentrum vil det ta i overkant av 1 minutt å kjøre via dagens Gardervei forutsatt 60 km/t fartsgrense hele veien (ca. 0,9 km). Hvis man i alternativ 1 velger å kjøre via den nye avlastingsveien vil ta ca. 1,5 minutt å kjøre (ca. 1,2-1,3 km) den samme strekningen. Dvs. hvis trafikantene velger det korteste og raskeste veivalget mellom Solerunden/Garderveien sør, vil et fåtall velge å kjøre den nye avlastingsveien i retning Osloveien nord eller Garderveien mot sentrum. Dette til tross for at det er 80 km/t fartsgrense langs Osloveien.

I alternativ 2 blir kjøreavstandene via avlastingsveien enda lengre for trafikk til/fra Solerunden (ca. 0,3 km lengre enn i alternativ 1) og dette veivalget blir derfor enda mindre sannsynlig for trafikk til/fra Solerunden. For trafikk fra Garderveien sør blir kjøreavstanden via avlastingsveien i underkant av 0,2 km lengre enn i dag, men det vil fortsatt være raskest å kjøre via dagens Gardervei. En årsak er at man med bruk av den nye avlastingsveien må kjøre via en ekstra rundkjøring.

3.3.2 Mellom Garderveien sør/Solerunden og Osloveien sør

Trafikk mellom Solerunden/Garderveien sør og Osloveien sør vil ha nytte av avlastingsveien. Her er forskjellen i kjøreavstand fra Solerunden i alternativ 1 i forhold til dagens situasjon over 1,1 km og over 1 minutt kjøretid.

I alternativ 2 er ikke forskjellen i kjøreavstand og kjøretid fra Solerunden like stor (i overkant av 0,8 km kortere og i overkant av 0,5 minutt raskere enn i dag), men fremdeles vil bruk av den nye avlastingsveien være kortest/raskest. For Garderveien fra sør vil imidlertid tidsbesparelsen være større i alternativ 2 enn i alternativ 1 (ca. 1,3 km kortere enn i dag og i underkant av 1,5 minutter raskere enn via Garderveien ved sentrum).



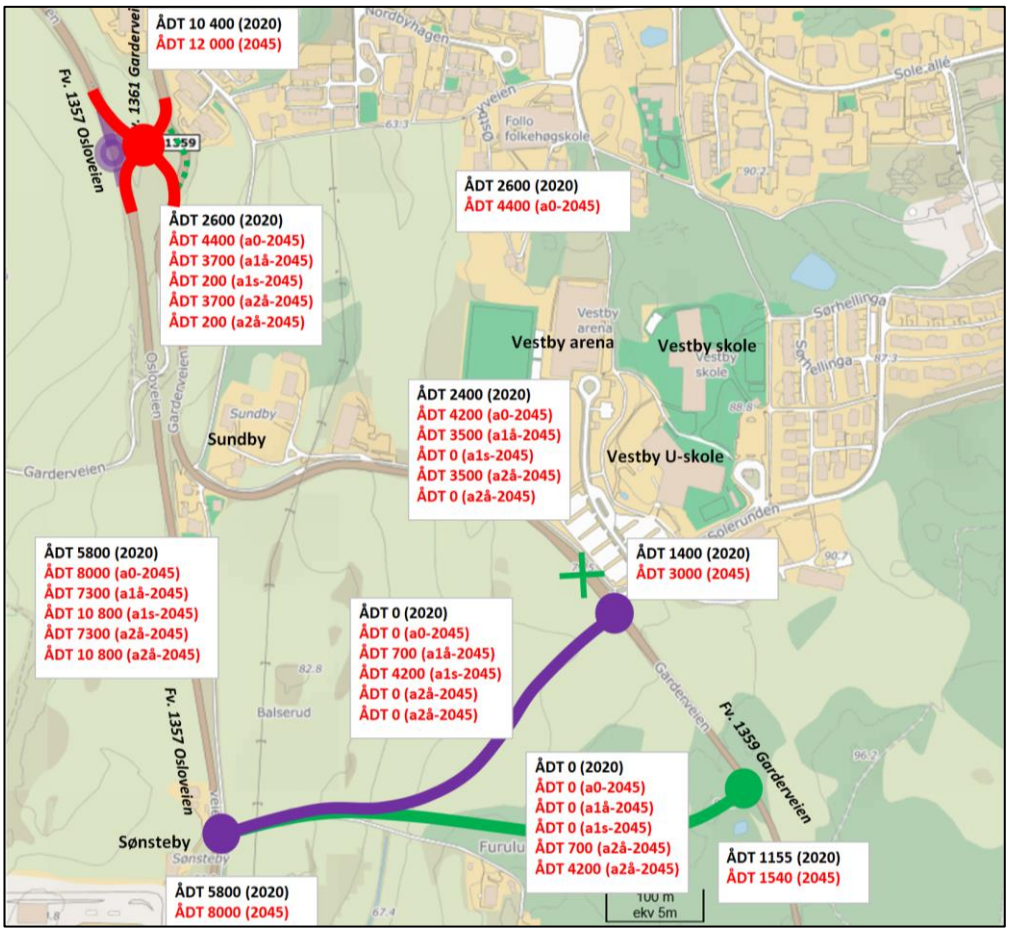
Figur 19 Oversikt over ca. kjøreavstander via ulike rutevalg. Den lilla og den grønne streken viser henholdsvis alternativ 1 og alternativ 2 for ny avlastingsvei (kartkilde: www.finn.no).

3.3.3 Stengning av Garderveien

Pga. at mesteparten av trafikken som oppstår langs Garderveien nord for Solerunden går nordover i retning mot sentrum, foreslås det eventuelt å stenge Garderveien rett nord for T-krysset med Solerunden. Dagens Gardervei vil da ha ca. ÅDT 200 inn mot fv.1361 Garderveien mot sentrum og det kan håndteres med dagens T-kryss uten behov for en 4. arm inn i rundkjøringen ved Osloveien ved sentrum.

Hvis Garderveien stenges mellom Solerunden og sentrum, så vil avlastingsveien i prinsippet ta mesteparten av trafikken på Garderveien ved sentrum (minus trafikken som oppstår nord for stengesnittet). ÅDT kan da bli ca. 4200 på den nye avlastingsveien.

3.3.4 Vurdering av avlasting av kryss fv.1357 X fv.1361



Figur 20 Beregnet ÅDT for dagens situasjon (2020) og fremtidig situasjon (2045) baserte på de beskrevne forutsetninger. Alternativ a1å betyr alternativ 1, men med åpen Garderveien mot sentrum, mens a1s betyr alternativ 1, men med stengt Garderveien mot sentrum (rett nord for Solerunden vist med grønt kryss) osv. Trafikktallene for fv. 1361 Garderveien fra sentrum forutsetter at dagens bru over Østfoldbanen stenges for ordinær biltrafikk. Kartkilde: www.finn.no

Den nye avlastingsveien vil primært avlaste den nye rundkjøringen mellom fv.1357 Osloveien og fv.1361 Garderveien sør for Vestby sentrum for trafikk mellom fv.1359 Garderveien sør og fv.1357 Osloveien sør. Det er anslått at trafikken på denne relasjonen utgjør inntil ca. 15 % av trafikken på Garderveien sør, dvs. ÅDT 6-700 i 2045. Dette utgjør beskjedne ca. 3 % av kryssbelastningen i rundkjøringen og har derfor liten betydning. Det er da ikke korrigert fra bidraget fra virksomheten langs Garderveien nord som i alternativ 2 med større sannsynlighet ikke vil velge avlastingsveien, m.a.o. fare for enda noe mindre avlasting.

3.4 Vurdering av kryssutforming

3.4.1 Krysset mellom avlastningsvei og fv.1359 Garderveien

Kryssene i hver ende av avlastingsveien foreslås i utgangspunktet utformet som en rundkjøring med 1 felts tilfarter. Dersom Garderveien stenges nord for Solerunden så blir dette en 3-armet rundkjøring i alternativ 1 (i alternativ 2 blir det en 3-armet rundkjøring uavhengig av om Garderveien stenges nord for Solerunden). Et eventuelt T-kryss vil være kapasitetsmessig tilstrekkelig ved Solerunden, men siden fylkesveien vil følge avlastingsveien-Garderveien, mens hovedstrømmen følger avlastingsveien-Solerunden vurderes en rundkjøring å være best.

3.4.2 Krysset mellom avlastningsveien og fv.1357 Osloveien

Rundkjøringen mellom avlastingsveien og Osloveien bør på sin side breddeutvides til 2 felt inn fra Osloveien nord for bedre å kunne håndtere situasjonen med stengt Gardervei. Sirkulasjonsarealet må da være stort nok til at lette kjøretøy kan svinge til venstre samtidig med at kjøretøy kjører rett fram begge fra Osloveien sør. Breddeutvidelsen bør være ca. 25-30 m pga. modulvogntog langs Osloveien.

3.4.3 Rundkjøringen sør for Vestby sentrum (fv.1357 X fv.1361)

Rundkjøringen sør for sentrum kan av kapasitetshensyn vurderes med filterfelter og fletting mellom Osloveien nord og Osloveien sør og mellom Garderveien fra sentrum og Osloveien nord.

Det er gjennomført en grov kapasitetsberegning av krysset basert på antagelse om 12 % flat andel av ÅDT i makstimen og 5 % tungtrafikkandel.

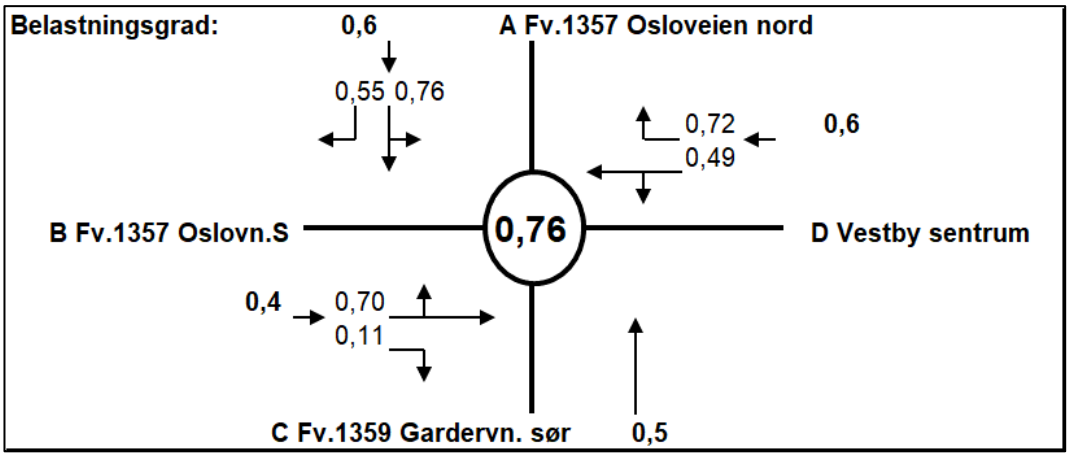
Kapasiteten i adkomstrundkjøringen i makstimen er beregnet vha. Statens vegvesen kapasitetsberegningsmetodikk fra *Håndbok 127, Kapasitet i kryss, beregningsmetoder for ikke-signalregulerte kryss (Statens vegvesen, 1985)*. I beregningene er det det sett på krysset isolert sett uten påvirkning av omliggende kryss etc. Metoden tar ikke tatt hensyn til eventuell gangtrafikk i tilfartene. Sistnevnte vurderes å ha relativt liten betydning da det er lite gangtrafikk i rundkjøringen.

I kapasitetsberegningene beregnes bl.a. belastningsgraden B, som er forholdstallet mellom trafikkvolum og kapasitet (belastningsgrad B = trafikkvolum / kapasitet). En belastningsgrad på B=1,0 innebærer at 100 % av teoretisk kapasitet er utnyttet med

tilhørende dårlig trafikkavvikling. I praksis regner en med at B opp mot 0,80-0,85 (80 - 85 % kapasitetsutnyttelse) gir en akseptabel trafikkavvikling. For belastninger nær kapasitetsgrensen vil det være usikkerhet knyttet til tall for kødannelser, osv. Fordi situasjonen i krysset er litt spesiell, så er det regnet med en skjevbelastning av trafikken i tilfartene.

I kapasitetsberegningen er det forutsatt breddeutvidelse til 2 felt inn mot alle armer (forutsatt 3,5 m feltbredde uten stigning) med unntak av fv.1359 Garderveien fra sør som er foreslått med 1 felt. Breddeutvidelelsen i Osloveien gjøres over 30 m, mens for fv.1361 Garderveien fra sentrum gjøres breddeutvidelsen over 15 m.

Kapasitetsberegningen av en firearmet rundkjøring viser en akseptabel i rundkjøringen med en belastningsgrad på B=0,7-0,8 uten ny avlastingsvei. Høyest belastning vil det være i tilfarten fra fv.1357 Osloveien nord i kjørefeltet som betjener trafikk i retning fv.1359 Garderveien og fv.1361 Garderveien mot sentrum. Det kan også bli relativt høy belastning i tilfarten fra fv.1357 Osloveien fra sør og i fv.1361 Garderveien fra sentrum (se figuren under).



Figur 21 Beregnet belastningsgrad i en ev. 4-armet rundkjøring i ettermiddagsrush i 2045.

Med ny avlastingsvei, men åpen fv.1359 Garderveien reduseres belastningsgraden noe i rundkjøringen, men ikke veldig mye da trafikken som forsvinner er liten.

Med stengt fv.1359 Garderveien mot sentrum etableres det i stedet en 3 armet rundkjøring i krysset med de samme forutsatte breddeutvidelsene som over.

Kapasitetsberegningene viser også en akseptabel belastningsgrad i overkant av B=0,7 også for en slik løsning.

3.5 Vurdering behov for parallell GS-vei langs avlastingsveien

3.5.1 Kriterier

Det er tidligere (i veifaglig notat) foreslått å legge til grunn at avlastningsveien opparbeides med veiklasse Hø2 iht. SVVs HB N100 (2019). Antatt fartsgrense er 60 km/t på den nye veien med rundkjøringer i hver ende med en diameter på 41 meter for å sikre at modulvogntog kommer seg gjennom uten problemer.

Ifølge Vegnormalen (SVVs HB N100, 2019) bør løsninger for gående og syklende løses via lokalt veinett eller eventuelt som parallell gang- og/eller sykkelvei. Sistnevnte vurderes å være aktuell her.

En eventuell parallell gang- og/eller sykkel bør etableres når:

- ÅDT er over 1000 og potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller strekningen er definert som skolevei

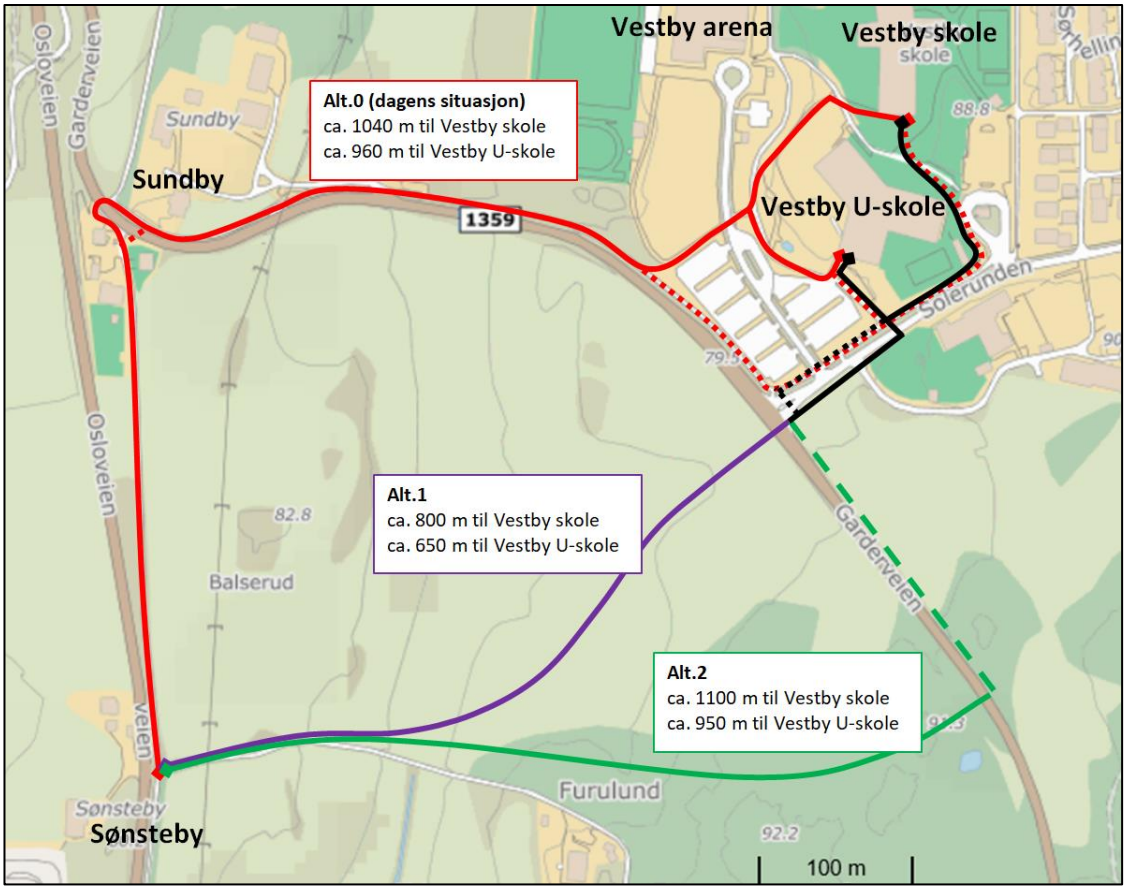
Dersom det er vanskelig å få til en egen gang- og/eller sykkelvei og der hvor ÅDT < 4000, kan skulderen utvides til 1,5 m på begge sider. Denne løsningen bør ikke brukes på strekning definert som skolevei. Eventuell kryssing mellom gang- og/eller sykkelvei og vei bør være planskilt eller signalregulert kryssing i plan for ÅDT > 6000.

3.5.2 Vurdering

Hvis ikke eksisterende Gardervei stenges for gjennomkjøring mellom Solerunden og sentrum vil ÅDT være under 1000 og det vil være mindre behov for en avlastingsvei.

Dersom det ikke etableres en ny GS-vei langs en eventuell ny avlastingsvei, bør skoleelevene benytte dagens GS-veier. Skoleelevene må da krysse den nye avlastningsveien i plan ved rundkjøringen ved Osloveien. Dette vurderes å kunne bli en akseptabel løsning. Videre må man som i dag krysse fv. 1359 Garderveien ved Sundby. Dette krysningspunktet er mer krevende, men avlastingsveien vil medføre at trafikkvolumet langs Garderveien går ned.

Stenges fv. 1359 Garderveien mot sentrum som følge av avlastingsveien, kan situasjon ved dette kryssingsstedet bli mye bedre enn i dag, med nesten ingen kryssende trafikk.



Figur 22 Sammenligning av omtrentlige gangavstander mellom Osloveien ved Sønsteby og henholdsvis Vestby skole og Vestby Ungdomsskole i dagens situasjon og i alternativ 1 og 2 (kartkilde: www.finn.no).

Det er vurdert forskjeller i gangavstander i alternativ 1 og 2 sammenlignet med dagens situasjon (alternativ 0). Det er antatt at skoleelevene i hovedsak velger korteste gangrute. Forskjellene er vist i figuren over.

Følgende konklusjoner kan trekkes med basis i sammenligning mellom ulike gangavstander i ulike alternativer.

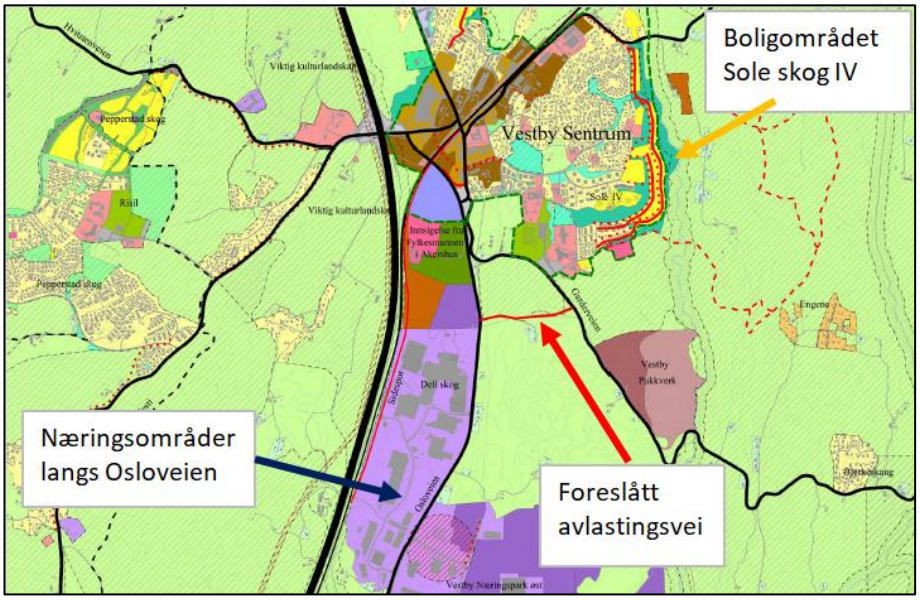
- I alternativ 1 kan det være behov for å tilrettelegge for gang- og sykkeltrafikk langs den nye avlastningsveien for å sikre skoleveien for skolebarn bosatt langs fv.1357 Osloveien sør for Sønsteby. Tilretteleggingen (GS-vei) langs avlastingsveien bør legges på sørsiden av avlastingsveien.
- Det bør i tillegg tilrettelegges for GS-trafikk på sørøstsiden av Solerunden fra fv. 1359 Garderveien og fram til ungdomsskolen med et nytt foreslått kryssingspunkt over Solerunden. Dette for at gangtrafikken skal slippe å krysse trafikkstrømmen inn til Vestby Arena og ungdomsskolen (parkeringsplassen) to ganger. Det vil

også være et behov for et kryssingspunkt over Solerunden ved fv. 1359 Garderveien.

- Fordi en gang-/sykkelvei langs avlastingsveien i alternativ 2 ikke er særlig kortere enn dagens skolevei, trenger man ikke i samme grad som i alternativ 1 å etablere en parallell GS-vei langs avlastingsveien. Dette også fordi en eventuell GS-vei vil medføre et behov for en ny GS-vei langs fv. 1359 Garderveien mellom den nye rundkjøringen og Solerunden for å bli en akseptabel løsning.
- Det kan være en bedre løsning å forbedre/forkorte dagens gangkryssings-løsninger ved Sundby i stedet for å bygge nye GS-veier i alternativ 2.

3.5.3 **Andre behov**

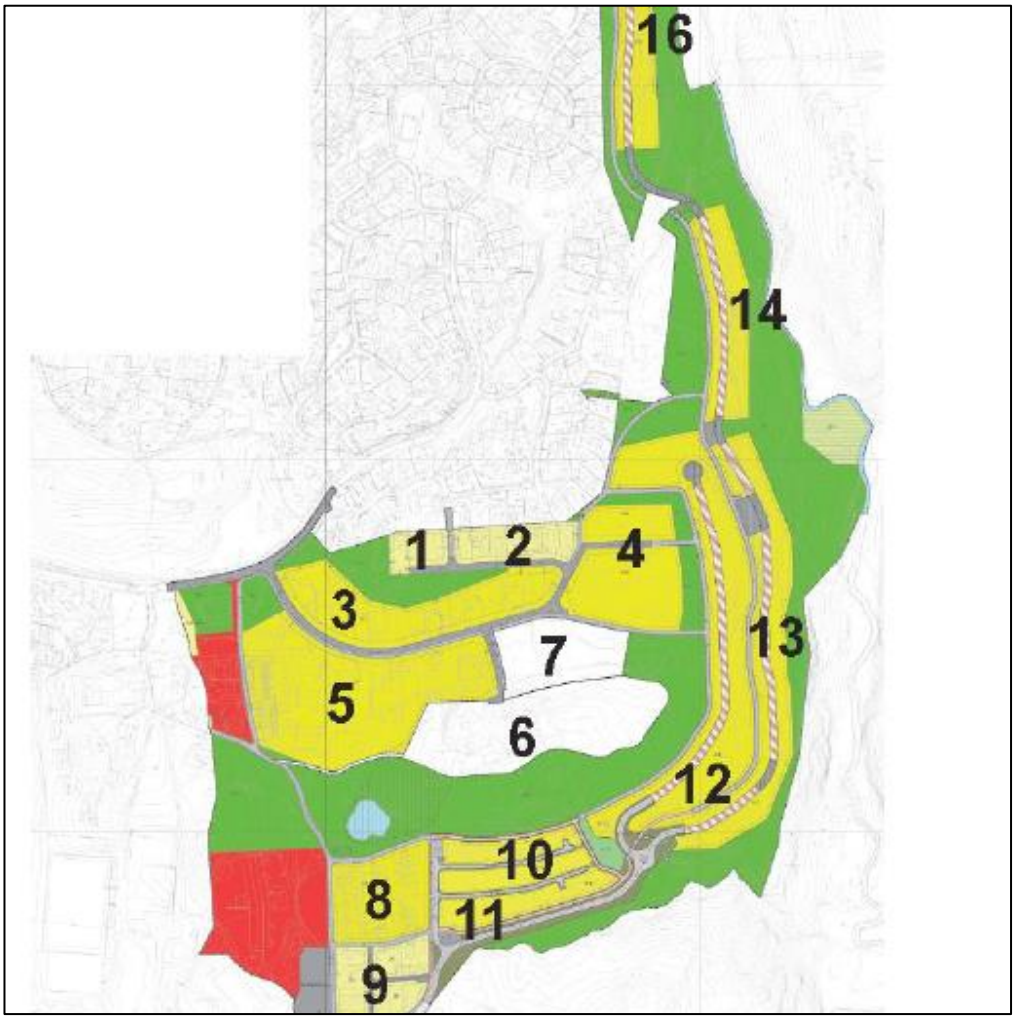
For andre GS-reiser mellom Solerunden og Osloveien ved Sønsteby vil bruk av avlastingsveien være kortere enn bruk av dagens veinett. Spesielt i alternativ 1 som er ca. 3-400 m kortere enn alternativ 0. Alternativ 2 vil også være noe kortere (0-100 m).



Figur 23 Oversikt over områder som kan ha betydning for evt. andre GS-reiser langs den foreslåtte avlastningsveien (næringsområder langs Osloveien med lilla farge og boligområdet Sole skog IV med gul farge). Kartgrunnlaget er fra vedtatt kommuneplan 2019-2030 (i kraft 18.03.2019).

Næringsparkene langs fv. 1357 Osloveien (Deli Skog, Vestby Næringspark øst) rommer i dag mange arbeidsplasser. Vestby kommune har i alt ca. 8000 arbeidsplasser. Ca. 20-25 % av disse ligger i Næringsparkene langs fv. 1357 Osloveien. Videre er ca. 30-40 % av de sysselsatte bosatt i Vestby kommune sysselsatt i egen kommune. Dette kan innebære at ca. 7-9 % av de sysselsatte bosatt i Vestby arbeider i næringsparkene langs Osloveien. Det antas at dette tilsvarer at ca. 4 % av de bosatte i Vestby har et behov for å reise til/fra næringsparken.

Boligområdet Sole skog IV feltene B8-B13 rommer over 1000 personer. Hvis 4-5 % av disse har jobb i næringsparkene langs Osloveien så vil disse skape et transportbehov på ca. 100 turer per arbeidsdag (t/r). I tillegg kan også andre felter på Sole skog IV ha nytte av evt. GS-forbindelser langs en evt. ny avlastingsvei. F.eks. felt B6 og B7 rommer 3-400 bosatte slik at totalt potensiale antagelig er godt over 100 turer per dag.



Figur 24 Oversikt over byggeområder på Sole skog IV i Vestby kommune.

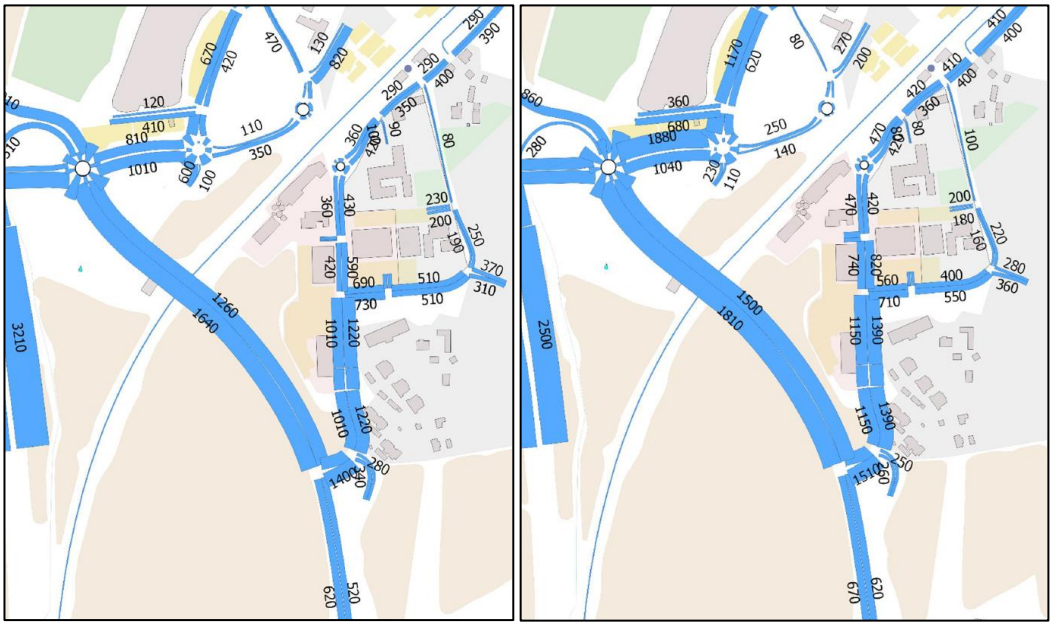
Hvis andelen som går eller sykler er 20 % blir dette allikevel ikke flere enn ca. 20-30 GS-turer per arbeidsdag. I tillegg kommer noen GS-turer for andre reisehensikter (folk som går tur, fritidsaktiviteter osv.), men allikevel vurderes potensialet totalt sett å være under 50 GS-turer per dag.

Det vurderes derfor at det er primært skolevei som må legges til grunn for et evt. behov for GS-vei langs avlastingsveien og da er det alternativ 1 hvor dette er mest aktuelt.

4 Bilag – Aimsun-data og SSB pendle-data

Aimsun

Det foreligger en AIMSUN-modell som ble kalibrert i 2017/2018 som håndterer situasjonen rundt Vestby sentrum i rushene morgen (kl.7-9) og ettermiddag (kl.15-17). Modellberegninger viser følgende trafikktall som følge av stengt bru (for øvrig med dagens veinett):



Figur 25 Trafikkvolum (kjt) to timer morgen (til venstre) og ettermiddag (til høyre) med stengt bru og med 2017 trafikketterspørsel (kilde: Vestby sentrum, Trafikkanalyse ved stengt jernbanebru, Rambøll, mars 2019).

Trafikkberegningene viser at rushtrafikken er noe større på ettermiddagen enn på morgenen og fokus er derfor mest rettet mot situasjonen på ettermiddagen. En annen ting som synes å være tilfelle er at trafikken ikke har veldig klar rushretning og at trafikken er nokså jevnt fordelt på retning.

Figurene under viser trafikkmatrisene for kryssområdene mellom Garderveien, Osloveien sør og nord og Garderveien mot sentrum for største hele time i rushene (kl.7-8 og kl.15-16). Tallene bekrefter at timetrafikken er aller størst på ettermiddagen. For Garderveien er trafikken klart størst om morgenen, men nivået er ikke like høyt som makstimen i tellingen i krysset Garderveien X Solerunden indikerer (ca. 2/3 av nivået, 137+169 = 306 i matrisen, sammenlignet med 218+240=458 i tellingen). En forklaring er at timevolumet spesielt i makstimen i tellingen ikke nødvendigvis følger hele klokketimer – men f.eks. er mellom kl.7:30-8:30 i forbindelse med skolestart og SFO. På ettermiddagen er trafikken gjerne noe mer jevnt fordelt og makstimen er ikke nødvendigvis like «spiss».

Matrisene indikerer at i morgenrush går ca. 25 % av trafikken i Garderveien sør i retning til/fra Vestby sentrum, ca. 59 % i retning Osloveien nord og 16 % i retning Osloveien sør. Tilsvarende tall for ettermiddagsrushet tilsier ca. 32 % i retning til/fra Vestby sentrum, ca. 62 % i retning Osloveien nord og 7 % i retning Osloveien sør.

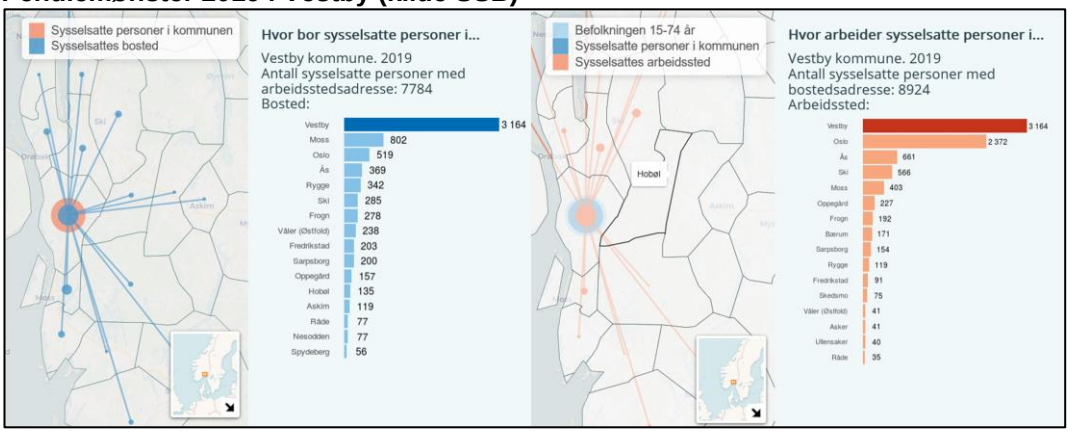
I forhold til trafikken til/fra Vestby sentrum i morgenrushet (inkluderer også noe trafikk til/fra Kroerveien og Odins vei) så går ca. 6-7 % av trafikken til/fra Garderveien sør, ca. 81 % i retning til/fra Osloveien nord og 12 % i retning Osloveien sør. Tilsvarende tall for ettermiddagsrushet tilsier ca. 5 % i retning til/fra Garderveien sør, ca. 80 % i retning Osloveien nord og ca. 15 % i retning Osloveien sør.

fra \ til	Osloveien nord	Sentrum	Garderveien	Osloveien sør	**Sum**
Osloveien nord		512	99	236	**847**
Sentrum	450		44	52	**546**
Garderveien	82	32		23	**137**
Osloveien sør	141	94	26		**261**
Sum	**673**	**638**	**169**	**311**	**1 791**

fra \ til	Osloveien nord	Sentrum	Garderveien	Osloveien sør	**Sum**
Osloveien nord		570	74	250	**894**
Sentrum	499		27	84	**611**
Garderveien	63	40		9	**112**
Osloveien sør	197	112	7		**316**
Sum	**759**	**722**	**108**	**343**	**1 933**

Figur 26 Timesmatriser (kjt/t) for kl.7-8 (til venstre) og kl.15-16 (til høyre) i 2017 i kryssområdet mellom Osloveien nord og sør, Garderveien mot sentrum og Garderveien mot Garder/Solerunden (hentet fra Aimsun-modellen).

Pendlemønster 2019 i Vestby (kilde SSB)



Figur 27 Pendlemønster for Vestby kommune for 2019 (bosted for sysselsatte i Vestby til venstre og arbeidsted for sysselsatte bosatt i Vestby til høyre). Datakilde: www.ssb.no

I Vestby kommune var det per 1.1.2019 i alt 17 824 bosatte. Av disse var ca. 50 % sysselsatt. Av de sysselsatte bosatt i Vestby kommune var ca. 36 % også sysselsatt i Vestby kommune, mens i ca. 5 % var sysselsatte i nabo kommunene Moss og Våler kommune. Rundt regnet ¼ (+/-) av arbeidsplassene i Vestby kommune er for øvrig lokalisert i områdene langs Osloveien sør for Vestby sentrum.