

Beregnet til
Statsbygg

Dokument type
Notat

Dato
Juni 2024

BUF Lierfoss detaljregulering. Trafikk- og mobilitetsvurderinger

Oppdragsnavn **BUF Lierfoss. Detaljregulering**
Prosjekt nr. **378020274-007**
Mottaker **Statsbygg**
Dokument type **Notat**
Versjon **03**
Dato **26.02.2023**
Rev. dato **28.06.2024**
Utført av **Magne Fjeld**
Kontrollert av **Ingeborg Haugen Langsjøvoid**
Godkjent av **Heidi Jensseter**
Description **Trafikale konsekvenser av foreslåtte bygningstiltak på Statsbyggs eiendom på Lierfoss**

Rambøll
Harbitzalléen 5
Postboks 427 Skøyen
0213 Oslo

T +47 22 51 80 00
<https://no.ramboll.com>

Confidential

INNHOOLD

1.	INNLEDNING	2
1.1	Bakgrunn	2
2.	DAGENS SITUASJON	5
2.1	Trafikkmengder	5
2.2	Skiltet fartsgrense	5
2.3	Trafikkulykker	5
2.4	Adkomst og parkering	6
2.5	Kollektivtrafikk	7
2.6	Forhold for gående og syklende	8
2.7	Parkering på eiendommen	8
3.	DAGENS OG FRAMTIDIG BRUK OG TRAFIKKSITUASJON	9
3.1	Nøkkeltall for ansatte og bilbruk	10
4.	TRAFIKALE KONSEKVENSER	14
5.	BEHOV FOR TILTAK	16
6.	OPPSUMMERING	17

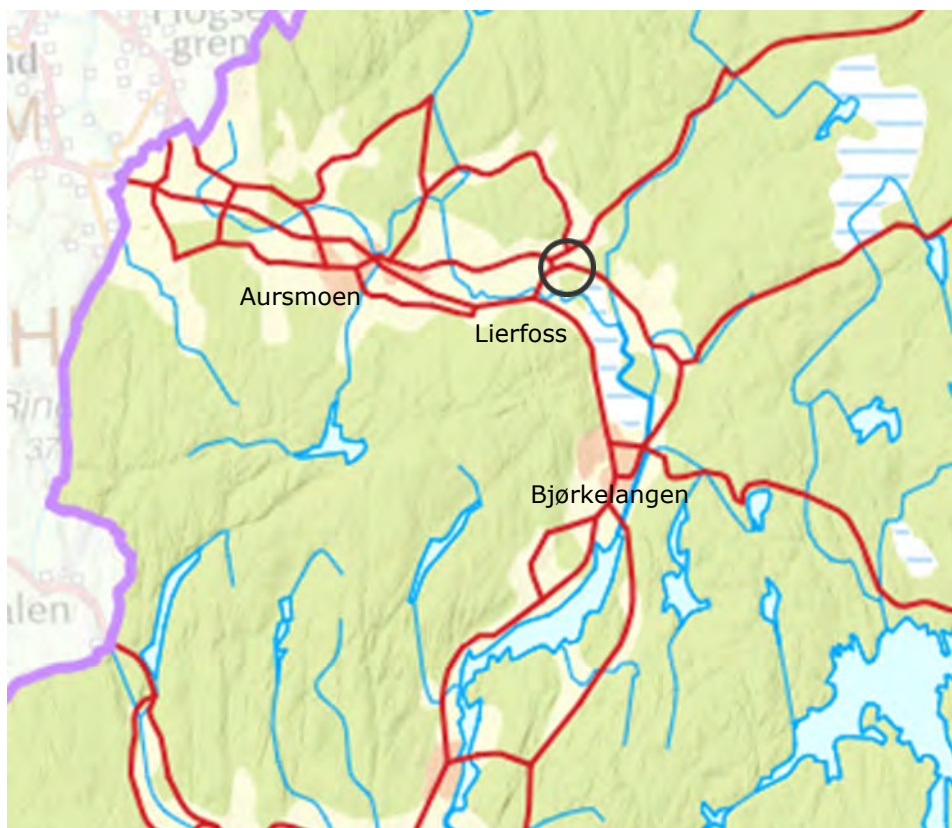
1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Statsbygg trenger bistand med å regulere eiendommen gnr/bnr 171/40, 171/76, 171/19 og 238/11 på Lierfoss i Aurskog-Høland kommune. Eiendommen eies av Statsbygg, men benyttes i dag av Bufetat region øst, og brukes som omsorgsinstitusjon for statlig barnevern (Lierfoss ungdoms- og familiesenter). Reguleringsplanen skal legge til rette for at Statsbygg kan gjennomføre byggetiltak på eiendommen, herunder riving og nybygg. Noe av bebyggelsen er gammel og utforming av utearealer er ikke hensiktsmessige. Bufetat har behov for en økning av dagens arealer, med en planlagt ny avdeling for barn med behov for særlig tilpassede tiltak og bedre plass til det nasjonale Spisskompetansemiljø for trygghet og sikkerhet (SKM-TS).

Området er ikke regulert i dag og byggetiltaket utløser derfor krav om reguleringsplan. Statsbygg har i 2021-2022 utredet et konsept for å løse Bufetats behov på eiendommen. Konseptet består av at hovedhuset og øvrige institusjonsbygg på eiendommen skal rives og erstattes med nye bygg. Leveransen fra Henning Larsens vil bestå av planforslag med tilhørende utredninger, hvorav denne utredningen vil dekke de trafikk- og mobilitetsmessige forholdene.

Det legges opp til en planprosess med antatt førstegangsbehandling av planforslaget før sommeren 2024.



Figur 1-1 Planområdets plassering i kommunen, vist med svart sirkel (Aurskog-Høland kommune, 2023).

Eiendommen ligger tett inntil Haneborg skole, ved Haneborgveien i Aurskog-Høland kommune. Lokaliseringen er vist på oversiktskart i figur 1-1, og mer detaljert på kommunens arealplankart i figur 1-2, samt på flyfoto i figur 1-3.

Lierfoss ligger i et jordbruksbelte, som strekker seg gjennom Aurskog-Høland, som vist i figur 1-1. Nærmeste tettsted til Lierfoss ungdoms- og familiesenter er Aursmoen, som ligger ca. 5 km vest for planområdet (6 min med bil). På og i nærheten av Aursmoen er det barnehager, barne- og ungdomsskole og handelssenter. Kommunesenteret i Bjørkelangen ligger ca. 6 km sør for planområdet (7 min med bil). På Bjørkelangen er det handelssenter, legevakt, idrettsanlegg og videregående skole. Lillestrøm er nærmeste by, og ligger ca. 30 km vest for planområdet (30 min med bil).

Som tidligere nevnt er ikke eiendommen regulert i dag, men atkomsten til eiendommen er regulert sammen med atkomst til de nærmeste boligene på østsiden. Disse har adresse Liaveien.



Figur 1-2. Eiendommens plassering på kommunens plankart (Bakgrunnskart: Aurskog-Høland kommune).



Figur 1-3 Planområdet og tilgrensende områder. Forslag til planavgrensning vist med rød stiplet linje (Kilde: Norgebilder.no, 2024).

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Trafikkmengder

Planområdet har atkomst fra fv. 1465 Haneborgveien, som ligger syd for eiendommen. Nord for bebyggelsen går fv. 1468 Nordre Mangen vei. Autenstubben som også er fylkesvei går mellom disse og er en sidearm av fv. 1465. Atkomst til eiendommen er fra Liaveien som er privat vei. Registrerte trafikkmengder er vist på figur 4. Biltrafikken i området er liten, og det er ikke noen registrerte framkommelighetsproblemer på vegnettet i området.



Figur 4 Registrerte trafikkmengder (ÅDT) på veinettet i tilknytning til planområdet (Kilde: Vegkart.no. Bakgrunnskart: Finn.no)

2.2 Skiltet fartsgrense

Forbi planområdet er skiltet fartsgrense i fv. 1465 Haneborgveien 60 km/t. Dette gjelder også fv. 1465 Autenstubben, mens fv. 1468 Nordre Mangen vei har fartsgrense på 40 km/t forbi skolen.

2.3 Trafikkulykker

Det er registrert kun én ulykke med personskade de siste 10 årene i nærområdet, i fv. 1465 Haneborgveien, rett øst for avkjøringen til planområdet. Her skjedde det en møteulykke mellom en personbil og en lastebil en fredag ettermiddag i mars i 2013, med tørr, bar veg og god sikt.

Om man utvider analyseperioden lengre tilbake i tid finner man en kryssulykke ved venstresving i krysset med fv. 1465 Autenstubben en lørdagskveld i juli i 1987. Her ble en syklist skadet. Videre finner man 5 ulykker ca. 400 m sydvest for planområdet ved Våler gård: En møteulykke mellom to personbiler ved avsvingning til Vestre Waaler vei tidlig en lørdagskveld i tussemørke i januar på snøføre, og fire utforkjøringsulykker i kurver rett utenfor eller nord for Våler gård (den ene på

glatt føre en kveld i november, en ulykke en lørdagsnatt i august, en tidlig morgen i juli og en lørdagsmorgen i august). Disse ulykkene er fordelt på to perioder på 90-tallet og for ca. 12 – 15 år siden. Dette er typiske ulykker for landsbygdforhold og er ikke mange for en så vidt lang periode.

Lokaliseringen av trafikkuulykker fra 1987 og fram til 2022 er vist i figur 5.



Figur 5 Politirapporterte trafikkuulykker i nærområdet fra 1987 til 2022 (Bakgrunnskart: Vegkart.no).

2.4 Atkomst og parkering

Som tidligere nevnt er dagens atkomst til Ungdoms- og familiesenteret fra Liaveien, felles med 5 eneboliger. Tidligere var atkomsten litt lenger vest, der det i dag står en garasje. Avkjørselen er senere flyttet og slått sammen med atkomst til Liaveien 9 før det for ca. 15 år siden ble bygd flere eneboliger øst for eiendommen. Flyttingen var sannsynligvis motivert ut fra siktforhold ut mot fv. 1465 Haneborgveien. Opprinnelig atkomst hadde vanskelige siktforhold grunnet et høybrekk vest for daværende avkjørselspunkt.

2.5 Kollektivtrafikk

Nærmeste bussholdeplass er «Sletner veikryss» der fv. 1465 Haneborgveien og fv. 1465 Autenstubben møtes. Denne holdeplassen betjenes kun av åpne skoleskyslinjer til og fra flere skoler (Haneborg, Aursmoen, Bjørkelangen og Kjelle) med til sammen ca 10 avganger hver skoledag knyttet til skolestart eller -slutt:

Linje 2131

Mokroken – Finstadbru – Borstad – Svensjø bru – Hedum - Haneborg skole – Bogstad – Aursmoen skole

Linje 2134

Ulviken – Borstad – Finstadbru – Aursmoen - Bogstad – Haneborg skole

Linje 2135

Søndre Mangen – Haugrim – Lierfoss – Bjørkelangen

Linje 2137

Aursmoen – Lomsnes – Ekeberg – Harkerud – Killingmo – Finstadbru – Aursmoen – Aurskog Meieri – Lierfoss – Bjørkelangen

Linje 2139

Bjørkelangen - Eidslia – Kjelle – Haugrim – Holmenbyen - Lierfoss

Linje 2176

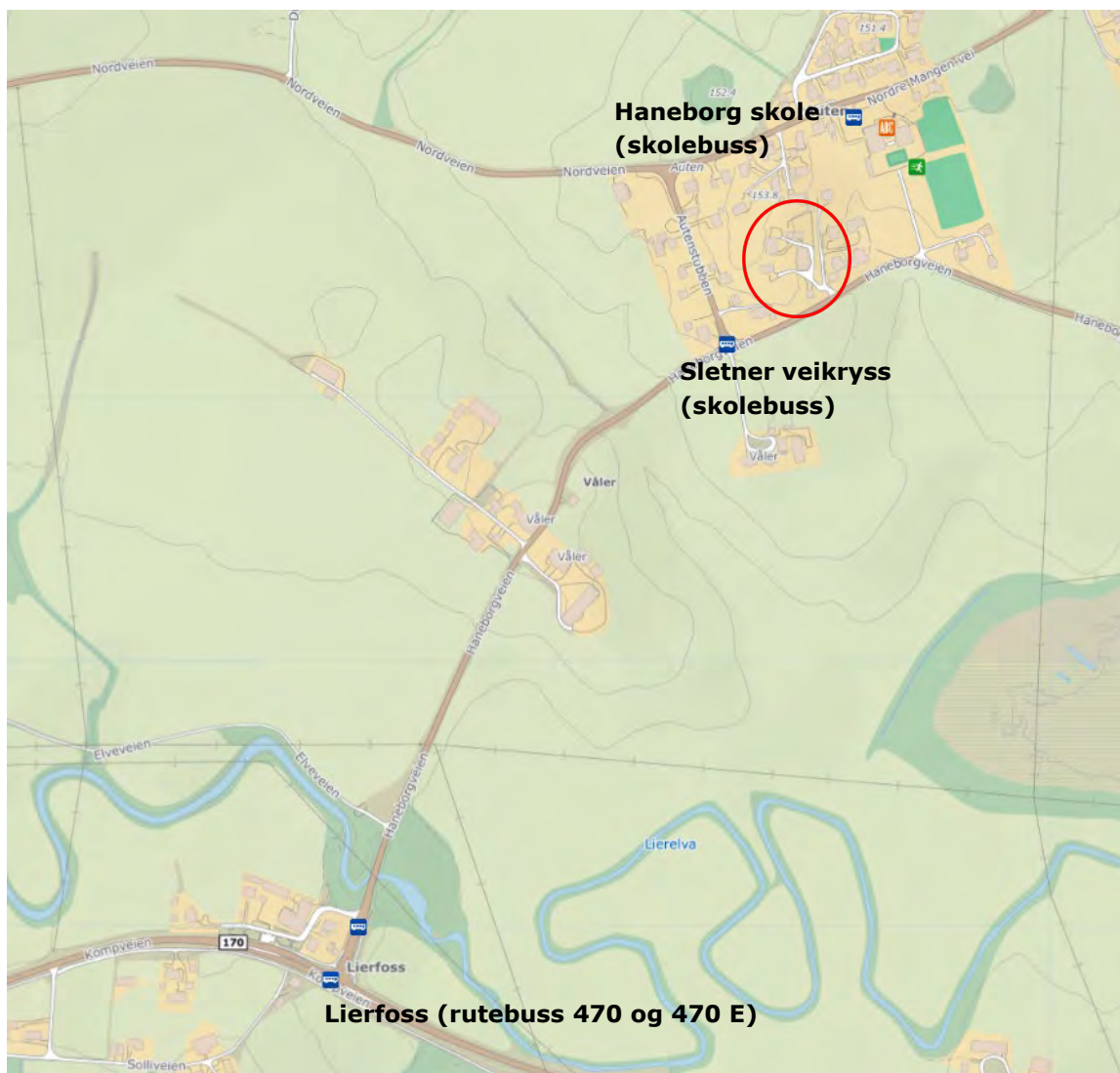
Kjelle – Bjørkelangen vgs. – Haugrim – Holmenbyen – Bogstad – Svensjø bru – Borstad – Finstadbru - Killingmo

De fleste av disse linjene (2131, 2134, 2135 og 2137) betjener også holdeplassen Haneborg skole i fv. 1468 Nordre Mangen vei, som også ligger innenfor gangavstand til planområdet. Denne holdeplassen betjenes i tillegg av:

Linje 2132

Aursmoen – Borstad – Ulviken – Hedum – Haneborg skole

Den nærmeste bussholdeplassen med et frekvent og godt busstilbud er på Lierfoss, ca. 1,0 km unna. Herfra går linje 470 mellom Bjørkelangen og Lillestrøm i timesavganger (halvtime i rush) mellom 05:07 og 23:07. I tillegg går 470 E med 5 avganger morgen og ettermiddag (på motsatt kvarter som 470) mellom Bjørkelangen og Helsfyr. Dette er et stopp som i noen grad også benyttes av beboere og ansatte ved BUF Lierfoss. Beboere kjøres og hentes da normalt med Ungdoms- og familiesenterets egne biler til/fra buss.



Figur 6 Bussholdeplasser i området (Bakgrunnskart: Finn.no).

2.6 Forhold for gående og syklende

Det er ikke tilrettelagt med egne gang- og sykkelveier i nærområdet. Men Akershus fylkeskommune har lagt inn i budsjettforslaget for 2024 om en bevilgning til bygging av gang og sykkelveg mellom Lierfoss og Haneborg skole. Denne gang- og sykkelvegen er tenkt lagt på sørsiden av fv. 1465 Haneborgveien og er vist på figur 2. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til gjennomføringen i det man ikke er kommet til enighet med grunneierne om avståelse av grunn. Det arbeides nå med en forenkling av prosjektet med tanke på redusert inngrep i matjord.

2.7 Parkering på eiendommen

Det er ikke merket opp parkeringsplasser på eiendommen i dag. Det er heller ikke asfaltert på deler av området som er tilrettelagt for parkering. Men ut fra mål på flyfoto kan det se ut som det er plass til inntil ca 30 biler på eiendommen. Av disse er noen i garasje. I tillegg er det plass til noen biler utenfor Liaveien 4 og 6.

3. DAGENS OG FRAMTIDIG BRUK OG TRAFIKKSITUASJON

Som grunnlag for å vurdere trafikkmengden i dag er det tatt utgangspunkt i de enkelte transportskapende aktivitetene som finnes i dag på eiendommen. Dette er basert på innspill fra de som kjenner dagens forhold ved ungdoms- og familiesenteret best. Trafikkmengder presenteres oftest ved å benytte årsdøgntrafikk (ÅDT) som er en gjennomsnittlig trafikkmengde for en normaldag over året, eller hverdagsdøgntrafikk (VDT). Siden trafikken vi variere over uka er dette ikke spesielt velegnet som kriterium ved denne eiendommen. Normalt har man 1 – 2 dager hver uke med frekvent møtevirksomhet for SKM-TS. Dette er en samling for lokale ansatte som ellers er spredt over et større geografisk område, og som møtes her 1 – 2 ganger i uka. For trafikkbelastning i nærområdet og for å vurdere parkeringsbehov er det derfor tatt utgangspunkt i en slik dag der SKM-TS er til stede ved Lierfoss Ungdoms- og familiesenter.

I det etterfølgende er det nedenunder forsøkt å gruppere og beskrive de enkelte trafikkskapende brukergruppene. Siden det for en stor del er de samme brukerne før og etter ombygging/utvidelse er beskrivelsen under delt i dagens, og framtidig aktivitet.

3.1 Beboere

I dag har Ungdoms- og familiesenteret plass til 8 beboere fordelt på to avdelinger med 4 i hver. Senteret har ikke fullt belegg hele tiden, da de alltid skal ha mulighet for akutt mottak av nye beboere for kortere eller lengre tid.

Ombyggingen vil gi rom for å øke antall avdelinger til tre, med til sammen 11 beboere når det er fullt.

Beboerne vil normalt bli kjørt til og fra ulike aktiviteter av ansatte som benytter avdelingenes tjenestebiler, se under.

3.2 Ansatte

I dag er det ca. 50 ansatte på Lierfoss. Noen går i turnus, og noen kun deltid. Maksimalt antall ansatte samtidig på dagtid er ca. 12.

Etter utbygging vil det være ca. 60 ansatte, og inntil 20- 25 stykker samtidig på dagtid. SKM-TS kommer i tillegg.

Det antas at 90 % av de ansatte kjører egen bil til/fra jobb.

3.3 Tjenestebiler

Daglig aktivitet foregår ved bruk av tjenestebiler, 2 per avdeling i dag. Disse benyttes både til å kjøre beboerne til bl.a. skole eller buss til/fra Lierfoss, samt andre daglige aktiviteter og spesielle formål, men også for å kjøpe mat og andre varer, samt annen transport til og fra stedet. Anslått omfang er 4 – 5 ganger per dag, noe som i dag betyr 40 turer (sum til og fra) i dag.

Etter utbygging vil man få ytterligere to biler til, noe som øker denne transporten til 60 bilturer et normaldøgn.

3.4 Periodiske møter

Spisskompetansemiljøet i trygghet og sikkerhet for barn og ansatte i barnevernsinstitusjoner (SKM-TS) har i dag 11 ansatte i Bufetat Region øst. Disse er spredt litt rundt omkring i fylkene Østfold og Akershus, samt at de også betjener fire familievernkontorer i Oslo. Dette miljøet har behov for et felles møtested 1 – 2 ganger i uka. I dag er dette lagt til Lierfoss. Når de har møter er det ofte flere som kjører sammen, og antall bilturer til og fra møtene er derfor stipulert til ca. 15 per gang (sum til og fra).

3.5 Tilfeldige besøkende

Dette kan være kortvarige tjenestebesøk, håndverkere, helsepersonell, miljøterapeuter, pedagoger eller andre som kommer innom med eller uten faste periodiske avtaler. Omfanget anslås i dag til ca. 1 – 2 besøk, eller 2 – 4 bilturer pr dag.

Denne aktiviteten vil kunne øke proporsjonalt med antall beboere, til ca. 2 besøk, eller 4 bilturer pr dag.

3.6 Vaktmester

Denne er innom ca. 1 gang/uke på dagtid. Varighet av besøket er på 1 – 2 timer.

Frekvens antas uendret etter utbygging, men hvert besøk kan ta noe lenger tid.

3.7 Varelevering, mattransport og renhold

Varelevering, mattransport og renhold er medregnet i tjenestebilenes trafikk.

3.8 Besøk til beboere

Beboerne har ikke mange besøk. Dette er ofte bosatte med liten løpende kontakt med familie, eller de har lang avstand til disse. Men senteret har overnattingsmulighet, og likevel noe kvelds- eller helgebeseøk. I gjennomsnitt kan man anta at det er et slikt besøk per uke.

3.9 Akutt transport beboere

Dette kan være akutt tilkjøring av nye beboere, akutte legebesøk eller annet uplanlagt aktivitet som må håndteres til alle døgnets tider uten forvarsel. Dette kan skje i gjennomsnitt 2 ganger per måned.

3.10 Oppsummerte nøkkeltall for ansatte og bilbruk

Basert på framkomne opplysninger vedrørende antall bosatte, ansatte og besøkende framkommer følgende nøkkelopplysninger:

	I dag		Etter utbygging	
	Antall	Turer/normaldøgn	Antall	Turer/normaldøgn
Beboere	2 avdelinger 8 beboere	0	3 avdelinger 11 beboere	0
Ansatte	Ca. 50 12 samtidig	80	Ca. 60 20 – 25 samtidig	100
Tjenestebiler	4	40	6	60
Møter (SKM-TS)	10- 15 personer 1 – 2 g/uke	15	Som før	15
Tilfeldige besøkende	1 – 2 pr dag	2 - 4	2	4
Vaktmester	1 g/uke dagtid		Som før	
Varelevering mm		0		0
Besøk til beboere	1 besøk/uke	2/uke		3/uke
Akutt transport beboere	2 pr mnd	4/mnd		6/mnd

Et fåtall ansatte tar rutebuss. Det samme gjelder i noen grad også beboere, men de blir kjørt/hentet ved busstopp på Lierfoss.

Basert på dette framkommer en trafikk i dag på ca. 140 bilturer (sum til/fra) en vanlig hverdag med ekstern møtevirksomhet. Dette vil kunne øke til ca. 180 etter ombygging/utvidelse. Samme avkjørsel betjener også 5 eneboliger med en trafikk på ca. 30 bilturer pr hverdagsdøgn.

3.11 Parkeringsbehov

Samtidig parkeringsbehov er i dag på ca. 28 plasser, eller litt mindre enn dagens kapasitet på ca. 35 plasser. Men hensynet til overlapping av ansatte som går av og på ved vaktskifter tilsier at dagens kapasitet er utnyttet tilnærmet fullt ut. Fra brukeren har vi fått opplyst at det i dag er en overlapp av ansatte rundt klokken 10 hver formiddag. Da går fire av, og fire på pr avdeling. Med 3 avdelinger og 90% bilkjørende gir dette et kortvarig parkeringsbehov til avdelingene på 22 plasser rundt dette vaktskiftet. I tillegg kommer administrasjonens behov og mer tilfeldig besøk spredt ut over døgnet.

Det er i utgangspunktet behov for at dagens 4 tjenestebiler plasseres under tak. P-plassbehovet vil øke til mellom 40 og 45 etter utbygging. Av disse bør 6 plasser være under tak. Behovet er inkludert parkering i forbindelse med 1 – 2 møtedager i uka for SKM-TS, og hensyntatt overlappende vaktskifter.

Daglig parkeringsbehov (når det ikke er større møter) blir derved på ca 30 plasser, hvorav 6 plasser bør avsettes innendørs i garasje.

4. FORSLAG TIL NY BEBYGGELSE, UTOMHUSLØSNING OG TRAFIKKAREALER

Det tas her utgangspunkt i foreløpig illustrasjonsplan, datert 26.06.2024, vist under.



Figur 7. Foreløpig illustrasjonsplan, datert 26.06.2024.

4.1 Beskrivelse av trafikkløsning

Det tas et utgangspunkt i at dagens avkjørsel beholdes der den er i dag, med atkomst til fylkesveien via Liavegen. Her kan det også tas nødvendig hensyn til siktforholdene som ikke endres i forhold til i dag. Fra atkomstområdet i sydøst legges innkjøring til parkering i forkant av bebyggelsen, mest mulig atskilt fra øvrige aktiviteter. Administrasjonsbygget og en av avdelingene medfører kjøring av tjenestebiler over p-plass, de øvrige fra en sekundærveg som går rundt området til øvrige bygg. Disse interne atkomstvegene får begrenset kjøring til kjellerparkering for avdelingenes egne biler, samt nødtransporter og sannsynligvis også renovasjonstransport. Men det er ikke forutsatt at internvegnettet benyttes til andre og mer tilfeldige transport. Området får derigjennom en skjermet sentral plass i midten for gående og uteopphold. Av hensyn til brannbiltgang holdes likevel gangvegene, også til det sentrale torget, åpent og kjørbart.

Parkeringsplassen er her vist med 24 plasser utendørs og i tillegg midlertidig plass til inntil 3 biler på ballbanen. Videre etableres 6 plasser (hvorav 1 HC) innendørs. Innendørs plassene er fordelt på kjeller under administrasjonsbygget og i garasjer tilknyttet hvert avdelingsbygg. Samlet får man

da 33 p-plasser. Dette samsvarer godt med det vurderte daglige parkeringsbehovet som framkommer i avsnitt 3.11.

Det utvidede parkeringsbehovet ved ukentlige møter medfører at man bør ha tilgang til andre områder som kan benyttes til kortvarig parkering enkelte dager. Her kan man ev. gå i dialog med Haneborg skole om sambruk av noen av deres parkeringsplasser (det ser ut som det er romslig kapasitet bak skolen). Disse plassene ligger 300 – 400 m unna planområdet. Atkomst skjer i så fall fra fv. 1468 Nordre Mangen vei, og derved fra baksiden, ikke over skolens område for barnas utendørsaktivitet.

Alternativt er det sett på at man kan benytte ballplassen lengst nord på planområdet til kortvarig parkering de dagene det er møter. Her er det rikelig plass. Men man bør søke å begrense slik midlertidig parkering til deler av ballplassen, slik at parkering ikke beslaglegger hele arealet, eller inviterer til daglig parkering.

4.2 Behov for sykkelparkering

Foreliggende illustrasjonsplan viser sykkelparkering ved hovedinngangene til alle bygg, og kan i tillegg også etableres innendørs. Slik parkering kan tilrettelegges både for ansatte, som da kan sykle til/fra jobb, og bosatte som har egne sykler. Til disse trengs et avlåst parkeringstilbud, gjerne innendørs eller som et minimumstilbud, under tak. Ansatt- og beboerparkering kan om nødvendig også adskilles. Sykling blant bosatte skjer i liten grad til fra organiserte aktiviteter, hvor de blir kjørt av avdelingenes biler. Men en del av de bosatte har egen sykkel som i varierende grad benyttes på fritiden.

Sykkelparkeringen bør legges i tilknytning til hovedinngang, gjerne nært dusj/garderober, og med mulighet for vask og lettere service for syklene. Det bør også være tilgang for lading av elsykler.

5. TRAFIKALE KONSEKVENSER

Trafikken til dagens institusjon utgjør ca. 140 bilturer et vanlig hverdagsdøgn med ekstern møtevirksomhet. I tillegg kommer ca. 30 bilturer til eneboligene i Liaveien. Isolert sett vil ikke en økning fra dagens ca. 170 bilturer i Liaveien pr maxdøgn til ca. 210 medføre større endringer i trafikksituasjonen. Dette er uansett en lav trafikkbelastning, uten vesentlige konsekvenser for trafikken på fylkesveien.

Den geometriske utformingen av Liaveiens kryss med fv.1465 Haneborgveien er ikke helt optimal. Avkjøringen til Ungdoms- og familiesenteret fra Liaveien ligger i jevnt fall uten utflating ut mot, og tett på fylkesveien, som også ligger i fall på ca. 5 % forbi avkjørselen (målt på kart). Dette er ikke i henhold til vegnormalenes krav for nye atkomster. Planforslaget medfører en marginal endring i forhold til i dag, og en utvidet bruk som likevel bør være akseptabel. Det viktigste er at siktforholdene er akseptable.

6. MOBILITETSVURDERINGER

Ideelt sett bør man vurdere transportbehov ved enhver ny reguleringsplan. Dette i lys av sentrale myndigheters ønsker og krav om redusert tilrettelegging for bilbruk i samfunnet, og politiske målsettinger om nullvekst for biltrafikken i tettbygde strøk. Lierfoss er ikke et typisk sentralt bystrøk, kollektivtilbudet i nærheten av planområdet er dårlig (betjenes kun av skolebuss) og middels godt på hovedvegen ved Lierfoss. Både for å opprettholde de bosattes sosiale liv utenfor eiendommen, og for å holde på ansatte er en derfor avhengig av at utbyggingen gjøres på en slik måte at bilen kan benyttes som i dag. Men det er likevel flere forhold som kan virke bilbegrensende og redusere bilens normale skadevirkninger:

- Redusere eller slutte med bruk av fossilt drivstoff. Dette kan gjøres på flere måter:
 - BUFETAT kan kjøpe inn kun 0-utslippsbiler til tjenestebruk
 - Det kan tilrettelegges for EL-billadning på eiendommen (enten gratis, eller til redusert pris)
 - Oppfordre til bildelingsordning ved kjøring i tjeneste, og til/fra jobb.
- Aktive sykle til jobben-kampanjer (litt avhengig av hvor de ansatte bor).
- Oppfordre til at besøkende og ansatte i større grad bruker buss til jobb. I dag hentes bosatte med tjenestebil på Lierfoss. En mulighet er at ansatte også kan hentes her.
- Tilrettelegge for trygg sykkelparkering og fasiliteter innendørs.

7. BEHOV FOR TILTAK

Stigningsforholdene knyttet til Liaveiens føring ut mot fylkesveien er det vanskelig å gjøre noe med. Atkomsten bør ikke skilles fra Liaveien ved f.eks. en flytting vestover. Dette vil gi mer utfordrende sikt enn i dag, og var sannsynligvis også årsaken til at avkjørselen ble flyttet i sin tid.

Man kan ev. se på en flytting av avkjørselspunktet inn til selve eiendommen lengre inn/nordover i Liaveien. Dette for å øke avstanden til fylkesveien og øke kurvenradien ved utkjøring. Behovet for dette bør i så fall diskuteres med fylkeskommunen som vegmyndighet, og innpasses i arronderingen av de nye byggene og organiseringen av utomhusområdene på eiendommen.

8. OPPSUMMERING

Trafikkveksten som følge av tiltaket er svært liten, og vurdert å ha liten eller ingen påvirkning på offentlig vegnett.

Noen flere ansatte kan medføre marginalt økt antall syklende eller kollektivreisende til planområdet. Det tilrettelegges for bedre sykkelparkering internt på området.

Parkeringsbehovet kan til tider med ekstern møtevirksomhet være høyere enn det som er lagt inn i planene. Det er likevel ikke tilrådelig å dimensjonere parkeringen for slike kortvarige topper. Man bør heller utrede muligheten for kortvarig å bruke andre områder, enten på egen ballplass eller gå i dialog med Haneborg skole om sambruk av deres parkering.