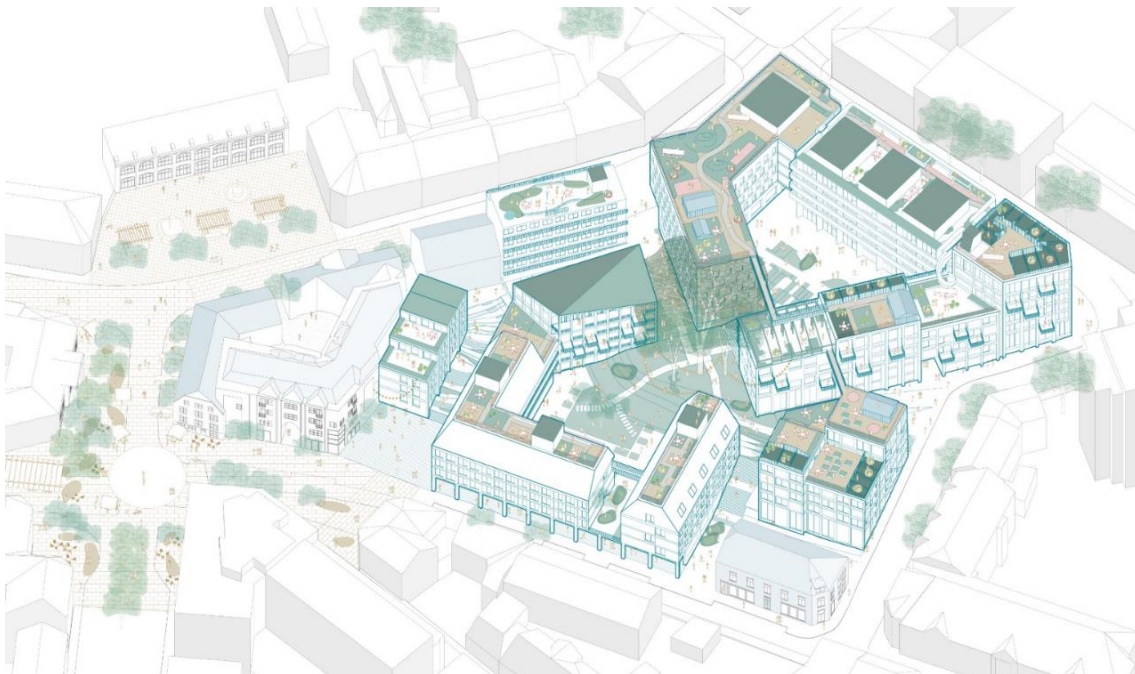

RAPPORT

OSLO HOUSE AS

Sterudkvartalet

PROSJEKTNUMMER 10215701

TRAFIKKANALYSE STERUDKVARTALET



08.05.2020

SKI PA 2

JØRN IVAR STAMM

Gudmund Kvisselien/Stein Emilsen

0 Sammenheng

Utbygging av deler av Sterudkvartalet i Moss omfatter ca. 21-22 000 m² BRA fordelt på boliger (over halvparten) og næring (bl.a. kontor, dagligvarebutikk). Det er planlagt ca. 266 p-plasser hvorav ca. 50 dekker behovet for offentlig tilgjengelige p-plasser og p-plasser for naboeiendommene i Sterudkvartalet (som ikke berøres). Utbygging vil gå på bekostning av ca. 6200 m² næring og ca. 150 p-plasser. Pga. eksisterende bygg vil planene gi en nettoøkning på ca. 15-16 000 m² BRA. Etablering av dagligvare gir størst biltrafikk, mens boliger og kontorer gir betydelig mindre biltrafikk per m².

Planene er beregnet å produsere en biltrafikk på ca. ÅDT 1100, men pga. eksisterende trafikk som forsvinner, er nettoøkningen mindre enn ÅDT 800. I tillegg vil en stor andel av biltrafikken til/fra dagligvarebutikken være avledet trafikk fra omkringliggende gater. Dette medfører at effektiv trafikkøkning i gatene rundt totalt sett blir langt mindre.



Figur 1 Utdrag fra takplan for Sterudkvartalet (kilde: NSW 04.05.2020).

Det er foreslått en løsning med et felles p-anlegg/varelevering med hovedadkomst fra Gregers gate, hvor det i dag er lav biltrafikk. Løsningen er ikke optimal, men pga. lav trafikk i Gregers gate i utgangspunktet, vil løsningen ha færre ulemper sammenlignet med andre alternativer. Løsningen vil imidlertid øke biltrafikken i Gregers gate noe.

Et alternativ til nevnte løsning er at man i tillegg får en separat P-husadkomst fra Skoggaten for de nederste parkeringskjellerne i p-anlegget. En slik adkomst vil bl.a. kunne betjene dagligvarebutikken og vil avlaste P-adkomsten i Gregers gate med over halvparten av biltrafikken. En slik løsning vil gi mindre trafikkøkning i Gregers gate, men øke trafikkbelastningen i Svaebakken og Skoggata noe. I begge alternativer er det foreslått en vareleveringslomme i Skoggata for bl.a. betjening av planlagt dagligvare.

Det er i tillegg foreslått 4 oppstillingsplasser for renovasjon i kvartalet (3 av plassene er også oppstillingsplasser for brannbil). Alle disse plassene er basert på rygging over fortau noe som er akseptert av Movar og drøftet med Moss kommune (2 med adkomst fra Skoggata, 1 fra Svaebakken og 1 fra Kongens gate). Det er anbefalt avbøtende tiltak. Eksempelvis ved den trangeste plassen i Skoggata. Dette for å bedre sikt og redusere hastighet ut fra eventuelt nærliggende P-hus i Skoggata. I tillegg vil det være en fordel om renovasjonen skjer utenom rushperiodene. Renovasjon tidlig på dagen gir minst konflikt i forhold til øvrig trafikk.

Fra et miljø- og transportståsted er det et godt grep med økt utnyttelse i et så sentralt område som Sterudkvartalet, framfor å bygge ut mer perifert i Moss kommune. Planområdet har et meget godt kollektivtilbud og det er tilgang til handel, service og friluftstilbud innenfor gang-/sykkellavstand. Dette gir grunnlag for en lavere parkeringsdekning og biltrafikk enn i andre områder i Moss.

Planene etablerer nye snarveier for gående tvers gjennom kvartalet og egen separat inngang til sykkelparkering under tak til/fra hovedsykkelveiene Skoggata og Svaebakken. Fjerning av gateparkering åpner dessuten for å breddeutvidelse av fortau og etablering av sykkelfelt enveis opp Svaebakken.

Innholdsfortegnelse

0	Sammendrag	2
1	Innledning	2
2	Dagens situasjon	2
2.1	Beliggenhet	2
2.2	Arealbruk i planområdet	3
2.3	Parkering	4
2.4	Trafikkmengder	5
2.5	Gang-/sykkeltrafikk	6
2.6	Veinett	7
2.7	Trafikkavvikling	8
2.8	Trafikksikkerhet	9
2.9	Kollektivtrafikk	9
3	Framtidig situasjon	11
3.1	Utvikling i planområdet	11
3.1.1	Arealbruk	11
3.1.2	Atkomstløsninger	13
3.1.3	Andre vurderte atkomstløsninger	13
3.2	Mobilitetsprofil	14
3.3	Nyskapt biltrafikk	14
3.3.1	Boliger	14
3.3.2	Kontor	16
3.3.3	Dagligvare	17
3.3.4	Dagens situasjon	18
3.3.5	Framtidsscenarier	18
3.4	Framtidig døgntrafikk (ÅDT) i gatenettet rundt Sterudkvartalet	19
3.5	Vurdering av atkomster P-hus	21
3.6	Vurdering av atkomst brannbil, renovasjon, vare- og godstransport	21

1 Innledning

Oslo House har engasjert Sweco Norge AS som bl.a. trafikkrådgiver i forbindelse med planlegging av Sterudkvartalet i Moss kommune. Det er planlagt å bygge ut i et kvartal bestående av nye boliger og næring i Moss sentrum mellom Skoggata, Svaebakken, Gregers gate og Kongens gate som illustrert i Figur 2 under. I denne rapporten beskrives dagens trafikksituasjon rundt planområdet og det beregnes framtidige trafikkendringer som følge av planene og eventuelle trafikale konsekvenser av dette.

2 Dagens situasjon

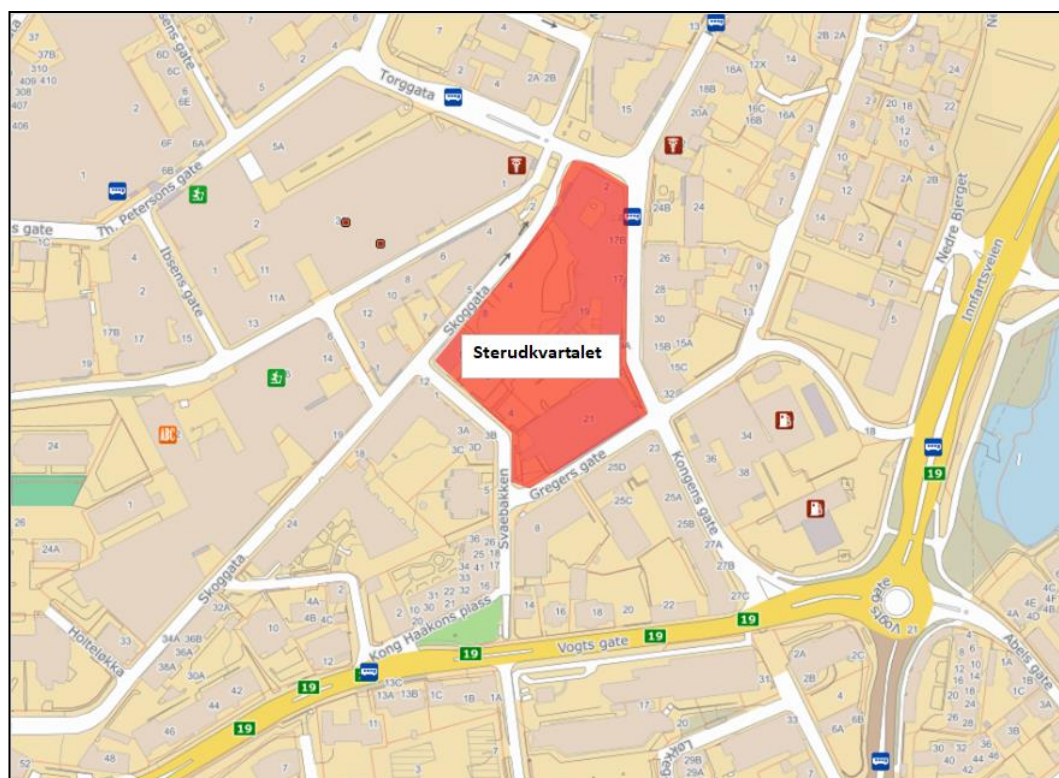
2.1 Beliggenhet



Figur 2 Beliggenhet til Sterudkvartalet i Moss sentrum (kartkilde: www.finn.no).

Planområdet Sterudkvartalet ligger sentralt i Moss sentrum like ved gågata i Dronningens gate. Det er bare ca. 100-200 m gangavstand fra Moss bussterminal, ca. 700 m fra Moss stasjon og ca. 1,2 km fra fergeterminalen Moss-Horten. Området ligger dessuten bare 100-200 m nord for Rv.19 og ca. 2-3 km vest for E6.

Planområdet er omkranset av gatene Kongens gate i øst, Gregers gate i sør, Svaebakken i sørvest, Skoggata i nordvest og Torggata i nord. Med unntak av Torggata er det i dag kjøreatkomster fra alle de omkringliggende gatene. Planområdet skråner relativt bratt fra Gregers gate i sør og ned mot Skoggata.



Figur 3 Planområdet med omkringliggende gater (kartkilde: www.finn.no).

2.2 Arealbruk i planområdet

Planområdet består av 4 ulike eiendommer (Fredriksborg Eiendom, Kongens gate Utvikling, Sameiet Skoggata og Oslo House). Området består i dag av ca. 9600 m² BRA, hvorav ca. 7800 m² er næringsarealer. Næringsarealene i adressene som skal transformeres (Kongens gate 17, 19A og 21) består i dag av kontorer (6234 m² BRA).

Dagens arealer (m² BRA) er fordelt som følger:

Adresser	Bolig	Næring	Sum
Skoggata 2, Kongens gate 17b	1 446	1 362	2 808
Kongens gate 17, 19		2 507	2 507
Skoggata 10	353	235	588
Kongens gate 21		3 727	3 727
Sum	1 799	7 831	9 630

Figur 4 Oversikt over dagens arealer (m² BRA) for ulike adresser i Sterudkvartalet.

Fredriksborg Eiendom (Skoggata 2, Kongens gate 17b) og Sameiet Skoggata (Skoggata 10) vil ikke endres som følge av planene (totalt 3396 m² BRA).



Figur 5 Oversikt over de ulike eiendommene i Sterudkvartalet i dagens situasjon.

2.3 Parkering

Sterudkvartalet med omkringliggende gater rommer i dag ca. 150 p-plasser. Av disse er ca. 3/6 private p-plasser, ca. 2/6 er offentlig tilgjengelige p-plasser inne i kvartalet og ca. 1/6 er gateparkeringsplasser langs fortau rundt kvartalet. I tillegg er det 3

4(24)

RAPPORT
08.05.2020

STERUDKVARTALET

vareleveringsplasser, hvorav 2 er tilknyttet Fredriksborg Eiendom (Skoggata 2, Kongens gate 17b).



Figur 6 Oversikt over antall p-plasser i og rundt Sterudkvartalet i dagens situasjon. De røde strekene indikerer vareleveringsplasser langs fortau (grunnlagskart fra Moss kommune).

Det er ikke spesielt tilrettelagt med sykkelparkering i Sterudkvartalet i dag.

2.4 Trafikkmengder

Det er mottatt trafikktellinger fra omkringliggende gater rundt Sterudkvartalet fra Moss kommune. Disse tellingene er gjennomført vha. kommunens radar over ca. 1 ukes varighet i perioden 2016-2018. Enkelte av trafikktallene er beheftet usikkerhet grunnet telletekniske forhold eller pga. at det har skjedd endringer av veinettet etter telleperioden (bl.a. er nå hele Skoggata blitt enveisregulert). Det er anslått følgende trafikktall rundt planområdet:

- Kongens gate ÅDT 5700 (telt uke 11 i 2018)
- Torggata ÅDT 5000 (telt uke 11 i 2018 i Torggata 3)
- Skoggata ÅDT 1000 +/- (stipulert trafikk, da telling ved Skoggata 14 er telt i uke 37 i 2016 før enveisregulering og rødmerket sykkelfelt i gata)
- Gregers gate ÅDT 500 +/- (stipulert trafikk pga. telletekniske problemer)

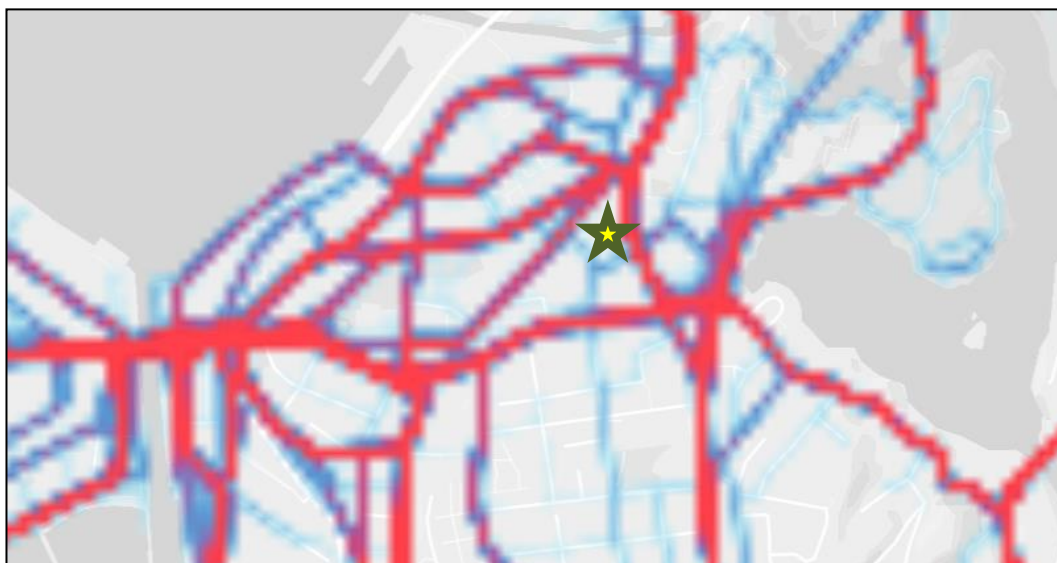
- Svaebakken ÅDT 500 +/- (stipulert tall pga. manglende telling)

Det er antatt ca. 3-5 % tunge kjøretøy i Kongens gate/Torggata og 3 % eller mindre i de øvrige gatene. For øvrig er ÅDT på Rv. 19 nær planområdet i størrelsesorden 17 500-26 000 (Vogts gate-Innfartsveien) ifølge www.vegkart.no. Tungtrafikkandelen er 9 % på Rv.19.

2.5 Gang-/sykkeltrafikk

Det foreligger ingen faste sykkeltelepunkt som teller omfang av sykkeltrafikk ved Sterudkvartalet. Strava's «heatmap» gir en indikasjon på at sykkeltrafikken i dagens situasjon er størst i Kongens gate, med Skoggata som en god nummer to. Sykkeltrafikken i Svaebakken og Gregers gate ser ut til å være beskjeden. En telledugnad i regi av Tøi i 2017 bekrefter dette bildet.

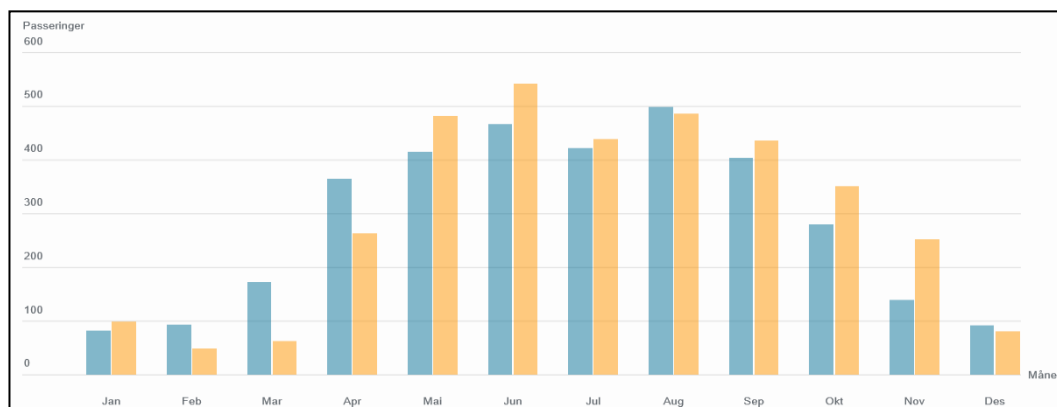
Det planlegges for øvrig oppstart av Rv. 19 Tigerplassen-Noreløkka, sykkelvei med fortau i 2020 langs nordsiden av Rv. 19 Innfartsveien. Videre ønsker Moss kommune å tilrettelegge bedre for sykkeltrafikken langs Fridjof Nansens gate som et alternativ til fv. 119 Klostergata sørfra. Alt i alt kan dette og andre sykkelplaner medføre en omfordeling av sykkeltrafikken i Moss i årene framover.



Figur 7 Utdrag fra Strava's «heatmap» for sykkel ved Moss sentrum. Stjernen indikerer planområdet.

Det foreligger et fast sykkeltelepunkt på gang-/sykkelveien mellom Jeløygata og Helgerødgata rett nord for rundkjøringen ved Rv.19 Østre Kanalgate X Rv. 19 Rådhusplass. Dette tellepunktet dekker ikke all sykkeltrafikk til/fra Jeløya, men er en brukbar «pulsmåler» over sykkeltrafikken i Moss over året. Som det fremgår av figuren under er sykkeltrafikken klart størst i sommerhalvåret med minst sykkeltrafikk mellom november og mars.

Tall fra Nasjonal RVU¹ (2013/14) viser at sykkelandelen i Moss er på ca. fem prosent av alle personreiser. For øvrig er det hverken bysykkel- eller mikromobilitetsordninger (f.eks. elektriske sparkesykler) etablert i Moss, men man kan låne el-sykkel på biblioteket.



Figur 8 Gjennomsnittlig sykkeltrafikk per dag for ulike måneder for tellepunktet Jeløygata (de oransje søylene viser tall for 2018 mens de blå søylene representerer 2019). Kilde: Statens vegvesen trafikkdataportal.

2.6 Veinett

Gatenettet rundt Sterudkvartalet er regulert med 30 km/t fartsgrense og høyreregul. Skoggata er enveisregulert nordover til krysset med Torggata. I motsatt retning er det sykkelfelt (ca. 1,5 m rød asfalt) tillatt for syklende i sørgående retning. Skoggata inngår for øvrig i hovednettet for sykkel i Moss. Det samme gjelder bl.a. Svaebakken fra GS-undergangen under Rv. 19 og nordover, men Svaebakken mangler sykkel felt slik Skoggata har fått.



Figur 9 Skoggata nordøstover (til venstre) og Svaebakken sørøstover, begge bildene er sett fra Skoggata 10 (foto: Sweco Norge AS).

¹ Nasjonal RVU er Den Nasjonale Reisevaneundersøkelsen som gjennomføres i regi av Tøi. Undersøkelsene omfatter alle typer personreiser, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange.

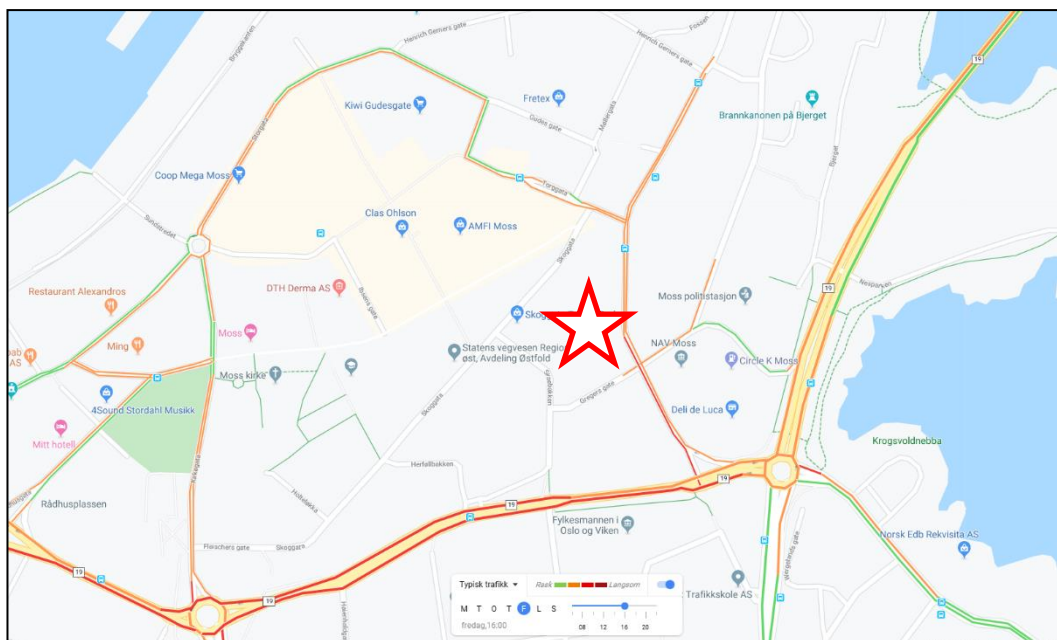
Det kan være aktuelt med en tilsvarende sykkelfeltløsning i hovedsykkeltraséen i Svaebakken på samme måte som i Skoggata (primært opp bakken for å separere på grunn av hastighetsforskjeller mellom bil og sykkel). Dette medfører et behov for å fjerne gateparkeringen.

Det er tosidig fortau langs alle gatene rundt Sterudkvartalet. Det er merket opp gangfelt over alle gatene i X-krysset Kongens gate X Gregers gate, over Kongens gate to steder ved Øvre Torg og over alle gatene i T-krysset Skoggata X Torggata.

2.7 Trafikkavvikling

Trafikkavviklingen ved planområdet preges av situasjonen langs Rv.19. Signalanlegget Kongens gate X Rv. 19 Vogts gate (Fleminghjørnet) er en flaskehals og kører fra dette T-krysset står i ettermiddagsrushet tilbake til Kongens gate ved planområdet. Trafikken langs Rv. 19 er normalt størst i rushene og spesielt i ettermiddagsrush. Noen av avviklingsproblemene langs Rv. 19 er også knyttet til støtvis trafikkbelastning i forbindelse med fergeankomst fra Horten.

Fergetrafikken er aller størst om sommeren og det medfører at trafikken langs Rv.19 blir relativt stor hele dagen også om sommeren selv om den øvrige trafikken i Moss er lavere. Det arbeides med planlegging av ny riksveg 19 mellom E6 og Moss ferjekai, noe som på sikt kan bidra til å redusere avviklingsproblemene langs Rv. 19 og dermed også i Kongens gate. En slik veiforbindelse kan redusere både totaltrafikk og støtbelastning langs Rv.19.

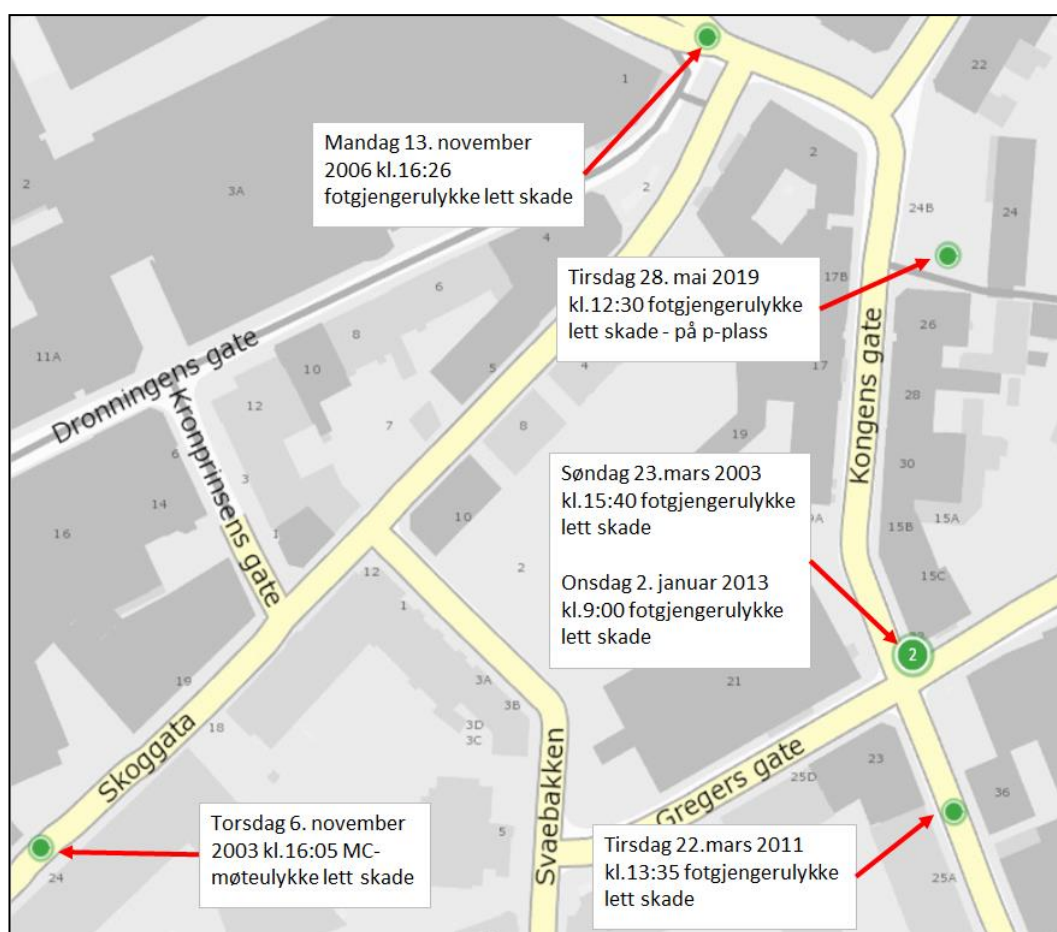


Figur 10 Oversikt over typisk trafikk en fredag kl.16. Jo mørkere rødfarge jo tregere trafikk. Stjernen indikerer beliggenheten til planområdet (kilde: google traffic).

2.8 Trafikksikkerhet

Det er registrert i alt 6 trafikkulykker med personskade i *vegkart* ved eller i nærheten av planområdet. Alle ulykkene har hatt lett personskade og kun 3 av ulykkene har skjedd i løpet av den siste 10 årsperioden (etter 2010). Ulykkene er stort sett fotgjengerulykker (i tillegg en MC-møteulykke i Skoggata fra før enveisreguleringen ble gjennomført). Ulykkene har skjedd på dagtid mellom kl.9-17 med de fleste ulykkene i vinterhalvåret.

Ulykkene gir ikke noe grunnlag til å påstå at området er spesielt ulykkesutsatt, men det verdt å merke seg at fotgjengere synes å være den mest ulykkesutsatte trafikantgruppen i området.



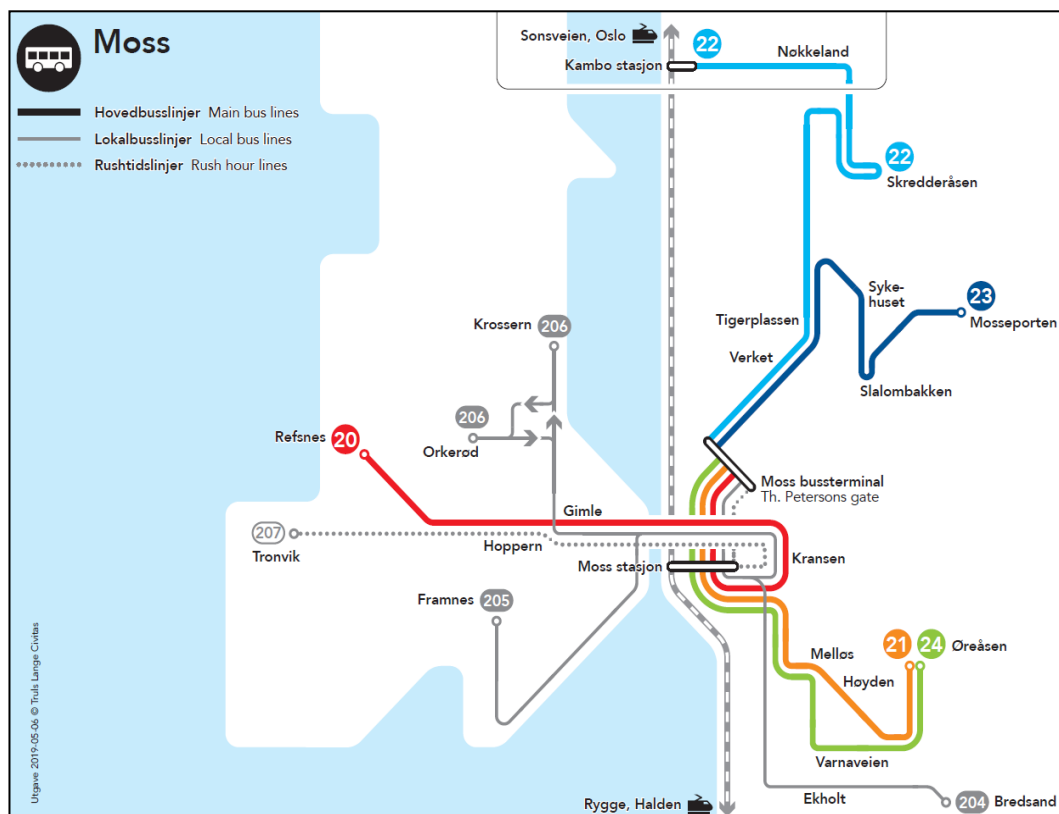
Figur 11 Politirapporterte trafikkulykker med personskade fra området rundt Sterudkvartalet (kilde: www.vegkart.no)

2.9 Kollektivtrafikk

Planområdet ligger nær Moss bussterminal (gangavstand 100-200 m) som betjener de aller fleste busslinjene i Moss (se linjekartet under). Det er også en bussholdeplass i Kongens gate ca. 100 m nord for planområdet som betjenes av hovedbusslinjene 22

(Kambo stasjon) og 23 Mosseporten. På sikt planlegges det å legge om disse busslinjene om til en gate/bru over Mosseelva nærmere Mossesundet.

Bussholdeplassen Øvre Torg inntil planområdet har få bussavganger (ca. 10 om dagen med linjene 620 og 633 i retning Moss og linje 252 mot Steinerskolen) og har liten betydning for planområdet. Bussholdeplassen Nesparken langs Rv. 19 ca. 200-400 m fra planområdet er viktigere og betjenes bl.a. av flybussekspressen (FB11 Fredrikstad-Oslo lufthavn) og ekspresslinjen VY3 (Sarpsborg-Oslo bussterminal) i tillegg til busslinjene 252, 253 og 641.



Figur 12 Linjekart for de viktigste bybusslinjene i Moss (kilde: Østfold kollektivtrafikk).

I tillegg til buss er togtilbudet langs Østfoldbanen viktig for Moss. Over 30 % av de sysselsatte (ifølge SSB) som er bosatt i «gamle» Moss kommune, pendler i dag nordover i retning Oslo/Akershus, mens i underkant av 10 % pendler sørover langs Østfoldbanen sør for Rygge (mens de aller fleste jobber i Moss/Rygge (ca. 55 %)). Moss stasjon betjenes av Vys toglinjer:

- R20 Oslo S – Halden (regiontog) som har halvtimesfrekvens i rush i rushretningen og timesfrekvens resten av hele dagen (enkelte avganger går helt til Gøteborg) og

- L21 Stabekk – Moss (lokaltog) som har halvtimesfrekvens i rush i begge retninger og timesfrekvens resten av hele dagen.

Reisetiden Moss-Oslo S er i dag typisk 40-50 minutter med tog. Åpning av Follobanen i desember 2022 og sammen med åpning av dobbeltsporet Sandbukta–Moss–Såstad i 2024 (ferdig i 2025) kan reisetiden mellom Moss og Oslo bli forkortet til ca. 30 minutter. I tillegg vil togfrekvensen kunne bli bedre.

I tillegg til tog og buss så er Bastøfergen Moss-Horten et viktig kollektivtilbud i Moss. Fergen har over 50 avganger om dagen per retning og er dessuten gratis for bilpassasjerer, fotgjenger og syklister. Overfarten tar i dag ca. 30 minutter.

3 Framtidig situasjon

3.1 Utvikling i planområdet

3.1.1 Arealbruk

Det foreligger 2 alternativer for arealbruken i Sterudkvartalet. Alternativ 1 har mest bolig med maksimum ca. 198 p-plasser for boligene (avhengig av leilighet-sammensetning) og maksimum 33 p-plasser for næring (basert på gjeldende p-norm). Alternativ 2 har mer næring enn alternativ 1, men allikevel mer boligareal enn næring. Alternativ 2 har maksimum ca. 140 p-plasser for bolig og maksimum 83 p-plasser for næring.

Planene ivaretar også parkeringsbehovet for eksisterende bebyggelse som ikke inngår i utbyggingsplanene (Fredriksborg eiendom (Skoggata 2 og Kongensgate 17B) og Sameiet Skoggata (Skoggata 10)). Disse eiendommene har et maksimalt behov for 32 parkeringsplasser. I tillegg kan planene ivareta opp til 20 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser. Totalt maksimalt 52 p-plasser i tillegg til prosjektets behov.

Totalt gir dette et behov for maksimalt 283 parkeringsplasser i alternativ 1 og maksimalt 275 parkeringsplasser i alternativ 2. I planene er det hittil skissert ca. 266 p-plasser fordelt på ca. 166 p-plasser i P-hus Gregers gate (P1/P2/P3) og ca. 100 p-plasser i P-hus Skoggata (P1/P2).

	Alt.1		Alt.2	
	m2 BRA	parkering	m2 BRA	parkering
Bolig	18 570	198	12 836	140
Næring	3 355	33	8 370	83
Sum	21 925	231	21 206	223

Figur 13 Oversikt over beregnede framtidige arealer (m2 BRA) og maksimalt antall parkeringsplasser for eiendommene som skal endres i Sterudkvartalet.

I tillegg til arealene over kommer ca. 10 200 m2 kjeller som brukes til bilparkering, sykkelparkering samt bod og lager i begge alternativer. Kjellerarealene er ikke medregnet

i beregning av parkeringsbehovet. Disse arealene er heller ikke tatt med i beregning av trafikkproduksjonen.

Utbyggingsplanene vil gå på bekostning av ca. 6200 m² BRA av dagens næring, slik at i alternativ 1 vil det totalt sett være en nedgang i næringsarealene, mens i alternativ 2 vil det være en liten økning i næringsarealene i kvartalet i forhold til dagens situasjon. Planene vil også gå på bekostning av dagens ca. 150 p-plasser ved kvartalet.

Det er forutsatt etablert en dagligvarebutikk i næringsarealene under bygg A, B og C inntil 1 667 m² BRA. Resterende næringsarealer i Sterudkvartalet er mer tradisjonelle kontorarealer. Kontorarealer slik det er mye av i dag, genererer relativt lite biltrafikk per 100 m² næring, mens dagligvarehandel kan skape mer biltrafikk. Forskjellen består av i hvilken grad virksomheten tiltrekker seg besøkende med bil. Slike endringer vil imidlertid ikke påvirke antall p-plasser, da parkeringsnormen ikke skiller på type næring.



Figur 14 Utenomhusplan plan som viser beliggenhet til nye bygg A-L (kilde: NSW 4.05.2020).

3.1.2 Atkomstløsninger

Det foreligger to alternativer for atkomstløsning til/fra parkering i kvartalet.

- A. All atkomst til/fra Gregers gate rett vest for dagens bygg (bygg F) i Kongens gate 21.
- B. I tillegg en atkomst til/fra parkering for dagligvare og boligparkering ved bygg A for bla. bygg A, B og C til/fra Skoggata. Atkomsten i Skoggata vil også kunne betjene p-plasser som betjener naboeiendommene og inntil 20 offentlig tilgjengelige p-plasser.

I alternativ A er det et felles p-anlegg med P-atkomst fra Gregers gate. Dette innebærer at også parkering under bygg A, B og C får atkomst via nivå P3 i P-hus Gregers gate. Det er også foreslått at P-atkomsten fra Gregers gate dimensjoneres for varelevering med liten lastebil (med snumulighet i p-huset).

I alternativ B er det i tillegg til atkomsten til/fra Gregers gate også en atkomst til/fra parkering for dagligvare/næring og boliger i P-kjeller under bygg A, B og C til/fra Skoggata. Denne atkomsten i Skoggata vil også betjene offentlig tilgjengelige p-plasser og p-plasser for naboeiendommene i Sterudkvartalet som ikke skal bygges ut.

Varelevering til bl.a. dagligvare vil skje fra vareleveringsplass i selve Skoggata (gjelder begge alternativer). Også dagens enveisregulering av biltrafikk og sykkelfelt i Skoggata beholdes i begge atkomstalternativer.

Det er i tillegg foreslått en egen separat inngang til sykkelparkering fra Skoggata. Det er i tillegg foreslått kombinerte oppstillingsplasser for renovasjon/brannbil bl.a. fra Skoggata, Svaebakken og Kongens gate.

For øvrig kan det være mulig å slippe av eller plukke opp passasjerer fra gatene rundt kvartalet (gjelder Gregers gate, Svaebakken og Skoggata) selv om dagens gateparkering fjernes. Kongens gate og Torggata ved Sterudkvartalet er i dag skiltet med parkering forbudt og stedvis stopp forbudt.

3.1.3 Andre vurderte atkomstløsninger

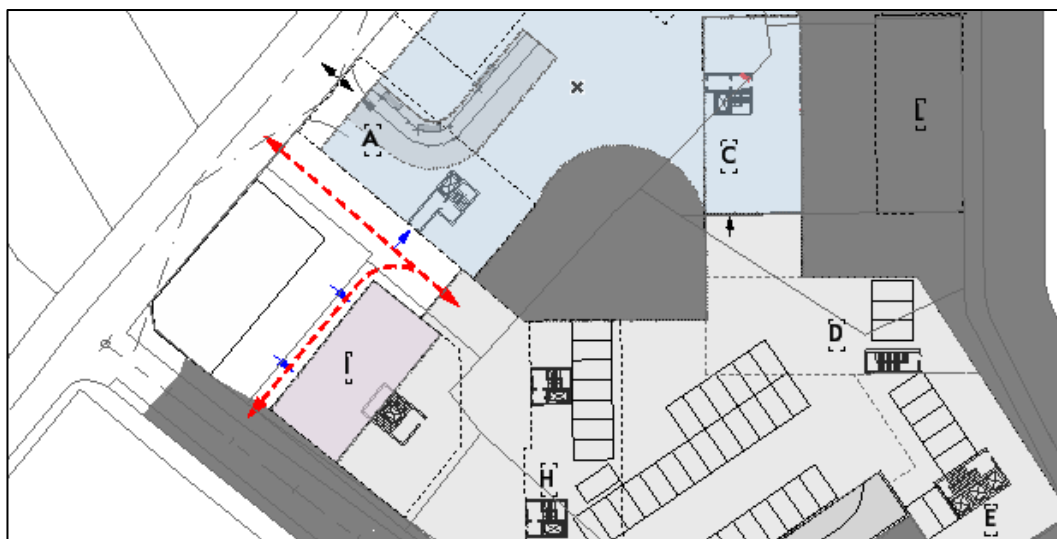
I en tidligere fase av prosjektet ble det også vurdert å ha hovedatkomst fra Kongens gate. Dette alternativet ble forkastet etter at Moss kommune signaliserte at de ikke ville tillate innkjøring fra Kongens gate til parkeringshus (og vil heller ikke tillate ut- og innkjøring fra den bratteste delen av Svaebakken).

Det har også vært vurdert å regulere Skoggata mellom atkomst P-hus Skoggata og Svaebakken for toveis trafikk (i atkomstalternativ B). Dette for å skjerme Vincent Buddes plass for biltrafikk. Trafikken vil da i stedet kunne gå via Svaebakken og Gregers gate. Denne løsningen ble forkastet pga. begrenset bredde i Skoggata og fordi kombinasjonen med fortsatt enveisregulering av Skoggata lenger nord synes vanskelig å gjennomføre i praksis.

3.2 Mobilitetsprofil

Fra et miljø- og transportståsted er det riktig med økt utnyttelse i et så sentralt område som Sterudkvartalet, framfor å bygge ut mer perifert i Moss kommune. Planområdet har et godt kollektivtilbud og det er tilgang til handel, service, friluftstilbud innenfor gang-/sykkelavstand. Dette gjør også riktigere å planlegge med en lavere parkeringsdekning enn i andre områder i Moss.

Planene prioriterer arealer for myke trafikanter inne i kvartalet. Det vil bl.a. etableres nye torg og gangveier som også vil kunne fungere som snarveier på tvers gjennom kvartalet. Videre foreslås det å fjerne gateparkering rundt kvartalet bl.a. for å gi bredere fortau, og opp Svaebakken er det foreslått etablert et nytt sykkelfelt. Samtidig er det bl.a. foreslått sykkelparkering under tak med adkomst fra hovedsykkelveiene Svaebakken og Skoggata. Alle disse tiltakene vil bedre forholdene for myke trafikanter i forhold til dagens situasjon.



Figur 15 Skisse som viser at adkomst (røde piler) til sykkelparkering både fra Svaebakken og Skoggata (kartkilde: NSW).

3.3 Nyskapt biltrafikk

3.3.1 Boliger

Bilturproduksjonen ved boliger består bl.a. av:

- De bosattes egne bilturer hvor de kjører selv
- De bosattes bilturer når de blir kjørt av andre (f.eks. sitter på eller taxi)
- Besøkenes bilturer (andre som kjører bil selv eller blir kjørt av andre)
- Serviceærender knyttet til boligen (håndverkere, vareleveranser, postbud, renovasjon, pizzabud etc.)

Det er lagt til grunn i gjennomsnitt ca. 50 m² BRA bolig per person. Dvs. at 100 m² BRA bolig vil kunne romme ca. 2 personer i gjennomsnitt. I arealalternativ 1 gir dette ca. 370 nye bosatte og arealalternativ 2 ca. 260 bosatte.

Grunnkrets 01040507 Hollenderbjerget som planområdet er en del av i dag, rommer ifølge SSB per 1.1.2019 i alt 608 bosatte. Fordelt på ca. 130 daa i grunnkretsen, tilsvarer det ca. 4,7 bosatte per daa noe som ifølge *Prosam-rapport nr.137 (Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus)* tilsvarer en middels tetthet i et boligområde. Med 260-370 nye bosatte i Sterudkvartalet blir det en høy befolkningstetthet (>6 bosatte per daa) i grunnkretsen. Grunnkretsen omfatter i tillegg mange arbeidsplasser (ca. 800-900) noe som medfører at planområdet også kan klassifiseres som *urbant* i henhold til samme rapport.

Prosam-rapport nr.137 gir følgende tall for bilturproduksjon per dag mandag-fredag (YDT) per husstand med forskjellig antall personer i Oslo og Akershus avhengig av bl.a. avstand til Oslo sentrum (se under):

Km fra Oslo sentrum ²⁾	Bebyggelse ³⁾	Personer i husholdet ⁴⁾			
		1 person	2 personer	3 personer	4 personer
0-2,4 km	Høy tetthet/urbant	0,7 - 1,2	1,5 - 2,7	2,3 - 4,1	2,9 - 5,0
	Middels tetthet/urbant	0,9 - 1,3	2,1 - 2,9	3,1 - 4,3	3,9 - 5,3
2,5-4,9 km	Høy tetthet/urbant	0,7 - 1,2	1,6 - 2,7	2,4 - 4,0	3,1 - 5,0
	Høy tetthet	1,2 - 1,4	2,5 - 3,0	3,8 - 4,4	4,7 - 5,4
	Middels tetthet/urbant	1,0 - 1,4	2,3 - 3,0	3,4 - 4,5	4,2 - 5,5
	Middels tetthet	1,2 - 1,6	2,7 - 3,5	4,0 - 5,0	4,9 - 6,1
	Lav tetthet	1,3 - 1,6	3,0 - 3,5	4,4 - 5,1	5,4 - 6,1
5,0-9,9 km	Høy tetthet/urbant	0,8 - 1,4	1,6 - 3,0	2,4 - 4,4	3,0 - 5,5
	Høy tetthet	1,1 - 1,5	2,3 - 3,3	3,5 - 4,8	4,3 - 5,9
	Middels tetthet/urbant	1,0 - 1,5	2,3 - 3,3	3,4 - 4,8	4,2 - 5,8
	Middels tetthet	1,3 - 1,7	2,8 - 3,7	4,1 - 5,3	5,0 - 6,4
	Lav tetthet/urbant	1,3 - 1,5	2,8 - 3,3	4,2 - 4,8	5,2 - 5,9
10-19,9 km	Høy tetthet/urbant	0,8 - 1,4	1,7 - 3,2	2,6 - 4,7	3,2 - 5,7
	Høy tetthet	1,2 - 1,6	2,6 - 3,6	3,8 - 5,2	4,7 - 6,3
	Middels tetthet/urbant	1,0 - 1,7	2,3 - 3,7	3,4 - 5,3	4,2 - 6,4
	Middels tetthet	1,4 - 1,9	3,0 - 4,0	4,4 - 5,7	5,4 - 6,9
	Lav tetthet/urbant	1,2 - 1,7	2,8 - 3,8	4,1 - 5,4	5,1 - 6,5
20km +	Lav tetthet	1,4 - 2,0	3,2 - 4,3	4,6 - 6,1	5,7 - 7,3
	Middels tetthet/urbant	1,4 - 1,9	3,0 - 4,1	4,4 - 5,8	5,4 - 6,9
	Middels tetthet	1,6 - 2,4	3,4 - 5,0	4,9 - 6,9	5,9 - 8,1
	Lav tetthet/urbant	1,4 - 2,4	3,0 - 4,9	4,5 - 6,7	5,5 - 7,9
	Lav tetthet	1,6 - 2,7	3,5 - 5,4	5,1 - 7,4	6,2 - 8,6

Figur 16 Antall bilbevegelser per hushold (sum til/fra). Gjelder døgnetrafikk mandag-fredag (YDT). Hentet fra Prosam-rapport nr.137 (Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus), Statens vegvesen Region øst og TØI juni 2006. Verdier med høy tetthet/urbant som i Sterudkvartalet er markert.

Bilturproduksjonen for områdene med *høy tetthet/urbant* i Oslo/Akershus varierer mellom 0,7 og 1,6 bilturer per person Selv i de mest sentrale delene av Oslo (innenfor Ring2) varierer bilturproduksjonen mellom 0,7 og 1,4 bilturer per person. Det antas bl.a. at parkeringsdekningen kan ha betydning for denne variasjonen i biltrafikkproduksjonen.

Bosatte i Østfold har tradisjonelt sett hatt en relativt høy bilbruk (i Moss kommune står bilreiser typisk for to av tre reiser som bosatte gjennomfører). Bilandelen i Moss sentrum er imidlertid lavere enn gjennomsnittet i Moss. Kollektivandelen er størst for litt lengre reiser ut av nye Moss kommune, mens gang-/sykkelandelen er størst internt i gamle Moss kommune.

Generelt er det begrenset med kunnskap om betydning av parkeringsdekning for bilturproduksjonen ved boliger. Derfor må det legges til grunn skjønnsmessige vurderinger. Dette innebærer at det vil være usikkerhet knyttet til trafikkberegningene.

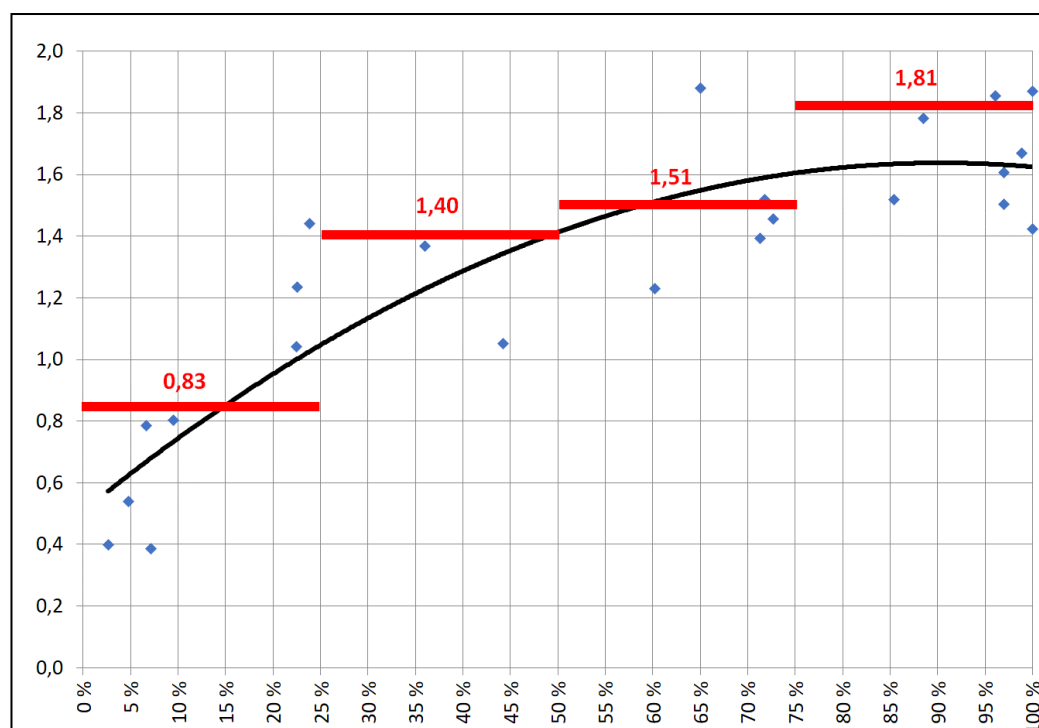
Med den maksimale parkeringsdekningen er det skjønnsmessig anslått en bilturproduksjon på ca. 1,5 bilturer per bosatt per yrkesdøgn, dvs. 3 bilturer per 100 m2 bolig per yrkesdag eller tilsvarende ca. 2,8 bilturer per yrkesdøgn per parkeringsplass. Makstimene er antatt å utgjøre ca. 10 % i ettermiddagsrush og ca. 7 % i morgenrush, mens ÅDT utgjør ca. 90 % YDT-trafikken. Besøkende til Sterudkvartalet som kommer med bil kan også parkere i omkringliggende parkeringsplasser og det kan medføre mertrafikk til andre steder i sentrum som ikke inngår i denne beregningen.

3.3.2 Kontor

For kontorarealene er det forutsatt 25 m2 BRA per ansatt, dvs. 100 m2 BRA kontor rommer 4 kontoransatte. Med en parkeringsdekning for kontor på 1 p-plass pr. 100 m2 BRA vil det tilsvare en parkeringsdekning for ca. 25 % av de kontoransatte. Med basis i figuren under (data fra Prosam-rapport nr. 103) anslås det ca. 1,05 bilturer per kontoransatt per yrkesdag mandag til fredag om et kontor hadde vært lokalisert i Oslo/Akershus.

Pga. antatt høyere bilbruk i Moss anslås det ca. 1,2 bilturer per kontoransatt per yrkesdag i Sterudkvartalet. Dette tilsvarer ca. 4,8 bilturer per yrkesdag per 100 m2 (ÅDT ca. 3,0 per 100 m2, $\text{ÅDT} = 230/365 \cdot \text{YDT}$). Det er antatt en andel i makstimene i morgen- og ettermiddagsrush på ca. 15 %.

Dersom det blir flere kontoransatte per 100 m2, f.eks. 20 m2 BRA per kontoransatt, så faller parkeringsdekningen til ca. 20 % av de kontoransatte, mens bilturproduksjonen per 100 m2 øker noe (+15 %) til ca. 5,5 bilturer per yrkesdag per 100 m2. Dersom kontorene får færre parkeringsplasser enn forutsatt over, så reduseres biltrafikkproduksjonen noe.



Figur 17 Registreringer av antall bilturer (YDT) per kontoransatt i forhold til parkeringsdekning (basert på data fra Prosam-rapport nr 103). Prosam-rapporten opererer med de røde tallene for intervallene med henholdsvis 0,83 bilturer per yrkesdag per kontoransatt med p-dekning 0-25 %, 1,40 bilturer per yrkesdag per kontoransatt med p-dekning 25-50 %, 1,51 bilturer per yrkesdag per kontoransatt med p-dekning 50-75 % og 1,81 bilturer per yrkesdag per kontoransatt med p-dekning 75-100 % parkeringsdekning.

3.3.3 Dagligvare

I planområdet kan parkeringsdekningen være styrende for biltrafikkproduksjonen for dagligvare. Det er forutsatt 1 p-plasser per 100 m² for næring. For dagligvare er det antatt at hver p-plass utnyttes 3 ganger i makstimen og at makstimen på ettermiddagen utgjør ca. 15 % av døgnetrafikken (ca. 3 % på morgenen).

Med disse forutsetningene innebærer det en biltrafikkproduksjon på YDT 40 per 100 m² dagligvarebutikk. ÅDT er antatt å utgjøre ca. 86 % av YDT for dette formålet ($\text{ÅDT} = 6/7 \cdot \text{YDT}$).

En stor andel av biltrafikken til/fra dagligvarehandel inngår normalt i en reisekjede og derfor avledes fra eksisterende trafikk. Dette betyr at virksomheten ikke gir like mye trafikkvekst et stykke fra planområdet. Det er sysselsatt nær 4000 personer og bor i størrelsesorden 2-3000 innenfor ca. 1 km gangavstand fra planområdet slik at det er mange som allerede i dag ferdes i nærområdet.

3.3.4 Dagens situasjon

I dagens situasjon så rommer den delen av planområdet som skal endres ca. 6200 m² næringsareal, primært kontorer og ca. 150 parkeringsplasser.

Dagens 25 gateparkeringsplasser antas erstattet av ca. 20 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser plassert i det nye parkeringshuset. Disse p-plassene antas å kunne få omtrent like mye biltrafikk som dagens gateparkering. Eiendommene utenfor planområdet (Fredriksborg eiendom og Sameiet Skoggata) har i dag et beregnet behov for ca. 30 p-plasser i planområdet (omtrent beregnet maksimumsbehov og ca. samme antall p-plasser i kvartalet i dag med atkomst fra Skoggata). Disse p-plassene planlegges erstattet i de nye parkeringshusene. Dette kan innebære at trafikkmengden til/fra Sterudkvartalet fra disse områdene omtrent vil bli som i dag.

For enkelhets skyld er det ikke regnet effektene på trafikken i de omkringliggende gatene ved å samle parkeringen i p-hus framfor å ha parkeringen spredd på flere steder som i dag. Antageligvis er det snakk om i størrelsesorden ÅDT 2-300 i dagens situasjon som vil få noe endret atkomst.

Planområdet har i tillegg ca. 46 private p-plasser og dette tilsvarer en p-dekning på ca. 18-19 % for de kontoransatte i planområdet (forutsatt 25 m² per kontoransatt) forutsatt at de private p-plassene disponeres av kontorene. Det er lagt til grunn ca. 1,1 bilturer per kontoransatt pr yrkesdag, dvs. YDT 274 fra disse næringsarealene (ÅDT 173). I tillegg kommer noe biltrafikk fra de resterende offentlig tilgjengelige p-plassene inne i planområdet. Det er med usikkerhet anslått 4 bilbevegelser til/fra de 50 p-plassene per yrkesdag, dvs. YDT 200 i tillegg. Dette gir totalt YDT 474 til/fra planområdet i dagens situasjon. ÅDT anslås til ca. 340. Denne trafikken vil komme i fratrekk fra den nyskapte trafikken ved beregning av netto trafikkenringer som følge av prosjektet.

3.3.5 Framtidsscenarier

Det er beregnet nyskapt biltrafikk for 2 arealbruksscenarier for planområdet. Disse viser en døgntrafikk (YDT) mellom 1305 og 1374 (ÅDT 1120). Alternativ 1 og 2 har tilnærmet lik ÅDT trafikk. Biltrafikken øker med ca. ÅDT 780 netto i forhold i dagens situasjon.

Imidlertid vil biltrafikk knyttet til dagligvarehandel kunne ha en betydelig andel avledet trafikk. Dette gjør at trafikkøkningen lenger ut i veinettet ikke blir like stor som i selve atkomstene. Erfaringsmessig kan opp til ca. 2/3 av biltrafikken til/fra dagligvarehandel inngå i reisekjeder som allerede er på veien i området (ca. YDT 440 og ÅDT 380). Denne trafikkøkningen vil spre seg på mange hovedveier utenfor sentrum (Rv.19, fv.118, fv.119, osv.) og for hver av dem vil den beskjedne trafikkøkningen ikke være merkbar. I beregningene under er det antatt at 50 % av trafikken er avledet fra de aller nærmeste omkringliggende gatene.

Dersom andelen dagligvarehandel reduseres og erstattes av annen næringsvirksomhet kan trafikkøkningen bli noe mindre enn beregnet i tabellen under.

	Alternativ 1			Alternativ 2		
	m2 BRA	YDT	ÅDT	m2 BRA	YDT	ÅDT
Bolig	18 570	557	501	12 836	385	347
Dagligvare	1 667	667	572	1 667	667	572
Kontor	1 688	81	51	6 703	322	203
Sum	21 925	1 305	1 124	21 206	1 374	1 121
Dagens situasjon	6 234	474	344	6 234	474	344
Netto økning	15 691	831	780	14 972	900	777

Figur 18 Beregninger nyskapt trafikk til/fra de delene av Sterudkvartalet som endres i ulike alternativer samt dagens situasjon og netto økning i m2 BRA, samt YDT og ÅDT-trafikk i forhold til dagens situasjon.

I alternativet med atkomst både via Skoggata og via Gregers gate vil P-husatkomsten i Skoggata ha ca. 50-60 % av trafikken til/fra prosjektet (i tillegg til trafikk til/fra off.p-plasser og p-plasser for naboeiendommene).

Noe av biltrafikk vil dessuten belaste gatenettet rundt planområdet og ikke atkomst og parkeringsplasser. Dette gjelder typisk trafikk som ikke parkerer, men som slipper av/plukker opp passasjerer.

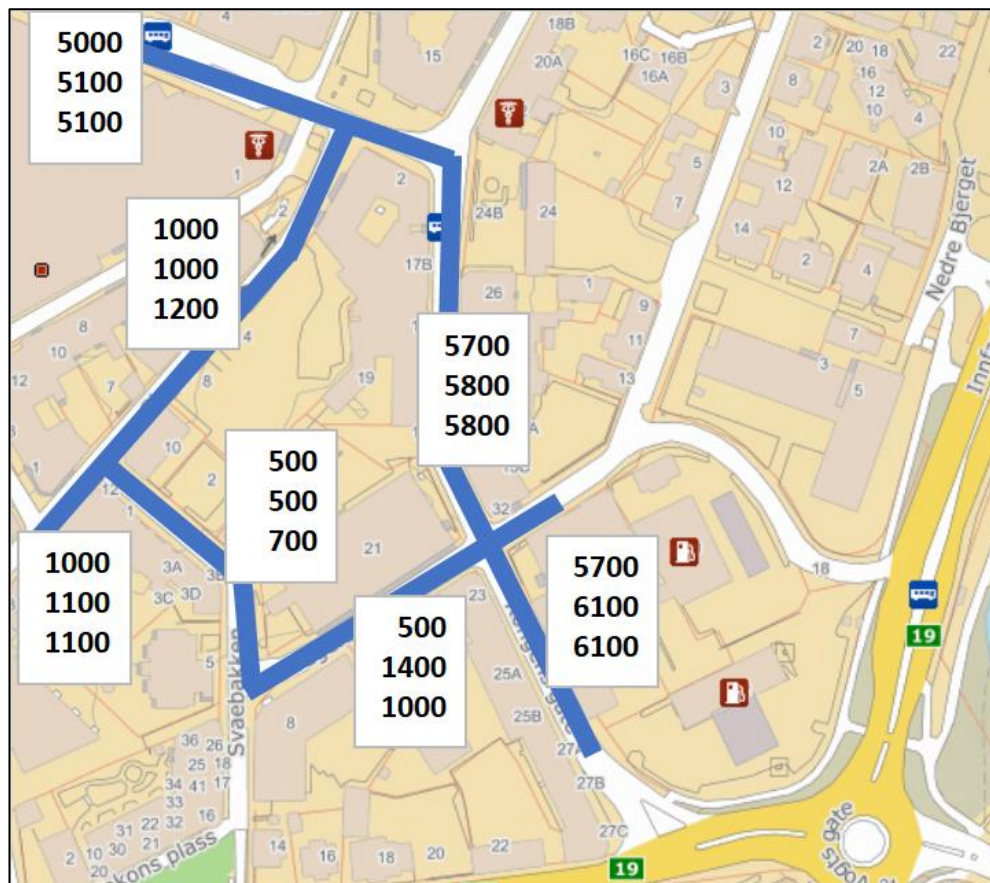
3.4 Framtidig døgntrafikk (ÅDT) i gatenettet rundt Sterudkvartalet

Moss kommune har en målsetting om nullvekst i personbiltrafikken. Det er derfor valgt å legge til grunn dagens trafikk lokalt + den nettoøkningen i trafikk som er beregnet pga. prosjektet. For rv. 19 er det beregnet en generell trafikkvekst på ca. 28,4 % til 2040 (basert på 9 % tunge kjøretøy og fylkesvise generelle vekstfaktorer for Østfold fylke brukt i forbindelse med NTP).

I alternativet med all atkomst via Gregers gate antas det at halvparten av dagligvaretrafikken er avledet fra Kongens gate. Av resterende trafikk er det forutsatt at 80 % belaster Kongens gate i retning Rv. 19 og 20 % mot resten av sentrum (med 10 % fra Skoggata sørvest og 10 % til Torggata via Kongens gate). Dette innebærer at ÅDT i Gregers gate mellom atkomsten og Kongens gate øker med ca. ÅDT 1040. Kongens gate sør for Gregers gate (mot Rv.19) øker med ca. ÅDT 670. Videre øker trafikken i Kongens gate nord for Gregers gate, i Torggata samt i Svaebakken og Skoggata sørvest for Svaebakken alle med ca. ÅDT 80.

I alternativet med en atkomst også via Skoggata antas det at 25 % av dagligvaretrafikken er avledet fra Kongens gate og 25 % er avledet fra eksisterende trafikk i Skoggata. Av resterende trafikk er det forutsatt at 80 % belaster Kongens gate i retning Rv. 19 og 20 % går nordover mot resten av sentrum (med 10 % fra Skoggata sørvest og 10 % til Torggata via Kongens gate). Trafikken i Kongens gate sør for Gregers gate (mot Rv.19), i Torggata vest for Skoggata samt i Skoggata sørvest for Svaebakken er tilnærmet uendret i forhold til alternativet over.

ÅDT i Gregers gate mellom atkomsten og Kongens gate øker da med ca. ÅDT 650. Videre øker trafikken i Svaebakken med ca. ÅDT 260. I Skoggata nord og sør for p-atkomsten øker ÅDT med ca. 250. I Kongens gate nord for Gregers gate øker trafikken med ca. ÅDT 120. Det er usikkerhet knyttet til alle disse trafikkberegningene.



Figur 19 Beregnet ÅDT-trafikk i gatenettet rundt Sterudkvartalet i dagens situasjon (øverst i boksene), atkomstalternativ A med all atkomst via Gregers gate (i midten av boksene) og atkomstalternativ B med atkomst både fra Gregers gate og Skoggata (nederst i boksene). ÅDT-tallene er avrundet til nærmeste 100 og angir netto endringer der dagens trafikk er trukket fra.

I fratrekk kommer ca. ÅDT 340. ÅDT 240 antas i dag ha atkomst til/fra Kongens gate, mens resterende ÅDT 100 har atkomst ved Svaebakken/Gregers gate. Av denne trafikken er det forutsatt at 80 % belaster Kongens gate i retning Rv. 19 og 20 % mot resten av sentrum (med 10 % fra Skoggata sørvest og 10 % til Torggata via Kongens gate).

Totalt sett er det størst endringer i Gregers gate som følge av planene (noe også i Kongens gate sør). I atkomstalternativ B får også Svaebakken og Skoggata en mindre trafikkøkning mens økningen i Gregers gate er noe mindre enn i atkomstalternativ A.

3.5 Vurdering av atkomster P-hus

Atkomstsituasjonen til Sterudkvartalet er generelt krevende pga. smale og bratte gater. I likhet med mange andre sentrale steder gjør dette det vanskeligere oppfylle alle normkrav til gateutforming som stilles til nyanlegg. Den foreslåtte atkomsten fra Gregers gate er ikke optimal bl.a. pga. nærhet til krysset Gregers gate X Svaebakken. Lav trafikk i Gregers gate og lav kjørehastighet gjør det imidlertid enklere og medfører at P-atkomsten kan utformes som en avkjørsel (og ikke kryss). I alternativ A med bare avkjørsel i Gregers gate kan atkomsten få en samlet trafikk på godt over ÅDT 1000.

I alternativ B med en avkjørsel i Skoggata i tillegg, kan avkjørselen i Gregers gate bli betydelig avlastet. Avkjørselen i Gregers gate kan da få en trafikk på ca. ÅDT 4-500, mens atkomsten i Skoggata kan få en trafikk godt i underkant av ÅDT 1000.

Det antas at P-atkomstene kan tilfredsstille de krav som stilles til sikt til fortau (3 m x 10 m) og gate (4 m x 20 m i atkomstgate) i henhold Oslo kommune sin normal for gate- og veiutforming revidert januar 2018 (se også bilag).

3.6 Vurdering av atkomst brannbil, renovasjon, vare- og godstransport

Sporing av kjøretøy med type L - stor lastebil - for de foreslåtte brannoppstillingsplassene viser at disse oppstillingsplassene er tilgjengelige med store lastebiler.



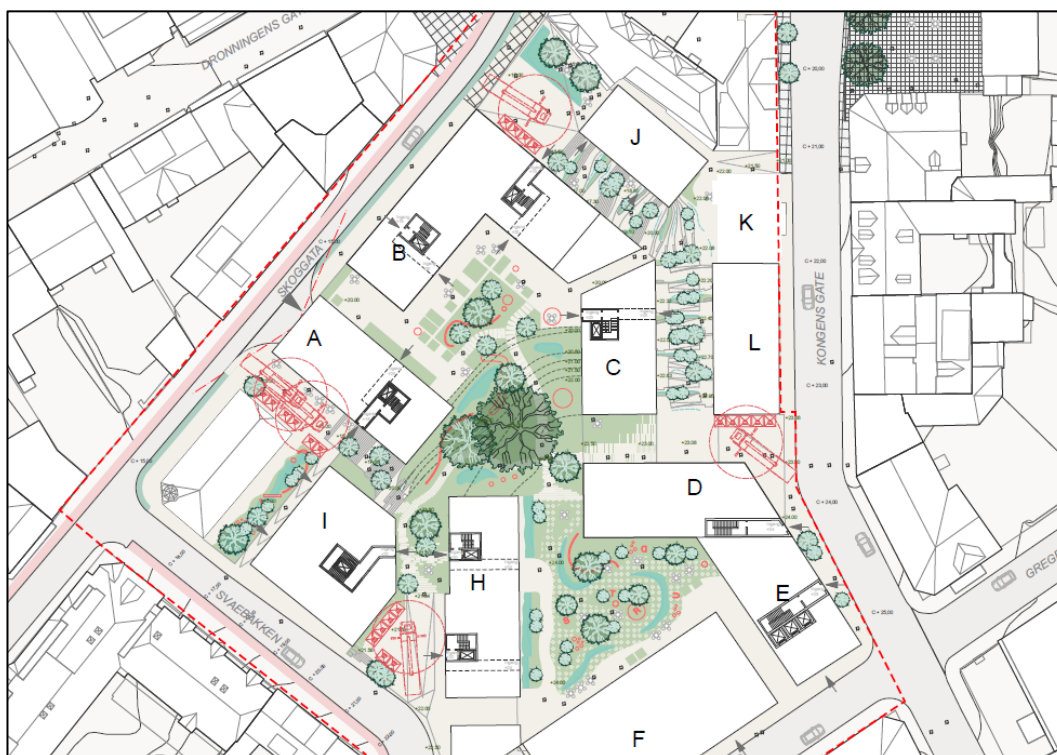
Figur 20 Eksempel på tømming av avfallsbrønner med renovasjonsbil med kran (foto: Sweco AS).

Det er foreslått renovasjon på de samme oppstillingsplassene som for brannbil også fordi det er sjeldent brannbil her. Oppstillingsplassene vil også kunne være tilgjengelig for renovasjonskjøretøy (kan være kortere enn 12 m).

For renovasjon er det også ønskelig å kunne rygge inn til oppstillingsplassene. Renovasjonsplassene vil ha liten trafikk (f.eks. besøk 1 gang i uka) og representer derfor en relativt liten konflikt med øvrig biltrafikk. Moss kommune har signalisert at løsninger med rygging over fortau for renovasjonskjøretøy er akseptabelt.

I tillegg til brannoppstillingsplassene er det foreslått en ekstra renovasjonsplass sør i kvartalet fra Skoggata. Det er også plass til å kunne kjøre inn og rygge ut av denne plassen (renovasjonsbil vil da bruke noe av sykkelfeltet, men det er vurdert som ok).

Men det er trangt og det er dårlig sikt fra avkjørselen. Det anbefales derfor avbøtende tiltak for å bedre sikten (f.eks. speil) og for å sikre lav hastighet i utkjøringen fra eventuelt (adkomstalternativ B) nærliggende P-hus i Skoggata. Et annet avbøtende tiltak er å unngå periodene med mest trafikk, dvs. rushperiodene på morgenen (kl.7-9) og om ettermiddagen (kl.15-17).



Figur 21 Utdrag fra utenomhusplan – avfall med renovasjonsplasser (kilde: NSW 4.05.2020).

Kongens gate har lavest trafikk ut av sentrum på formiddagen og det vil være mest fordelaktig med renovasjon i denne tidsperioden for denne oppstillingsplassen. Kongens gate er for øvrig noe bredere enn mange av de øvrige gatene rundt kvartalet og det kan gjøre det enklere å passere et renovasjonskjøretøy.

I planforslaget er det foreslått og anbefalt etablert en vareleveringslomme langs fortau i Skoggata nord i planområdet. Ved en slik løsning unngår man rygging over fortau og man

kan ha tilnærmet normal trafikkavvikling i Skoggata (både i kjørefelt og i sykkelfelt) også under vareleveringen.

Ulempen er at fotgjengerne må gå «rundt vareleveringslommen, og inn på torg» og at fortauet snevres noe inn (til 2 m ved hushjørner). Innsnevringen av fortauet vurderes å være en liten ulempe, da det er mulig å vedlikeholde fortauet også via torget.

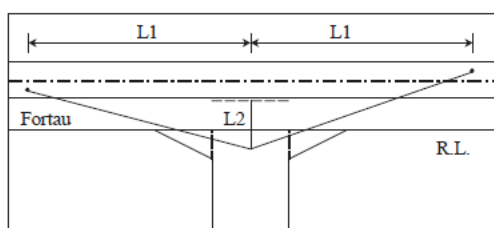
Hvis varelevering skjer samtidig med renovasjon, vil varelevering kunne sperre renovasjonskjøretøy (renovasjonskjøretøy blir stående inne på plassen til varelevering er ferdig). På en annen side kan renovasjonen utnytte vareleveringslommen i forbindelse rygging inn på sin oppstillingsplass.

Varelevering på samme sted som renovasjon inne på torget anbefales ikke, fordi da må også varebilene rygge over fortau. Vareleveringen vil skje langt hyppigere enn renovasjonen (dagligvare typisk 5-10 vareleveranser daglig) og vil derfor potensielt skape langt flere konflikter. En ev. fordel med en slik løsning er at Skoggata kan få full bredde på kjørefelt, fortau og sykkelfelt.

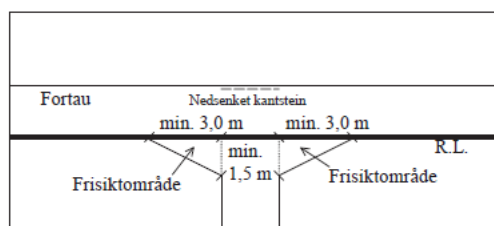
Varelevering fra kjørefelt i Skoggata uten vareleveringslomme anbefales heller ikke fordi dette vil sperre for kjørefeltet i Skoggata. Det samme gjelder bruk av eksisterende og smale vareleveringslomme (i praksis fra kjørefeltet). Personbiler som forsøker å kjøre forbi vil kjøre ut i sykkelfelt. Større kjøretøy vil da eventuelt bli stående bak.

Bilag utdrag fra Gate- og veiutforming for Oslo kommune - Normaler

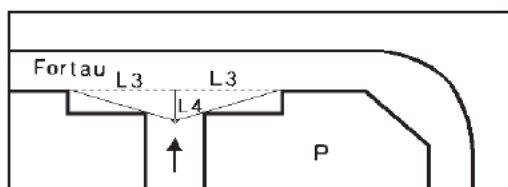
Oslo kommune har utarbeidet en egen veinormal. I denne er det siktkrav til avkjørsler i «tett by» med sikt mellom bilister og fotgjengere på fortau. Hensikten med disse kravene er bl.a. å sikre et minimum av sikt mellom kjørende og gående. Formelt sett gjelder ikke kravene i Oslo kommunes veinormal for Moss kommune, men kravene kan likevel aktuelle å bruke som rettesnor for å sikre sikt i avkjørselen til fortau. Det er opp til Moss kommune å godkjenne tiltakene og vurdere om sikten er god nok.



a) Sikt fra bil mot bil



b) Sikt fra bil mot fotgjenger



c) Utkjørsel fra P-anlegg
Ved atkomstgater bør en ved utkjørsel fra felles p-anlegg eller andre avkjørsler med stor trafikk ha siktrekant utenfor fortau i tillegg til kravene gitt i tabell C.14. i figur til venstre er L3 lik 10,0 m og L4 lik 3,0 m.

Figur C.30: Siktkrav i avkjørsler i tett by

Tabell C.14 gir verdier for L1 og L2. Stoppsikt er gitt for den enkelte dimensjoneringsklasse.

Tabell C.14: Siktkrav i avkjørsel i tett by, L1 og L2, [m]

Gatetype	L1 (m)	L2* (m)
Hovedgate	54	6
Samlegate	45	4
Atkomstgate	20	4

* L2 er avstand målt fra kant kjørebane