

KI VÅLER

ADRESSE COWI A/S
Karvesvingen 2
0579 Oslo

TLF +47 02694
WWW cowi.no

OMRÅDEREGULERING FOR GYLDERÅSEN

KONSEKVENsutREDNING

TRAFIKKANALYSE

PROJEKTNR.

A123181

DOKUMENTNR.

NOT-KU-005

VERSION

2.1

UDGIVELSESDATO

18.05.2022

BESKRIVELSE

Trafikkanalyse

UDARBEJDET

RIKO

KONTROLLERET

NBPT

GODKENDT

HMKV

INNHold

1	Bakgrunn og formål	3
2	Eksisterende forhold	4
3	Fremtidige forhold	6
4	Ny trafikk	6
4.1	Generert trafikk	6
4.2	Trafikkens fordeling i veinettet	9
5	Trafikale konsekvenser	10
5.1	Rutevalg	10
5.2	Anden planlegning	13
5.3	Patterød-krysset	16
6	Tiltak og anbefalinger	19
7	Oppsamling	19

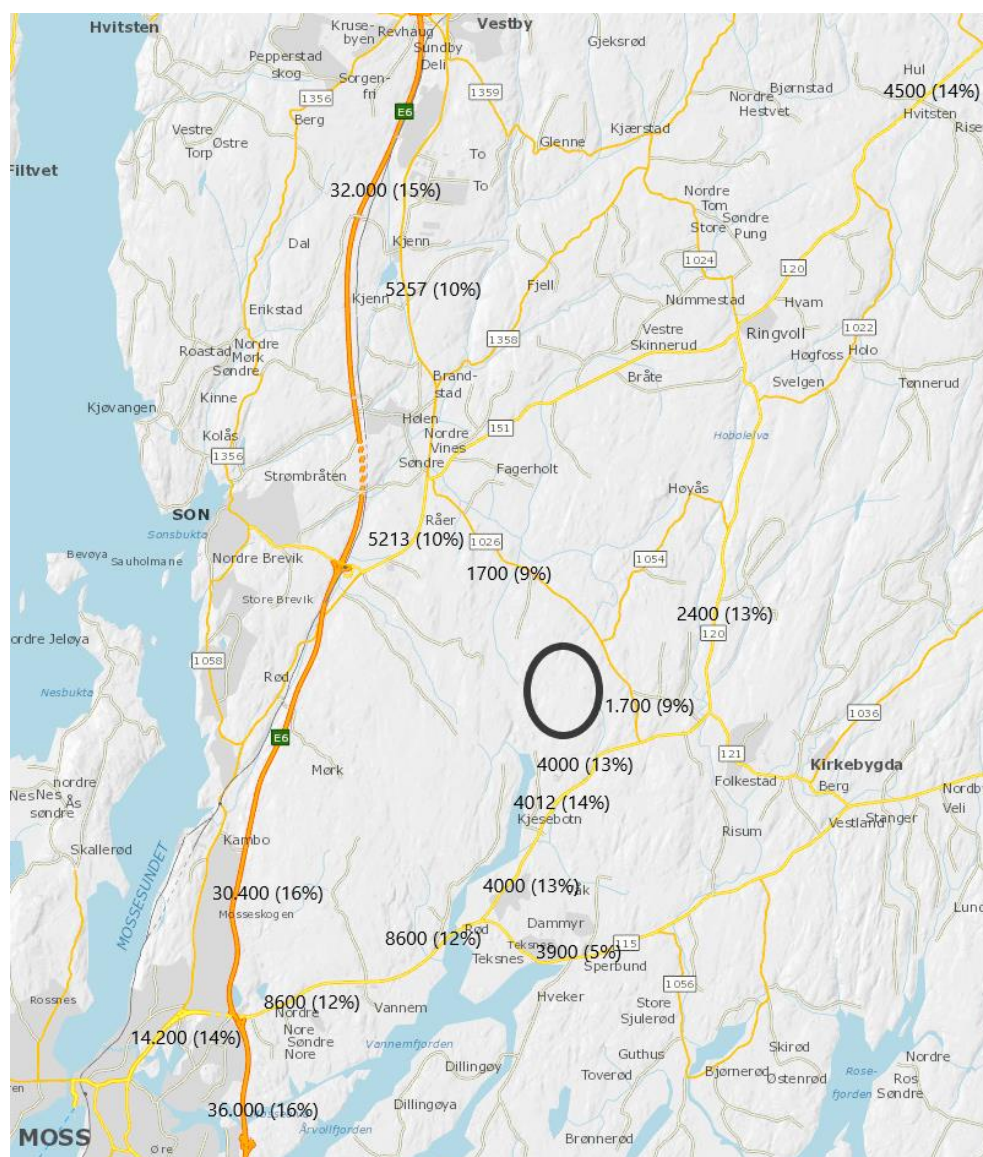


Figur 1 Overordnede atkomstveier omkring planområdet (Kilde NVDB¹).

2 Eksisterende forhold

Planområdet planlegges i forlengelse av Moss og Våler Næringspark. Den primære atkomstveien til planområdet blir via den eksisterende tilslutningen av Moss og Våler Næringspark til FV120.

Trafikkmengdene og andelen av tungtrafikk på veinettet omkring planområdet fremgår av figur 2. Fartsgrensen på fylkesveiene er generelt 80 km/t på de største deler av veiene. På enkelte delstrekninger er fartsgrensen senket til 70 km/t.



Figur 2 Trafikkmengder og andelen av tung trafikk omkring planområdet (Kilde: NVDB).

¹ [Nasjonal Vegdatabank \(NVDB\)](#)

Sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Kirkebygden i Våler og til Moss er under opparbeidelse. Denne følger Fv. 120 forbi planområdet. Status gjengis punktvis under:

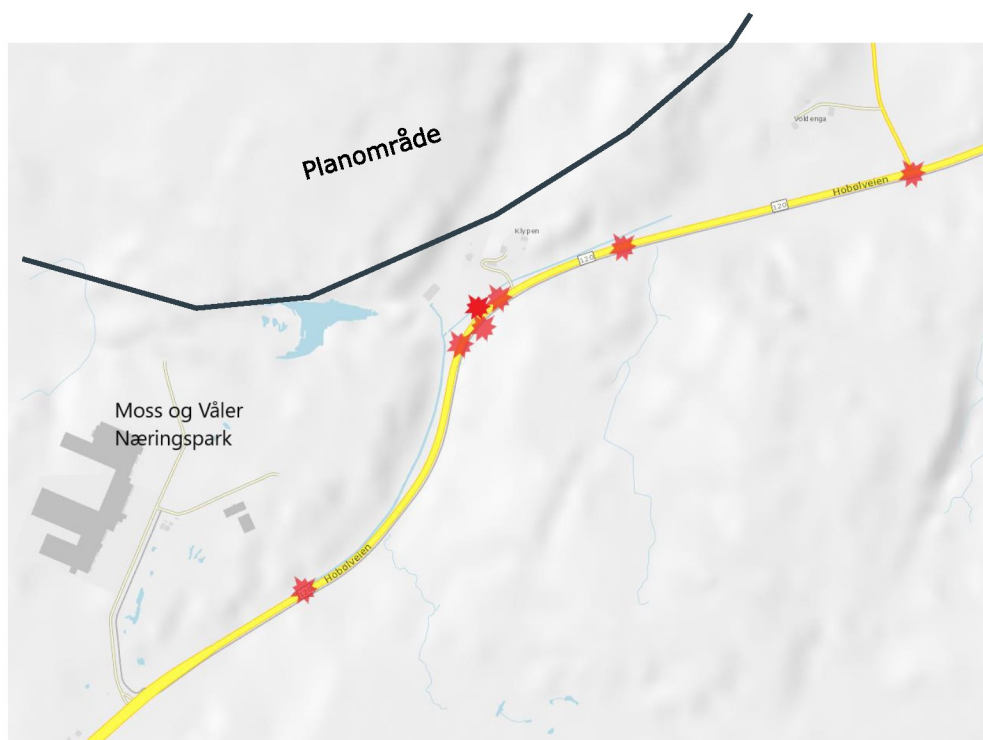
- › G/S fra Mossesida av Rødsund bru til Moss er ferdig utbygd
- › Reguleringsplan for kryssing av Rødsund (ny bru) planlegges til offentlig ettersyn til sommeren 2022
- › G/S fra kryss fv 115/ fv 120 til Augerød er ferdig utbygd.
- › G/S fra Augerød til Granittveien (avkjøring til næringsparken) er under prosjektering og skal bygges 2022.
- › G/S fra Granittveien til Middagsåsen er ferdig utbygd.
- › G/S fra Middagsåsen til Kirkebygden sentrum er ferdig regulert og avsatt i fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel 2022 – 2025. Det anslås ferdigstillelse av den siste delen i 2024.

Prosjektområdet betjenes i den eksisterende situasjonen alene av kollektivtrafikk på FV120. Her kjører bussrute 641 mellom Moss og Askim. Ruten har i dag kun ganske få avganger på hverdager. Bussen har stoppested ved innkjøringen til Våler Næringspark fra FV120, og derfra er det kort gangavstand.

Nærheten til Sonsveien stasjon (tog) nordvest for planområdet, gjør dette til en mulig fremtidig kollektivforbindelse for planområdet.

Der er siden 01-01-2011 registrert 7 trafikkulykker omkring Moss og Våler Næringspark på FV120. Plasseringen av trafikkulykkene er vist på figur 3.

6 ulykker er registrert i de to svingene mellom Moss og Våler Næringspark og Klypen, her av 4 eneulykker. Én ulykke er registrert i krysset ved Sånerveien.



Figur 3 Trafikkulykker omkring Moss og Våler Næringspark siden 01-01-2011. [Kilde: Statens vegvesen vegkart. Hentet d. 06-12-2021]

I samme periode er ikke registrert trafikkulykker på FV1026 i umiddelbar nærhet av prosjektområdets forventede veiatkomst.

På bakgrunn av registrerte ulykker på FV120 og FV1026 vurderes veinettet omkring planområdet ikke som trafikkulykkesbelastet.

3 Fremtidige forhold

Planområdet planlegges veibetjent av FV120 og FV1026 med atkomst fra sør (Moss og Våler Næringspark). Planen åpner i tillegg for en beredskapsatkomst via eksisterende atkomst fra nord. Denne må imidlertid detaljreguleres i forbindelse med nye virksomheter som forutsetter bruk av denne.

4 Ny trafikk

Etablering av energikrevende industri i området vil skape økt trafikkbelastning på det omkringliggende veinettet, herunder på FV120 og FV1026. Trafikkbelastningen som følge av etablering kan oppdeles i to: Trafikk generert i anleggsperioden og trafikk i den etterfølgende driftsperioden.

4.1 Generert trafikk

Trafikk generert i anleggsperioden og driftsperioden er av forskjellig karakter, hvor trafikken i anleggsperioden primært er tungbilkjørsel og i driftsperioden primært er personbil.

4.1.1 Anleggsperiode

Trafikkgenereringen i anleggsfasen er basert på erfaringer fra andre prosjekter i Skandinavia. I anleggsperioden estimeres etableringen å generere mellom 180 til 200 lastebiltransporter per virkedøgn. I visse perioder kan det være opp mot 100 innkjørende og 100 utkjørende lastebiler per dag.

Det estimeres at 250-400 personer vil jobbe med oppførelsen. Sannsynligvis vil de fleste ankomme i varebiler eller minibusser.

ÅDT vil være i omegnen av 500-800 med en tungtrafikkandel på 25%. Tungtrafikken vill fordele sig over dagen og vil dermed ikke påvirke morgen- og ettermiddagsrush. Pendling til og fra plassen vil derimot primært foregå i morgen- og ettermiddagsrush. Det vurderes at 80% av trafikken vil være i rushtimen.

I morgenrush vil det kunne forventes at det ankommer omkring 400 kjøretøyer og omvendt i ettermiddagsrush.

4.1.2 Driftsperiode

I forhold til trafikkgenereringen under driftsperioden legges det til grunn at det er 2.000 ansatte på jobb hver dag, syv dager i uka, herav 1.500 ansatte i 5-skiftsordning med 300 i hvert skifte og 500 ansatte på dagtid. Det forventes etablert 1.300 parkeringsplasser i området.

Hver ansatt vurderes å generere to personturer per døgn. Evt. besøkstrafikk utelates fra beregningene, da omfanget herav er usikkert. Med dette vil det genereres 4.000 personturer til og fra området pr. dag (ÅDT).

Siden området har begrenset tilgjengelighet med sykkel, til fots og med kollektiv transport, kan det forventes en høy bilførerandel på personreiser til og fra området. Derfor legges 90% bilførerandel til grunn.

Antall ansatte	2.000
Reiser pr. ansatt pr. dag	2
Besøksreiser	0
Bilførerandel	0,9
Personbilturer pr. dag	3.600

Beregning av gjennomsnittlig antall personbilturer til og fra planområdet pr. dag (ÅDT)

Planlegging av energikrevende industri i området er i tidligfasen, og det foreligger ikke noen konkrete anslag for transportbehov for gods. I det følgende brukes nedenstående estimer.

Transport vil inkludere import av råmaterialer og forbruksmateriell samt eksport av ferdige produkter. Det forventes hovedsakelig bruk av containere. De ferdige produktene vil kunne bli fraktet med containere på trailere til nærmeste havn og videre på båt.

Det er estimert 12.000 containere inn per år og tilsvarende 12.000 containere ut. Dette vil betyde anslått 80 lastebilturer pr. hverdag for transport av råvarer og ferdige produkter. Denne trafikkmengden legges til grunn.

Det vil også bli noe 'vanlig' varetransport til området som f.eks. matvarer til kantiner eller kontorrekvisita. Disse varetransporter er anslått å utgjøre 20 lastebilturer pr. dag. Alle varetransporter utføres med tunge kjøretøy.

Turer med råvarer og ferdig produkt	80
Annen varetransport	20
Tungtransportturer pr. dag	100

Beregning av gjennomsnittlig antall tungtransportturer til og fra området pr. dag (ÅDT).

På dette grunnlaget estimeres den gjennomsnittlige veitrafikkmengden pr. døgn.

Personbilturer pr. dag	3.600
Tungtransporter pr. dag	100
Kjøretøyer pr. dag (ÅDT)	3.700

Estimert samlet trafikkmengde (ÅDT)

Dvs. en samlet trafikkgenerering på omkring 3.700 kjøretøyer per virkedøgn, hvorav 3% er lastebiler.

Den største trafikkbelastningen forventes i enten morgen- eller ettermiddags-rush i skiftet før eller etter daghold. Hvis et av disse skiftene skjer samtidig med et 5-holdsskifte, kan det til sammen forventes å utgjøre opp til 40% av trafikken til og fra fabrikken, dvs. i omegnen av i alt 1.500 inn og utkjørende kjøretøy. Derfor bør det om mulig unngås samtidighet i møtetider for ulike skift.

4.2 Trafikkens fordeling i veinettet

4.2.1 Anleggsperiode

Anleggstrafikken vil i høy grad bestå av lastebiler, supplert med vare- og personbiler. Det er på nåværende tidspunkt ikke avklart, hvor tungtrafikken til anleggsområdet vil komme fra, og i hvilke perioder.

Det vil være mest hensiktsmessig dersom tungtrafikken kjører via FV120 fra E6 eller E18 til planområdet.

Det anbefales at det settes krav til entreprenøren om at lastebil skal foregå ad en bestemt rute ad FV120 for at sikre, at tungtrafikk til og fra Oslo-området ikke kjører ad Osloveien og på E6 ved avkjørsel 16 ved Vestby.

Det bør overveies, om det for å unngå merbelastning av Patterød-krysset, også bør unngås, at tungtrafikk fra Oslo-området i anleggsperioden anvender E6 via avkjørsel 15 til FV120. Det kan i stedet stilles krav om, at tungtrafikk fra Oslo-området skal benytte E18 med avkjørsel ved Elvestad og FV120.

De ansatte på plassen forventes at velge den hurtigste rute. Det vurderes at medarbeidere fra Oslo-området, Ås og Ski primært vil anvende avkjørsel 16 ved Vestby og ad Oslovei til prosjektområdet. Det vurderes at 50 % av arbeidsstyrken er fra Oslo-området mv., mens den resterende delen av arbeidsstyrken forventes å ankomme sør for prosjektområdet ad E6 og FV120.

Varigheten av anleggsperioden er ikke kjent, men kan erfaringsmessig være omkring 2-4 år, hvor det forutsettes å være tung trafikk i hele anleggsfasen.

4.2.2 Driftsperiode

I driftsperioden må det forventes at de ansatte velger den hurtigste ruten fra deres bosted til området.

Planområdet får den primære veitilslutning til FV120 og gjennom Våler Næringspark. Det vil være en sekundær vei tilslutning til FV1026. Det foreligger ikke opplysninger om, hvor de forventede 1.300 parkeringsplasser vil være plassert på området.

Det vurderes, at størstedelen av de ansatte fra Osloområdet, Ås og Ski vil anvende den nordlige sekundære tilslutningen til FV1026, hvorimot ansatte fra sør vil anvende den sørlige tilslutning til FV120. Det konkrete antall og plassering av parkeringsplasser på området vil dog kunne påvirke fordelingen av trafikken mellom de to veitilslutninger.

Det vurderes sannsynlig, at halvdelen av arbeidsstyrken vil kunne komme fra Oslo-området, mens resten kan komme fra lokalområdet og især ankomme sør for prosjektområdet ad E6 og FV120.

Rute for frakten av ferdige produkter fra området vil avhenge av, om de skal videre med båt fra Moss, eller om de fraktes bort via veinettet.

5 Trafikale konsekvenser

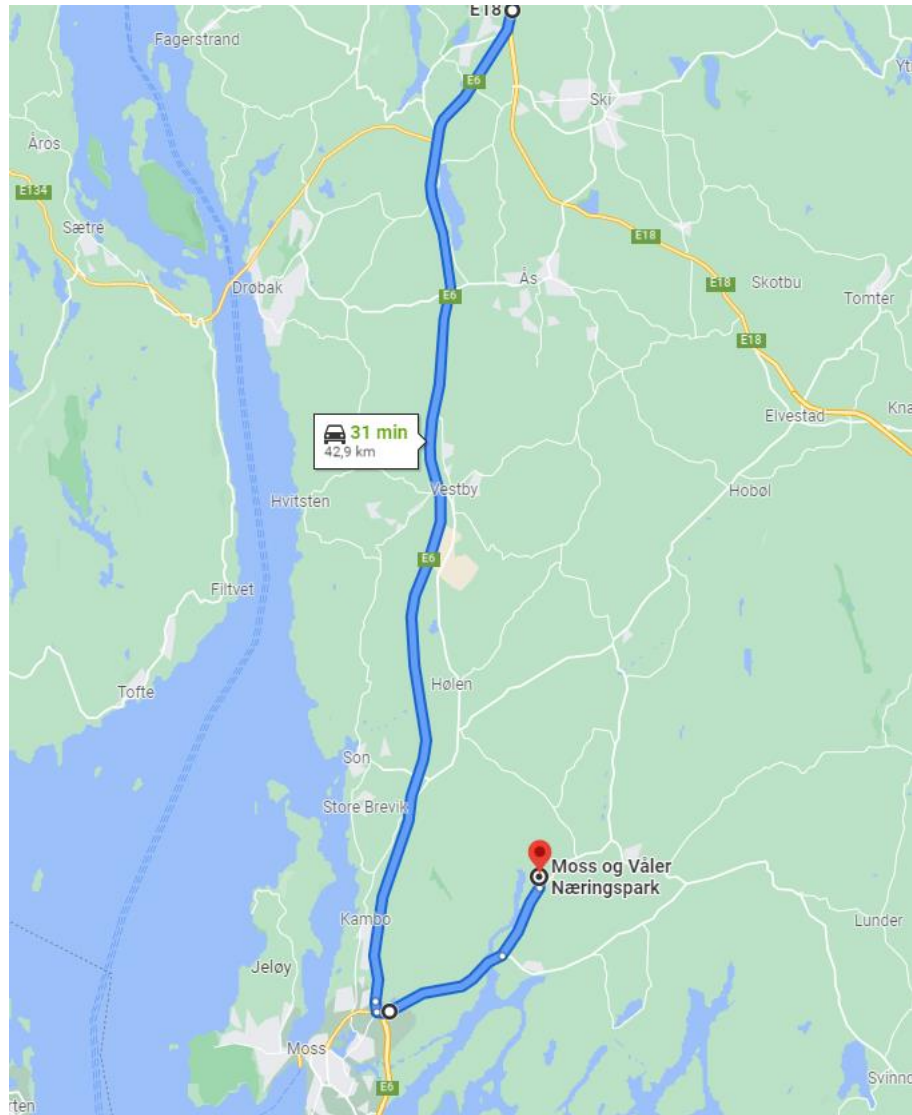
De estimerte genererte trafikkmengder vurderes at kunne avvikles på det eksisterende veinett FV120 og FV1026 omkring planområdet. Avhengig av rutevalg til og fra planområdet vil den nye trafikken dog kunne gi problemer på andre strekninger og i kryss, hvor det allerede i dag kan være problemer med kapasitet eller uønsket trafikk, herunder på Osloveien syd for Vestby og gjennom Patterød-krysset.

Det kan komme behov for at ombygge kryss med planområdets atkomstveier til hhv. FV120 og FV1026, for at sikre en god og samtidig trafikksikker avvikling av den nye trafikk. Især ved hovedatkomstveien fra FV120 kan det være behov for at endre det nuværende vikeplikts regulerte T-kryss. Behov for endret innretning avhenger dog av rutevalg og plassering av parkeringsplasser i planområdet.

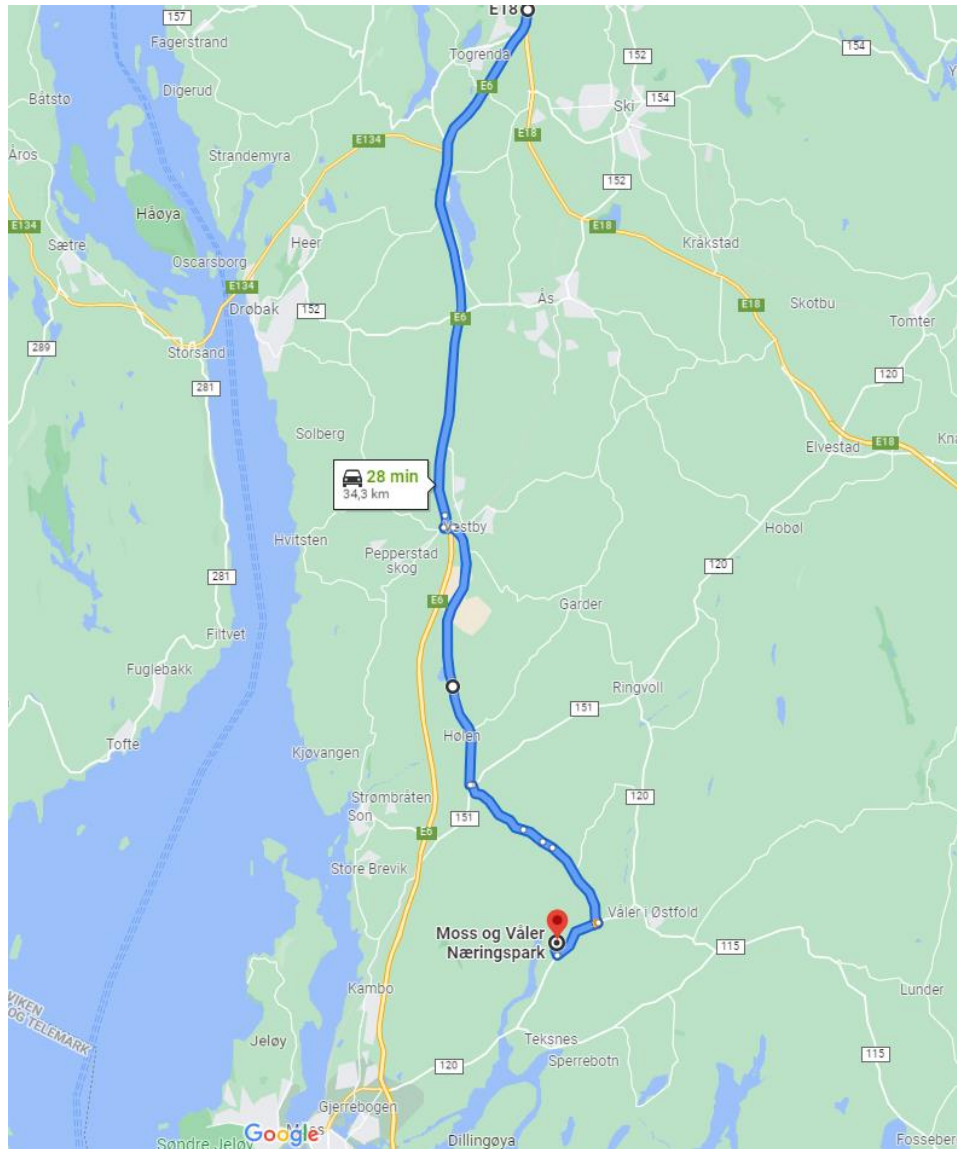
5.1 Rutevalg

Der er både i anleggs- og i driftsfasen forskjellige muligheter for rutevalg for kjørende mellom Oslo og planområdet. Det er ikke den helt store differanse i kjøretid og antall km for de forskjellige alternativene. Men av hensyn til kryss og strekninger, som i dag er belastet, vil det være å foretrekke, hvis trafikken, herunder især tungtrafikk, primært benytter alternativ 3, jf. figurene under.

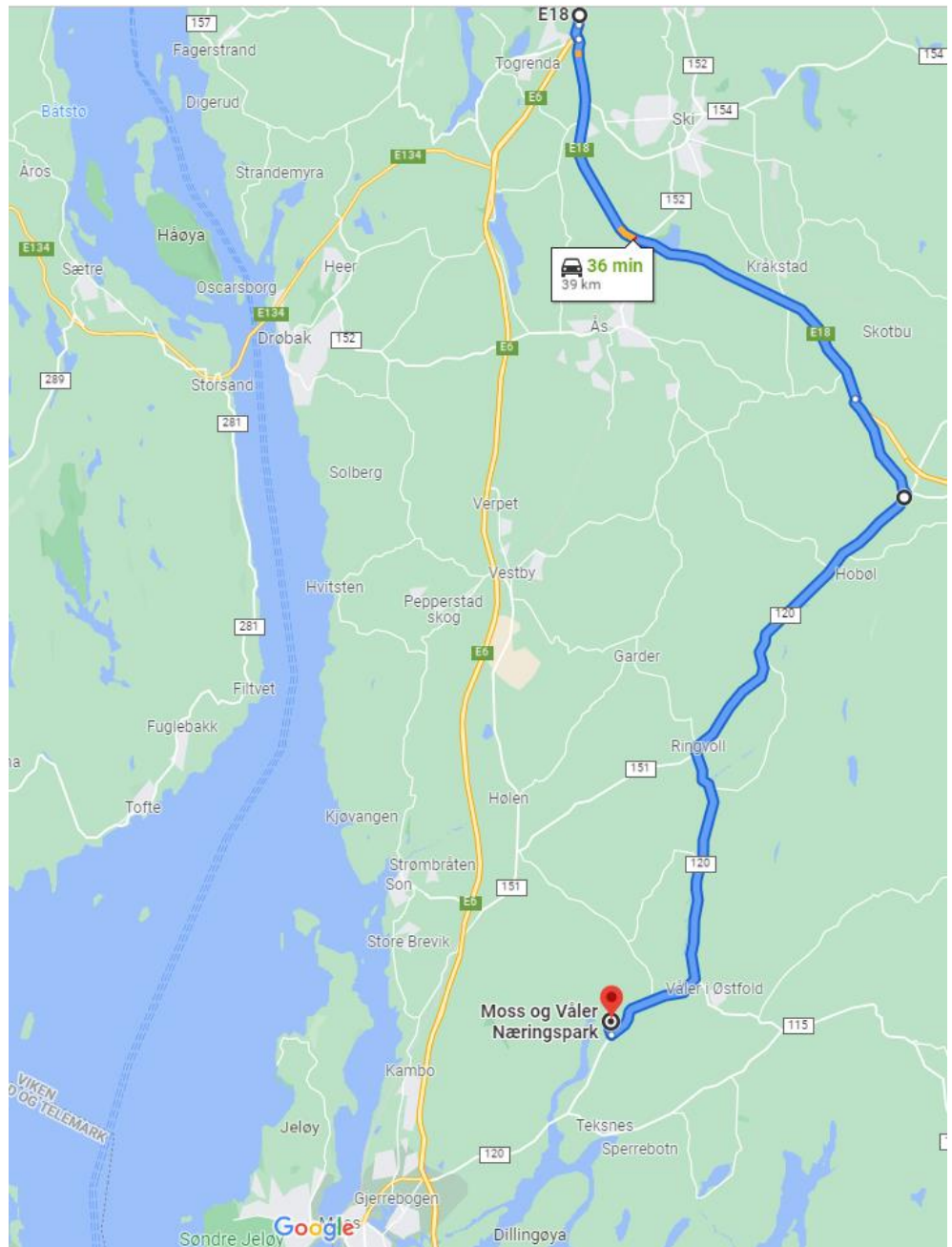
Det anbefales derfor at det om mulig settes krav om, at lastebilkjørsel skal foregå via nedenstående alternativ 3. Hermed kan sikres, at tungtrafikk til og fra Oslo området ikke betyder en ytterligere belastning med tungtrafikk av hverken Osloveien mellom Vestby og området eller av Patterød-krysset.



Figur 4 Alternativ 1: Den enkleste vei fra Oslo til planområdet er via E6 og Patterød-krysset samt FV120. (Kart: Google Maps)



Figur 5 En annen og lidt kortere rute er via E6 frem til Vestby og herfra videre med Oslo-veien og FV1026. Der er her vist ruten frem til den atkomstveien til området ved FV120. Ruten kunne forkortes lidt ved at anvende den beredskapsatkomsten til planområdet ved FV1026. (Kart: Google Maps)



Figur 6 I stedet kan anvendes E18 til Elvestad samt FV120, hvorved hverken Osloveien eller Patterød-krysset belastes. (Kart: Google Maps)

5.2 Anden planlegging

5.2.1 Veiforbindelser øst for Oslo

Statens vegvesen har i oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for veiforbindelser øst for Oslo². Målet med utredningen er at en oppgradering av alternative forbindelser skal kunne avlaste E6-trafikken gjennom Oslo og gi nødvendig beredskap ved hendelser på veinettet.

² [Konseptvalgutredning \(KVU\) for veiforbindelse øst for Oslo](#)

To alternative ruter behandles:

- > Forbindelse RV22/RV111
- > Forbindelse FV120



Figur 7 Kart hentet fra KVVU vegforbindelse øst for Oslo, Statens vegvesen

Etablering av den østlige forbindelsen via RV22/RV111 vil ha en begrenset innvirkning på den trafikale situasjonen omkring planområdet. Oppgradering av infrastrukturen i den vestlige linjeføring via FV120 vil derimot påvirke den trafikale situasjonen omkring planområdet, idet linjeføringen vil gå tett omkring prosjektområdet.

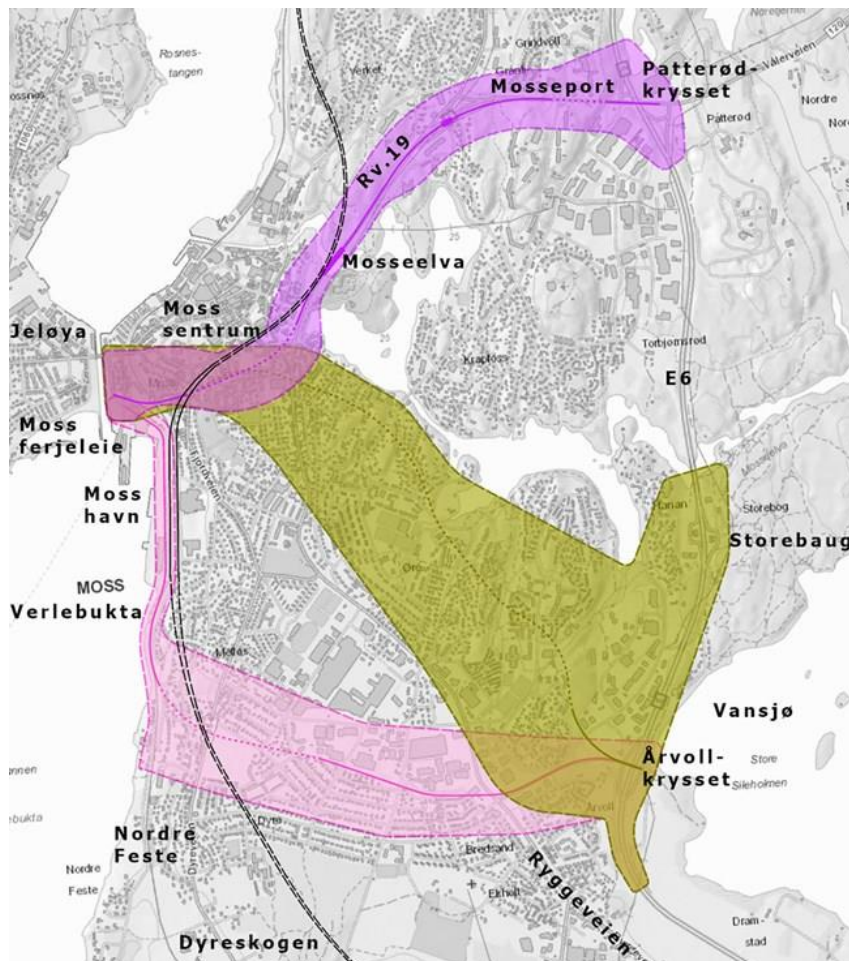
I utredningen er det vurdert alternative konsepter. Konsept 5 er vurdert å gi best måloppnåelse. I konsept 5 legges det opp til å utvide FV120 til 4-felts vei øst for Patterød. I tillegg foreslås 4-felts vei mellom E6 ved Patterød og Moss sentrum.

Der er ikke angitt tidspunkt for mulig prosjektoppstart.

5.2.2 Riksvei 19 gjennom Moss

Riksvei 19 i Moss er gitt prioritet i Nasjonal transportplan (2022-2027). Prosjektet omfatter en ny riksvei 19 mellom E6 og Moss Havn/Moss Ferjekai. Målet med den nye riksveien er å bedre fremkommeligheten for riksveitrafikken i Moss. Næringstrafikken og kollektivtrafikken skal få bedre fremkommelighet og forutsigbar reisetid, og trafikken gjennom byen skal ikke lenger være til hinder for utviklingen av et godt bymiljø.

Der er foreløpig forskjellige mulige ruteføringer av ny riksvei 19 i spil, som vist på nedenstående kart³.



Figur 8 Kart hentet fra Statens vegvesens prosjekt Rv. 19 Moss

En ny RV19 vil kunne avlaste Patterød-krysset vesentlig. En vei forbindelse via ny RV19 mellom planområdet ved FV120 og havnen i Moss vil kunne medføre andre trafikale konsekvenser for evt. transport av ferdige produkter, som skal fraktes videre med båt fra Moss.

Der er forventet oppstart for prosjektet etter 2027.

³ [Rv. 19 Moss | Statens vegvesen](#)

5.3 Patterød-krysset

Statens Vegvesen har påpekt, at det i dag er kapasitetsutfordringer i Patterød-krysset mellom E6, RV19 og FV120⁴.

Patterød-krysset består av to rundkjøringer. Én rundkjøring vest for E6 forbinder de sydgående kjørefeltene på E6 med RV19 samt Vålerveien til Moss. Én rundkjøring umiddelbar øst for E6 forbinder de nordgående kjørefeltene på E6 med RV19/FV120 samt atkomsten til en bensinstasjon. De to rundkjøringer ligger i tett forbindelse med en tredje rundkjøring lidt lengre mod øst, som gir forbindelse mellom FV120 og Mosseporten Kjøpesenter og Industriveien mot syd.



Figur 9 Patterød-krysset (Kilde NVBD)

FV120 er en 2-feltsvei øst for rundkjøringene, mens det på strekningene imellom rundkjøringene er 4-feltsvei. Alle tre er anlagt som rundkjøringer med 2 sirkulasjonsfelter. RV19 fortsetter som en 2-feltsvei vest for rundkjøringene gjennom tunnelen 'Mosseporten' mot Moss Ferjehavn og sentrum.

Det er især kapasitetsutfordringer igjennom rundkjøringene i Patterød-krysset samt på RV19 gjennom Moss. Stor russtrafikk gjør at det oppstår kø i det vestre rampekrysset, som blokkerer tilbake i det østre rampekrysset, som igjen medfører at en kø kan strekke seg ut på E6 i nordgående retning. Stor trafikk retning Moss på RV19 gjør, at det også er fare for tilbakeblokkering på sørgående avkjøringsrampe. Trafikk ad RV19 gjennom tunnelen gjør, at det bygger seg kø på Vålervegen.

På E6 er ÅDT 30.400/nord og ÅDT 36.000/syd, på RV19/vest er ÅDT 14.200, og på RV120/øst (mod planområdet ved Våler) er ÅDT 8.600. Det utvikles dermed allerede i dag store trafikkmengder gjennom Patterød-krysset.

Den dårlige trafikkavviklingen påvirkes især av den pågående trafikkvekst, men også av økt trafikk i forbindelse med utbygging av Vanem industriområde, som ligger et par km ad FV120 øst for Patterød-krysset.

⁴ Trafikkanalyse E6 Patterødkrysset, Statens vegvesen 2020.

Som beskrevet er det under overveielse på lang sikt å utvide FV120 til 4-felts vei øst for Patterød, samt å etablere en forbedret forbindelse for RV19 som 4-feltsvei mellom E6 og Moss sentrum/Havn. En utvidelse av RV19 og FV120 til 4-feltsveier hhv. vest og øst for Patterød vil kunne forbedre kapasiteten lidt. Men hvis det skal finnes en løsning på både eksisterende og fremtidige kapasitetsproblemer, vurderes det nødvendig at gjennomføre større tiltak i Patterød-krysset.

Statens vegvesen arbeider med å bedre kapasiteten i Patterød-krysset gjennom mindre omfattende tiltak, men har foreløpig ikke kunne prioritere en fullgod ombygging av krysset.

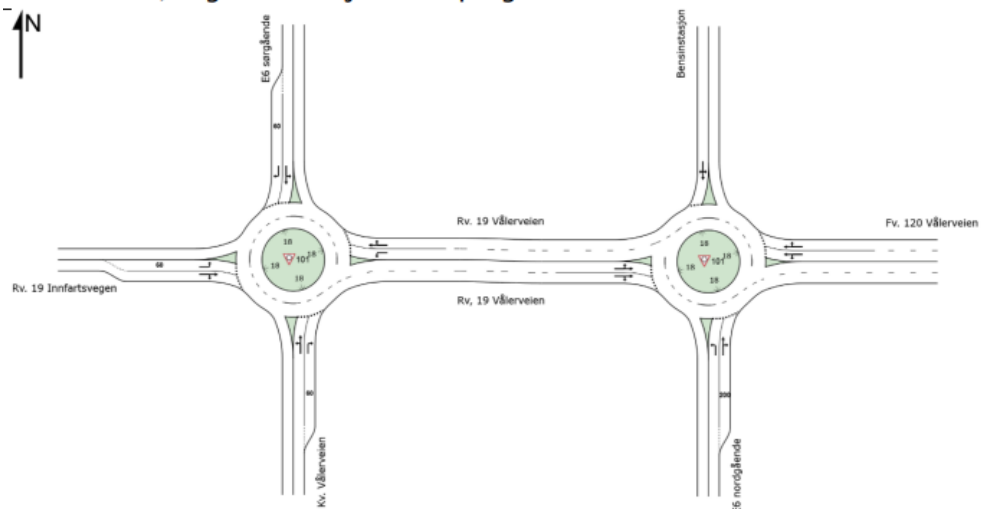
Statens Vegvesen har i oktober 2020 utarbeidet en trafikkanalyse av Patterød-krysset. Det ble i den forbindelse gjennomført krysstellinger i mars 2020 (før koronaepidemien påvirkede trafikken). Analysen omfattet kun de to rampekryssene med rundkjøringer i forbindelse med E6, mens den østligere rundkjøring på FV120 ikke inngår i analysen.

I analysen arbeides med en prognose for trafikkavviklingen i 2045. I den forbindelse benyttes framskrivninger for trafikk (Statens vegvesen, 2020), med utgangspunkt i tall for Østfold fylke. Ifølge trafikkprognosen for 2045 øker trafikken med 35 %. Denne trafikkveksten vil bety mye større avviklingsproblemer i Patterød-krysset.

Analysen konkluderer, at får vi fortsatt trafikkvekst tilsvarende prognosene, vil situasjonen bli prekær i kryssområdet, idet det må forutses et totalt sammenbrudd i systemet med lange køer i alle retninger fra kryssområdet.

Belastningsgraden i nettverket vil overstige den teoretiske kapasitetsgrensen. Den største flaskehalsen er den vestre rundkjøringen, som gir tilbakeblokkering til det østre krysset, som igjen skaper store problemer der. Høyeste belastning har RV19 fra vest med en belastningsgrad på 1,45 (hvor 1,0 angir max. kapasitet).

Alternativ 0, dagens situasjon med prognose 2045



Figur 10 Eksisterende utforming av Patterød-krysset, (Kilde: Statens vegvesen 2020)

De store byområdene har mål om nullvekst i personbiltrafikken. Det innebærer at trafikkveksten bør reduseres, spesielt for persontransport i rushtiden med bil. Det er på den bakgrunn utført en beregning med utgangspunkt i nullvekst, som viser om lag 10 % vekst i totaltrafikken, selv om personbiltrafikken ikke øker.

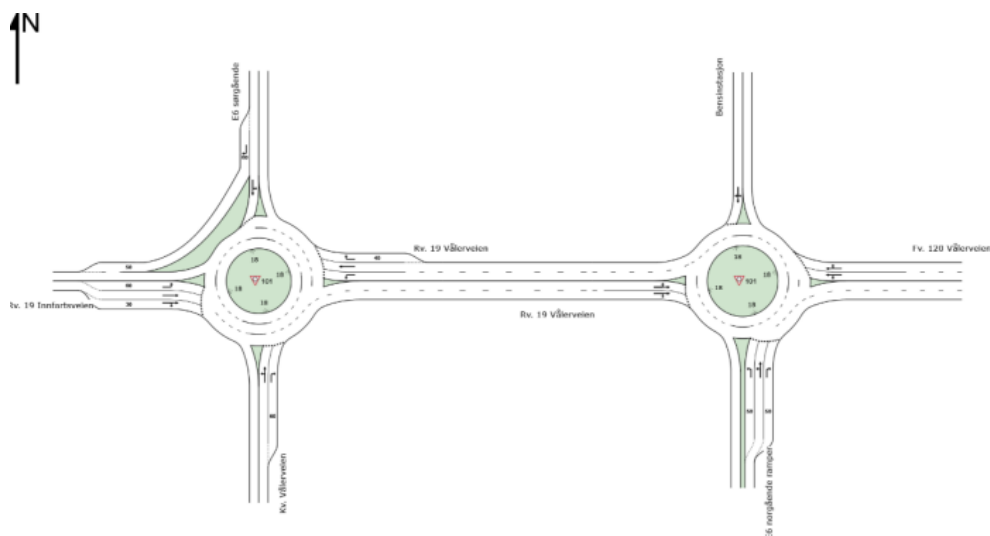
Analysen undersøker en rekke alternativer for Patterød-krysset med henblikk på å oppnå målsetningene ved tilgjengelige midler. Ut fra disse målsetninger anbefales alternativ 3, hvor det gjennomføres følgende tiltak:

Vestlige rampekryss:

- > RV19 fra øst: Et eget høyresvingefelt
- > E6 tilfart fra nord: Filterfelt
- > RV19 tilfart fra vest: Markerer at to felt er gjennomgående, slik at de to feltene i tilfarten blir bedre utnyttet, samt tilføye et ekstra høyresvingefelt
- > RV19 utfart til vest: Filterfelt som fletter seg inn på RV19 før Mosseporten.

Østre rampekryss:

- > Tilfart fra E6 sør får et ekstra venstresvingefelt, slik at det merkes to venstresvingefelt, samt feltet i midten kombinert venstre-rett-frem, og ett høyresvingefelt.



Figur 11 Utforming alternativ 3, (Kilde: Statens vegvesen 2020)

Analysen oppsummerer og konkluderer at dagens høye trafikkbelastning i E6 Patterød-krysset vil bli enda høyere og mer anstrengt, når det tillegges framskrivningsprognoser for trafikkvekst, også med et trafikkbilde med nullvekst i personbiltrafikken. I rushtiden vil det for noen tilfarter ikke være mulig å få så stor økning som prognosen for vekst tilsier. På den bakgrunn anbefaler analysen at gjennomføre alternativ 3.

En utbygging med anlegg av energikrevende industri i planområdet ved Våler med de nevnte estimerte vesentlige mengder ny trafikk, hvorav en del vil komme gjennom Patterød-krysset, vil ytterligere påvirke trafikkavviklingen her i negativ retning.

Vurderingen er, at det under alle omstendigheter forventes behov for en utbygning av kapasiteten i Patterød-krysset, fordi dagens trafikk og den generelle og øvrige trafikkveksten i området ikke vil kunne påregnes avviklet hensiktsmessig på dagens veinett. Nyskapt trafikk som følge av utbygningen i planområdet ved Gylderåsen vil i noen grad medvirke til å øke behovet for å bedre kapasiteten gjennom krysset. Men behovet for utbygging av kryssene oppstår uansett om utbyggingen ved Gylderåsen gjennomføres eller ikke.

6 Tiltak og anbefalinger

Det anbefales i anleggsperioden å sende lastebiler fra Oslo-området ad E18 med avkjørsel ved Elvestad og FV120 til planområdet. For å unngå merbelastning av Patterød-krysset kan tungtrafikk til planområdet evt. henvises til å benytte ruten via E18 også i den etterfølgende driftssituasjon.

Med henblikk på å minimere trafikkbetlastning i morgen- og ettermiddagsrush anbefales det, at det om mulig stilles krav om størst mulig spredning av møtetter for skiftarbeid, at øke den kollektive trafikkbetjening forbi planområdet og evt. legge muligheter for samkjøring til rette.

Det anbefales, at det ved plasseringen av parkeringsplasser i planområdet gjøres overveielser om, hvordan man best understøtter, at pendlere anvender de mest hensiktsmessige rutene til og fra planområdet, og dermed unngår de mest belastede veistrekninger og kryss.

For at sikre en god og trafiksikker avvikling av den økte trafikkmengden til og fra planområdet kan det bli behov for en ombygging av eksisterende vikeplikts regulerte T-kryss med atkomstveier til hhv. FV120 og FV1026.

Det anbefales generelt å gjennomføre planer for utvidelse av RV19 og FV120 til 4-feltsveie hhv. vest og øst for Patterød, samt å gjennomføre planer for å bedre kapasiteten i Patterød-krysset.

7 Oppsamling

- > Planområdet planlegges veibetjent av FV120 og FV1026 med atkomst fra sør via Moss og Våler Næringspark. Planen åpner for å benytte atkomst fra nord som beredskapsatkomst, dette krever imidlertid detaljregulering av atkomsten.
- > Der opparbeides pt. gang- og sykkelveg langs Fv.120 forbi planområdet.
- > Der er i dag begrenset betjening med kollektivtrafikk, men nærheten til Sonsveien stasjon (tog) gjør dette til en fremtidig mulighet. Det kan for eksempel legges til rette for shuttle-bus trafikk til og fra togstasjonen i rush-periodene.
- > Veinettet ved planområdet vurderes ikke trafikkulykkesbelastet.
- > I anleggsperioden estimeres ift. planområdet ÅDT på 500-800 med opptil 400 kjøretøyer i rush i det skisserte maksimalscenarioet.
- > I driftsperioden estimeres ift. planområdet ÅDT på 3.700 med opptil 1.500 i rush i det skisserte maksimalscenarioet.

- > En stor del av den nyskapte trafikken forventes å kjøre til/fra Oslo-området, Ås og Ski.
- > Til/fra Oslo-området er det primært tre mulige rutevalg: Via E6-Patterød-krysset og FV120, via E6/Vestby-Osloveien og FV1026, eller via E18/Elvestad og FV120.
- > Det anbefales at tungbiltrafikken sendes via E18 og FV120.
- > De ansatte vil velge den hurtigste ruten, men rutevalget vil kunne påvirkes av plasseringen av parkeringsplasser i planområdet og å kun tillate én atkomst.
- > Det kan bli behov for at ombygge nuværende T-kryss med atkomstveier til hhv. FV120 og FV1026.
- > Der er i dag kapasitetsproblemer i Patterød-krysset ved E6. Summen av dagens trafikk og den forventede trafikkvekst vil ikke kunne påregnes å kunne avvikles hensiktsmessig på dagens veinett gjennom Patterød-krysset. Det anbefales at gjennomføre planer for å bedre kapasiteten i Patterød-krysset.
- > Osloveien syd for Vestby har kapasitetsutfordringer i dag, disse kan ikke tilskrives dette planforslaget. Belastningen vil øke ytterligere som følge av forventet trafikkvekst.
- > Nyskapt trafikk som følge av utbygningen i planområdet vil ytterligere påvirke behov for at øke kapasiteten gjennom Patterød-krysset.
- > En konseptvalgutredning anbefaler en utbygning av FV120 øst for Patterød.
- > Det finnes planer om en ny RV19 mellom E6 og Moss Havn.