

Ny KOLBOTN STASJON

DETALJREGULERINGSPLAN

Trafikkprognose og trafikksikkerhetsplan

☒	Akseptert
☐	Akseptert m/kommentarer
☐	Ikke akseptert / kommentert Revider og send inn på nytt
☐	Kun for informasjon
Sign: _____	

00A	Første utgave	28.03.2017	ROAK	LOO	ALAD
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
ØSTFOLDBANEN VESTRE LINJE (OSLO S) – SKI, NY KOLBOTN STASJON Trafikkprognose og trafikksikkerhetsplan		Sider: 13			
		Produsert av:			
		Prod.dok.nr.:		Rev:	
		Erstatter:			
		Erstattet av:			
Prosjekt: 224278 Parsell: Generelt		Dokumentnummer: MIP-00-A-00250		Revisjon: 00A	
 Ramboll Hoffsveien 4 Postboks 427 Skøyen N-0213 Oslo T +47 2251 8000 www.ramboll.no		Drift dokumentnummer:		Drift rev.:	

INNHALDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING	3
1.1	BAKGRUNN	3
1.2	PLANOMRÅDET	3
2	DAGENS SITUASJON	4
2.1	TRAFIKKMENGDER	4
2.2	TRAFIKKSIKKERHET	5
3	PLANLAGT ENDRING	6
3.1	PLANLAGT UTFORMING	6
3.2	FRAMTIDIGE TRAFIKKMENGDER	6
3.3	TRAFIKKSIKKERHET	8
3.4	PUNKT 1 – THEODOR HANSENS VEI X SØRLIG RAMPE	10
3.5	PUNKT 2 – THEODOR HANSENS VEI X NORDLIG RAMPE	11
3.6	PUNKT 3 – SØRLIG KRYSSINGSPUNKT MELLOM TRAPP OG RAMPE	11
3.7	PUNKT 4 – NORDLIG KRYSSINGSPUNKT MELLOM TRAPP OG RAMPE	12
4	OPPSUMMERING	13

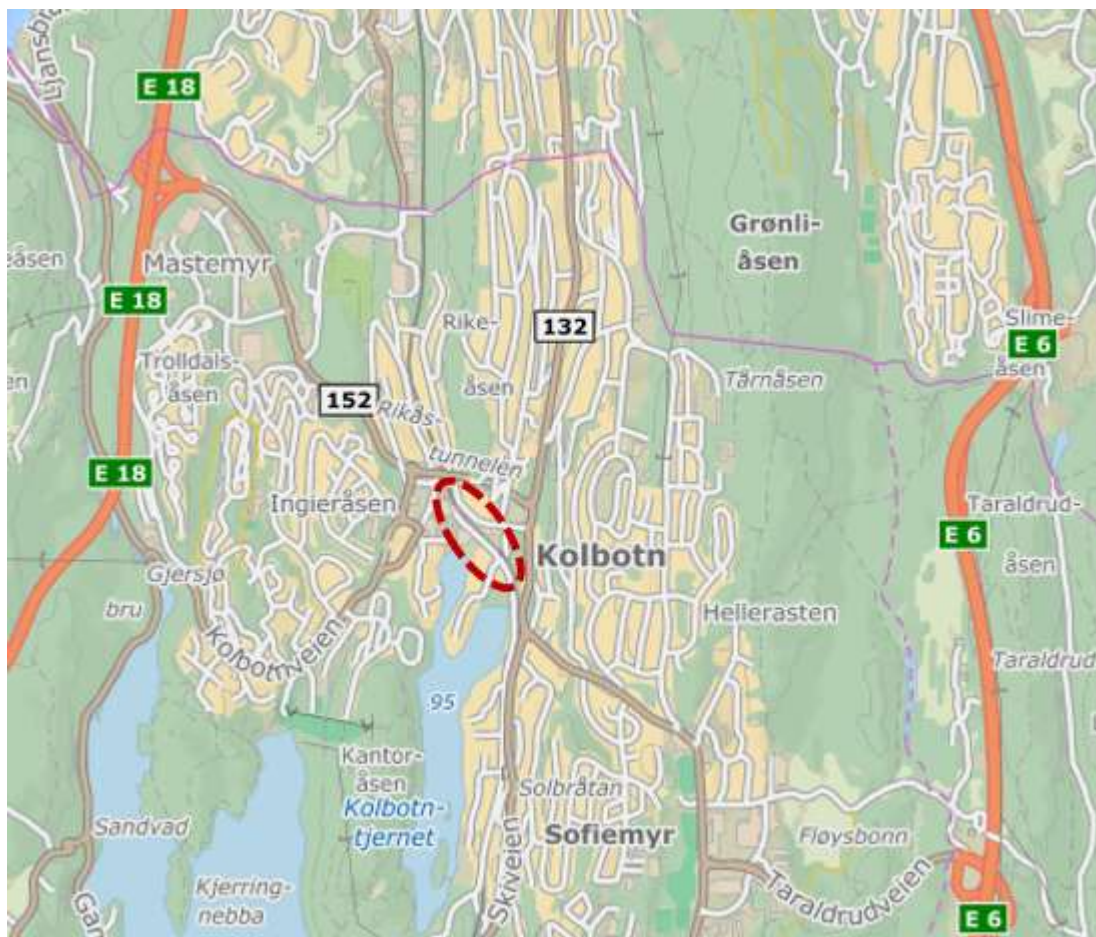
1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Prosjektet «Ny Kolbotn stasjon» skal bygge om dagens stasjon på Kolbotn fra tre til to spor, med 250 meter lange plattformer og moderne standard med universell utforming. Det skal lages en reguleringsplan med tilhørende analyser og teknisk hovedplan for den nye stasjonen. Rambøll Norge AS har blitt engasjert i å utforme en trafikkanalyse som er en del av dette arbeidet. Trafikkanalysen vil fokusere på trafikkmengder og sikkerhet i forhold til planlagt utforming. Det er tatt utgangspunkt i sentrumsplanen (Oppegård kommunes områderegulering av Kolbotn sentrum.)

1.2 Planområdet

Kolbotn ligger ca. 15 km sørvest for Oslo. Jernbanestasjonen ligger sentralt i Kolbotn. Planområdets omtrentlige plassering er vist i kartet nedenfor.

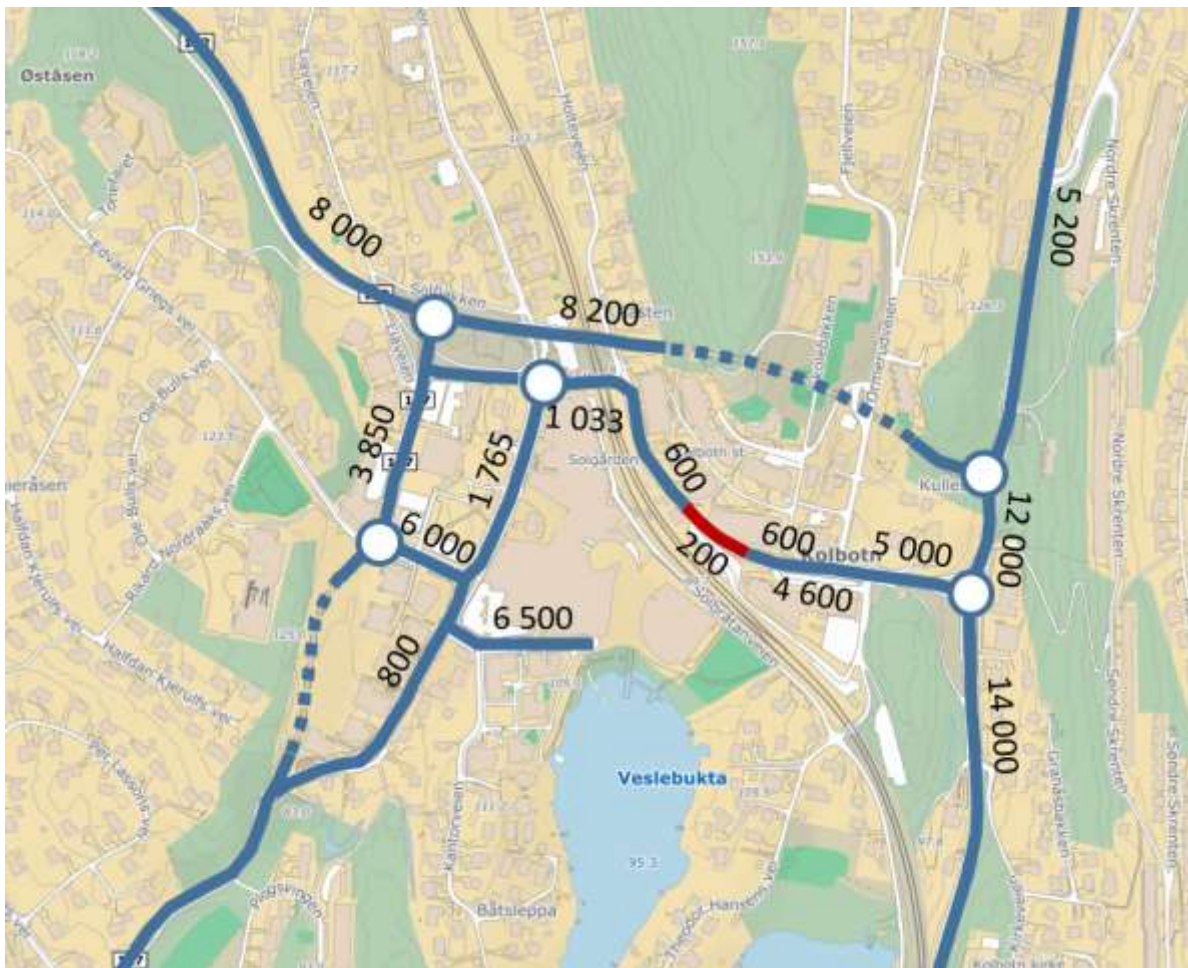


Figur 1: Planområdets omtrentlige plassering. Bakgrunnskart: finn.no.

2 DAGENS SITUASJON

2.1 Trafikkmengder

Det er tatt ut informasjon om trafikkmengdene i området fra NVDB (Nasjonal vegdatabank). Noen av disse tallene er utdaterte, da det ikke er tatt hensyn til åpning av Ingiertunnelen og stenging av Kolbotnveien for gjennomkjøringstrafikk. I Cowis trafikkanalyse for Kolbotn sentrum¹ er det gjort antakelser om endringer i ÅDT som følge av dette. Der det er hensiktsmessig er trafikktallene i denne trafikkanalysen tatt fra Cowis analyse. Det er videre gjort egne antakelser om endringer i trafikkmengdene som følge av dette. Trafikkmengder for Strandliveien er beregnet til 6 500 basert på rapporter av Sweco² og Norsam³. Trafikkmengder i området er vist i figuren nedenfor.



Figur 2: ÅDT i området. Bakgrunnskart: finn.no.

Den røde linjen i kartet illustrerer strekningen som vil bli stengt for gjennomkjøring. Denne stengingen fører til variasjoner i ÅDT i veien. Tabell 1 tydeliggjør trafikkmengdene i veien.

¹ Trafikkanalyse for Kolbotn sentrum. Cowi. 20.8.2016.

² Trafikale vurderinger Helhetlig planlegging av Fortetningsområde A, Kolbotn. Sweco 6.6.2007.

³ Strandliveikvartalet i Kolbotn, Oppgård kommune Trafikkanalyse. Norsam. 18.7.2008.

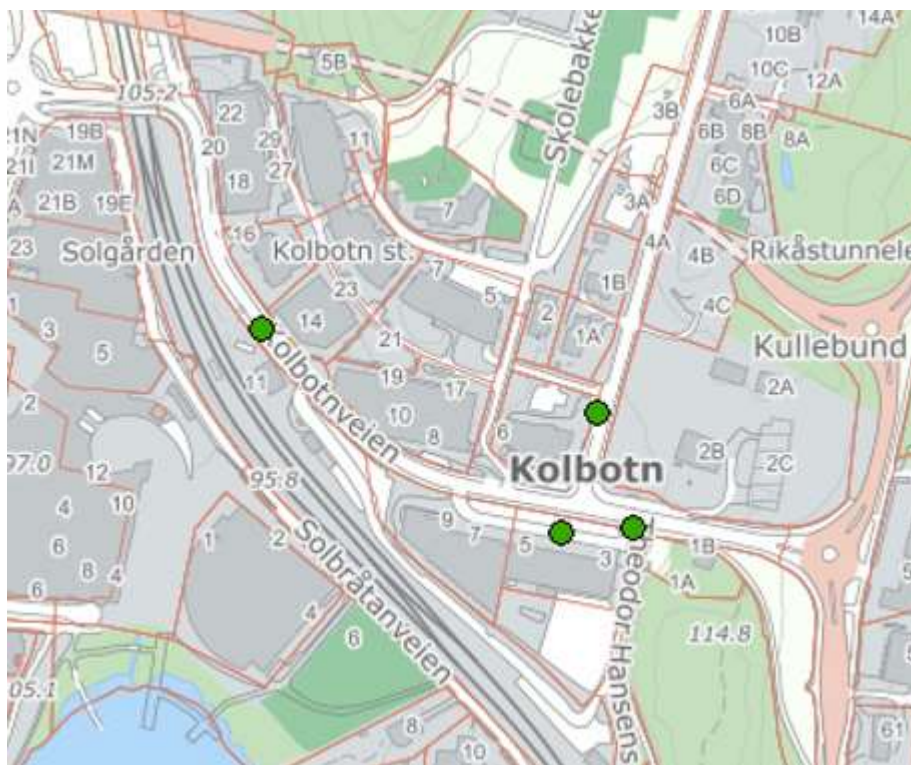
Tabell 1: ÅDT i Kolbotnveien.

Strekning	ÅDT
Mellom Kapellveien og Holteveien.	1 033
Mellom Holteveien og stengingen.	Minsker fra 1 033 til 600
Stengt strekning for gjennomkjøring.	200
Mellom rød linje og Ormerudveien.	600
Mellom Ormerudveien og Theodor Hansens vei.	4 600
Mellom Theodor Hansens vei og Skiveien.	5 000

2.2 Trafikksikkerhet

Det er tatt ut informasjon fra NVDB om trafikkulykker nærmest stasjonen de siste 10 årene (2005 – 2014). Ulykkene er markert i kartet nedenfor. Det er registrert tre ulykker i Kolbotnveien og én i Ormerudsveien som alle førte til lettere personskader. De to ulykkene i Kolbotnveien nærmest kryss med Ormerudveien involverte fotgjengere. Ulykken i Ormerudveien og lenger nord i Kolbotnveien involverte syklister. Det er altså kun ulykker med myke trafikanter som er registrert i området.

Kolbotnveien, Solbråtanveien og Ormerudsveien er alle i 30-sone.



Figur 3: Politiregistrerte ulykker med personskade i området mellom 2005 – 2014. Kilde: NVDB.

3 PLANLAGT ENDRING

3.1 Planlagt utforming

Rambøll Norge AS har tegnet et forslag til utforming av Kolbotn stasjon etter ombyggingen. Denne er illustrert nedenfor.



Figur 4: Forslag til utforming av Kolbotn stasjon.

Forslaget tilrettelegger for en flytting av dagens undergang. Det vil bli anlagt ramper for å sikkerstille universell utforming. I sørøst ved Theodor Hansens vei planlegges det et kiss n' ride-område med HC-parkering.

3.2 Framtidige trafikkmengder

Trafikkmengdene i figur 5 er framskrevet til år 2030. Der det har vært hensiktsmessig har tallene blitt hentet fra tidligere nevnte trafikkanalyse av Cowi. Andre tall har blitt framskrevet ifølge trafikkprognoser fra Prosamrapport 215. Det er tatt hensyn til planlagt utbygging i henhold til sentrumsplanen.

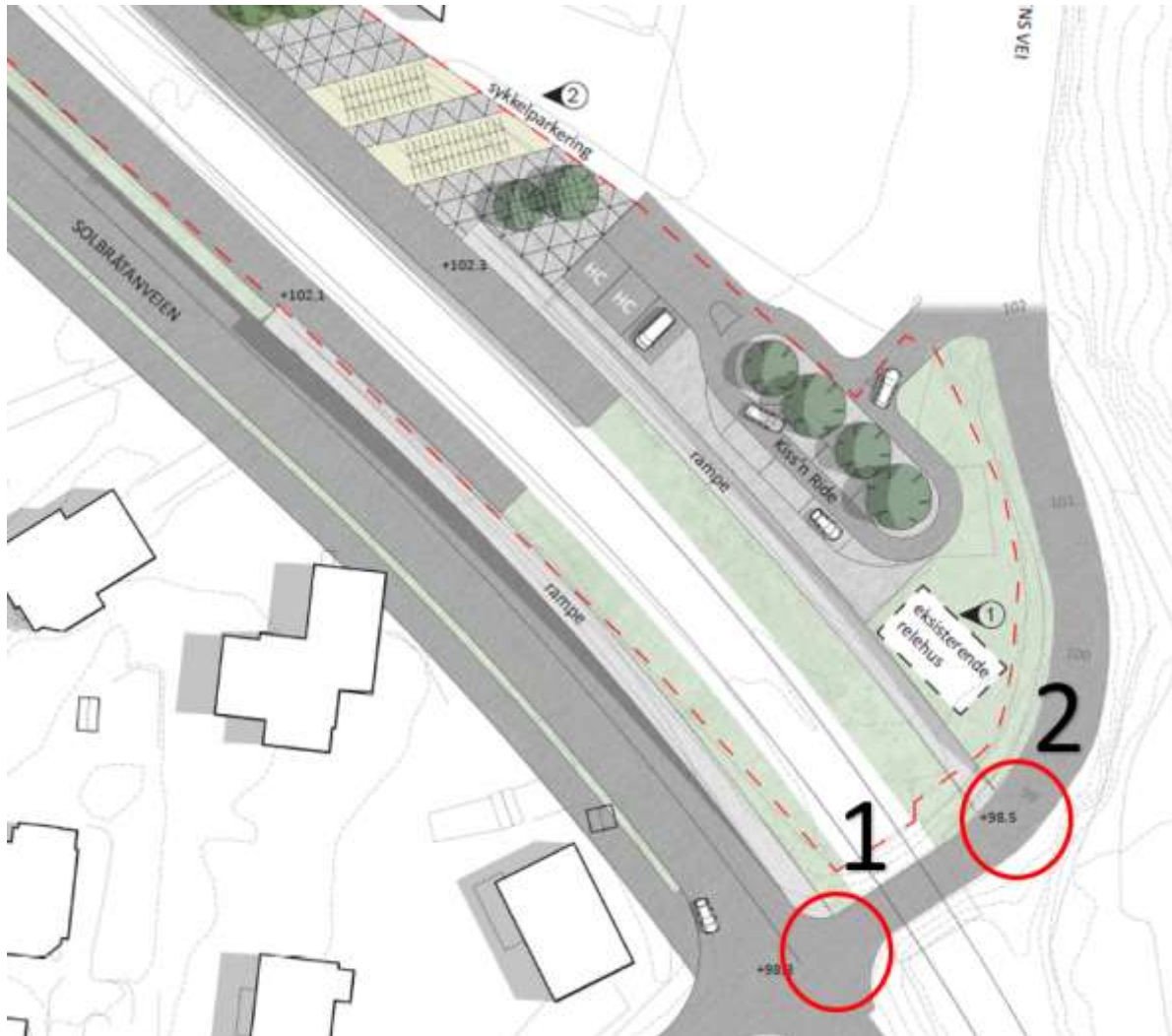


Figur 5: Framtidig ÅDT i området. Bakgrunnskart: finn.no.

3.3 Trafikksikkerhet

For å vurdere trafikksikkerhet i stasjonsområdet er det blitt gjort en vurdering av konfliktpunkter ifølge foreslått utforming. Det er valgt ut noen punkter der konflikter kan skje mellom myke trafikanter og motoriserte kjøretøy, eller mellom gående og syklende. Det er deretter sett på avbøtende tiltak.

De punkter som har blitt vurderte er markerte i figur 6 og figur 7. Det er sett på kryssingspunkter mellom Theodor Hansens vei og ramper til plattformen på begge sider av sporene (se figur 6). Her kan det skje konflikter mellom myke trafikanter og motoriserte kjøretøy.



Figur 6: Vurderte konfliktpunkter ved Theodor Hansens vei.

Det er også sett på kryssingspunkter mellom ramper og trapper ved den nye undergangen (se figur 7). I disse punkter kan det oppstå konflikter mellom gående og syklende.

Planlagt utforming av undergangen er også illustrert nedenfor i figur 8.



Figur 8: Planlagt undergang.

3.4 Punkt 1 – Theodor Hansens vei x sørlig rampe

Theodor Hansens vei inngår ikke i planområdet. Veien fører under jernbanesporene i en kulvert. Her er det et smalt fortau med gjerde mellom fortau og kjørefelt på strekningen under sporene (se figur 9). Sentrumsplanen legger opp til at det fremdeles skal være biltrafikk i veien. Dersom dette skjer anbefales det ombygging her. Et bredere fortau ville forbedre forholdene for gående og syklende. Fortauet bør plasseres på vestre siden av veien for å få direkte tilknytning til planlagte ramper både i punkt 1 og 2.

Dersom veien og kulverten ikke skal bygges om og utbredtes anbefales det å stenge veien for motorisert trafikk og gjøre den til en gang- og sykkelvei. Det er foreslått å senke terrenget så mye som mulig for å gi en god forbindelse mellom kiss & ride, HC-parkering og plattformene. En slik omlegging vil medføre noe omlegging av veien, men justeringene i lengdeprofilen vil kunne tas over en relativt kort strekning.



Figur 9: Fortauet i Theodor Hansens vei som fører under jernbanesporene.

Det er viktig å sikkerstille god sikt i punktet. Det anbefales å beregne sikktrekant i henhold til krav og anbefalinger. Deretter bør man fjerne eventuell vegetasjon og annet som ligger innenfor sikktrekanten og hindrer fri sikt. Ulike siktkrav gjelder for kryss mellom gang- og sykkelvei x bilvei og mellom to gang- og sykkelveier. Uansett ser det ut til å være vanskelig å få til gode siktforhold i punktet.

Dersom det ikke er mulig å få til sikt i henhold til krav anbefales det å anlegge fartsdempende tiltak for sykler og/eller biler på vei inn i krysset.

3.5 Punkt 2 – Theodor Hansens vei x nordlig rampe

Trafiksikkerhetssituasjonen i punkt 2 ligner veldig på den i punkt 1. Også her er siktforholdene en utfordring der sikktrekant kanskje heller ikke later seg løses. De samme anbefalingene for punkt 1 anbefales også her.

3.6 Punkt 3 – Sørlig kryssingspunkt mellom trapp og rampe

Det antas at syklistene vil bruke rampene for å ta seg til/fra undergangen. Dette fører til at det er risiko for konflikter mellom gående som kommer fra kulverten og syklende fra rampen. For å minske risikoen for kollisjoner mellom disse to grupper anbefales det å skape en sikktrekant i åpningen til undergangen for å skape bedre sikt. Dette vil gjøre det enklere for gående og syklende å se hverandre før de kommer helt til konfliktpunktet. Sikktrekant kan skapes ved å skape avrundete eller vinklede hjørner i åpningen. Dette anbefales gjort under plattformarealet. Se eksempel på utforming fra gang- og sykkelkulvert i Smestad i figur 10.



Figur 10: Avrundete hjørner i gang- og sykkelkulverten under Sørkedalsveien i Smestad.

3.7 Punkt 4 – Nordlig kryssingspunkt mellom trapp og rampe

I punkt 4 vil det også være risiko for konflikter mellom syklister som kommer fra rampen og gående på vei ut ur undergangen. Her er siktforholdene noe bedre enn i punkt 3, da rampen her ikke ender helt ved åpningen til undergangen, men en liten bit unna. Det anbefales å vurdere behov for avrundete/vinklede hjørner i åpningen til undergangen på samme måte som for punkt 3.

4 OPPSUMMERING

Det forventes en generell vekst i trafikk i området, både ifølge forventet generell trafikkvekst og endringer i det omkringliggende veinettet. Stenging av Kolbotnveien for gjennomkjøring vil imidlertid føre til minskete trafikkmengder og en roligere trafikksituasjon lokalt. Dette vil ha en positiv innvirkning på forholdene for myke trafikanter som rører seg på denne siden av jernbanestasjonen.

Planlagt utforming av Kolbotn stasjon innebærer noen konfliktpunkter mellom motoriserte kjøretøy og myke trafikanter samt mellom gående og syklende. Ved å tilrettelegge for gode siktforhold vil risikoen for ulykker minske og forholdene for myke trafikanter vil bli forbedret.