



Notat

OPPDRAG	Clog 3.0	DOKUMENTKODE	10268209-01-RIT-01
EMNE	Trafikkvurdering	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Coop Norge SA	OPPDRAGSLEDER	Anders Arild
KONTAKTPERSON	Ståle Nersund	UTARBEIDET AV	Anders Arild
KOPI		ANSVARLIG ENHET	Arealplan

Sammendrag

Coop Norge SA ønsker å endre kjøremønsteret (logistikk-løsning) til sitt hovedlager på Gardermoen for å utnytte eiendommen bedre. Det medfører noe mer trafikk i Lautmovegen vest for Coops eiendom og f_SKV6 a og b nord for Coops eiendom og noe lavere trafikk i adkomsten i Gardermoen.

Hverken Gardermoen Allé eller Lautmovegen er opparbeidet iht. gjeldende regulering (4-felts veier). Gardermoen Allé er en 2-felts vei med tosidig g/s-vei og Lautmovegen er 2-felts vei som avsluttes nordvest for Coop sin eiendom med g/s-vei på østsiden. Regulert vei, f_SKV6 a og b (regulert til 2-felts vei) er ikke opparbeidet.

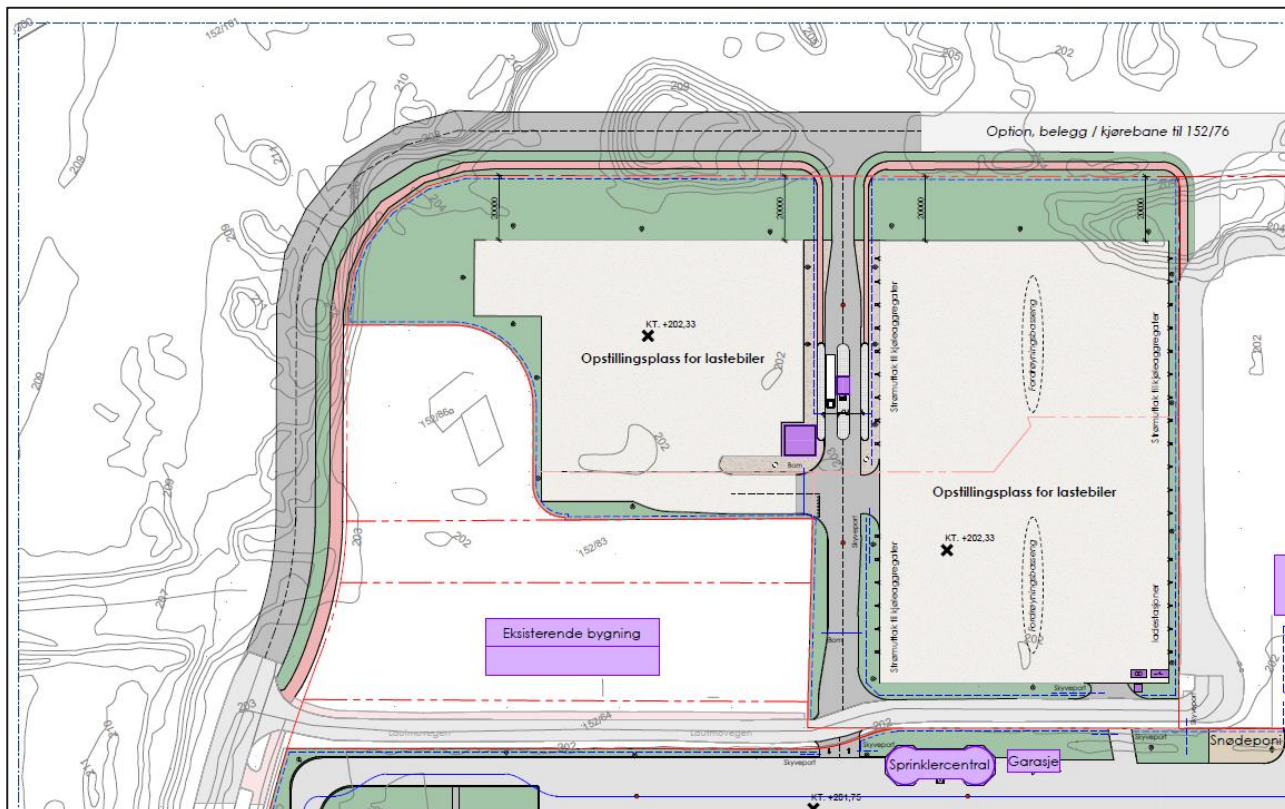
Basert på trafikkmengden til/fra Coop i dag og utviklingen frem mot 2040, samt videre utvikling av Gardermoen næringspark i området vest og nord for Coop, så viser trafikkgrunnlag fra Aimsum-modellen at det ikke vil bli behov for 4-felts veier hverken på Vilbergvegen eller veiene vest for Vilbergvegen frem til 2040. Trafikken fra E6 vil fordele seg i Gardermoen næringspark etter hvert som veinettet bygges ut.

Det er derfor vurdert at det ikke er behov for å etablere 4-felts veier, hverken på Gardermoen Allé, Lautmovegen eller f_SKV6 a og b i fremtiden. Det er heller ikke behov for å etablere rundkjøringen nordvest for Coop nå mellom Lautmovegen og vei f_SKV6 a og b.

01	02.07.2025	Trafikkvurdering	ANA	EF	ANA
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

1 Bakgrunn og hensikt

Coop Norge SA utarbeider en rammesøknad for ny logistikk-løsning og nye oppstillingsplasser for lastebil nord på Gnr/Bnr 152/63 (Coop hovedlager) i Gardermoen næringspark. Det foreslås en forlengelse av Lautmovegen mot nord samt etablere del av veistrekning F-SKV 6 a og b fra detaljreguleringen for Gardermoen Næringspark II, vedtatt 07.02.2023. Fra denne veien etableres det en ny avkjørsel fra nord til kvartal K2 innenfor reguleringen Gardermoen næringspark II B og C, se figur 1.



Figur 1: Forslag til ny løsning med utvidelse av kjørevei og g/s-vei for kjøring til/fra nordre del av Coops eiendom.

Hensikten med foreliggende notat er å beskrive foreslåtte tiltaket og vurdere trafikkmengde og kapasitet/fremkommelighet på veinettet i området rundt tomten ved foreslått løsning.

2 Gjeldende planer

2.1 Kommuneplan

Kommuneplan for Ullensaker ble vedtatt av kommunestyret 23.03.2021. Planområdet for Gardermoen næringspark (GNP II) er i all hovedsak regulert til næring med tilhørende veistruktur. Veiene rund Coop (Gardermoen Allé, Lautmovegen og vei nord for Coop) er vist regulert til 4-felts veier i kommuneplan.

2.2 Reguleringsplaner

Gjeldende plan for Coop er regulert til næringsbebyggelse i detaljreguleringsplan for Gardermoen næringspark II B og C, KVARTAL K2, K6.1 OG K6.2, vedtatt 15.06.2015. Som del av planen inngår Lautmovegen vest for tomten som 4-felts vei (kjøreveg, annen veggrunn og tosidig gang/sykkelveg) samt vegetasjonsskjerm.



Gjeldende regulering for Gardermoen Allé ble vedtatt 06.06.2011 som del av Gardermoen næringspark del II B og C og veien er regulert til 4- felts vei.

Lautmovegen mellom Jessheimvegen og Gardermoen Allé ble regulert i detaljreguleringsplan for sentralområdet GNP II B + C, vedtatt 23.06.2020. Veien er regulert som 2-felts vei med avkjøringsfelt langs strekingen.

Nord for Coop ble det vedtatt en ny detaljregulering 07.03.2023 (Detaljreguleringsplan for GNP2 Vilbergmoen) som inkluderer en rundkjøring i nordvest. Rundkjøringen er tilpasset tofeltsveier for Lautmovegen videre mot nord og vei regulert f_SKV6 a og b mellom Lautmovegen og Vilbergvegen. I samme plan ble også Vilbergvegen regulert til 2-felts vei, med rundkjøringer tilpasset 2-felts veier fra vest, basert på en ny trafikkanalyse som lå ved plansaken.

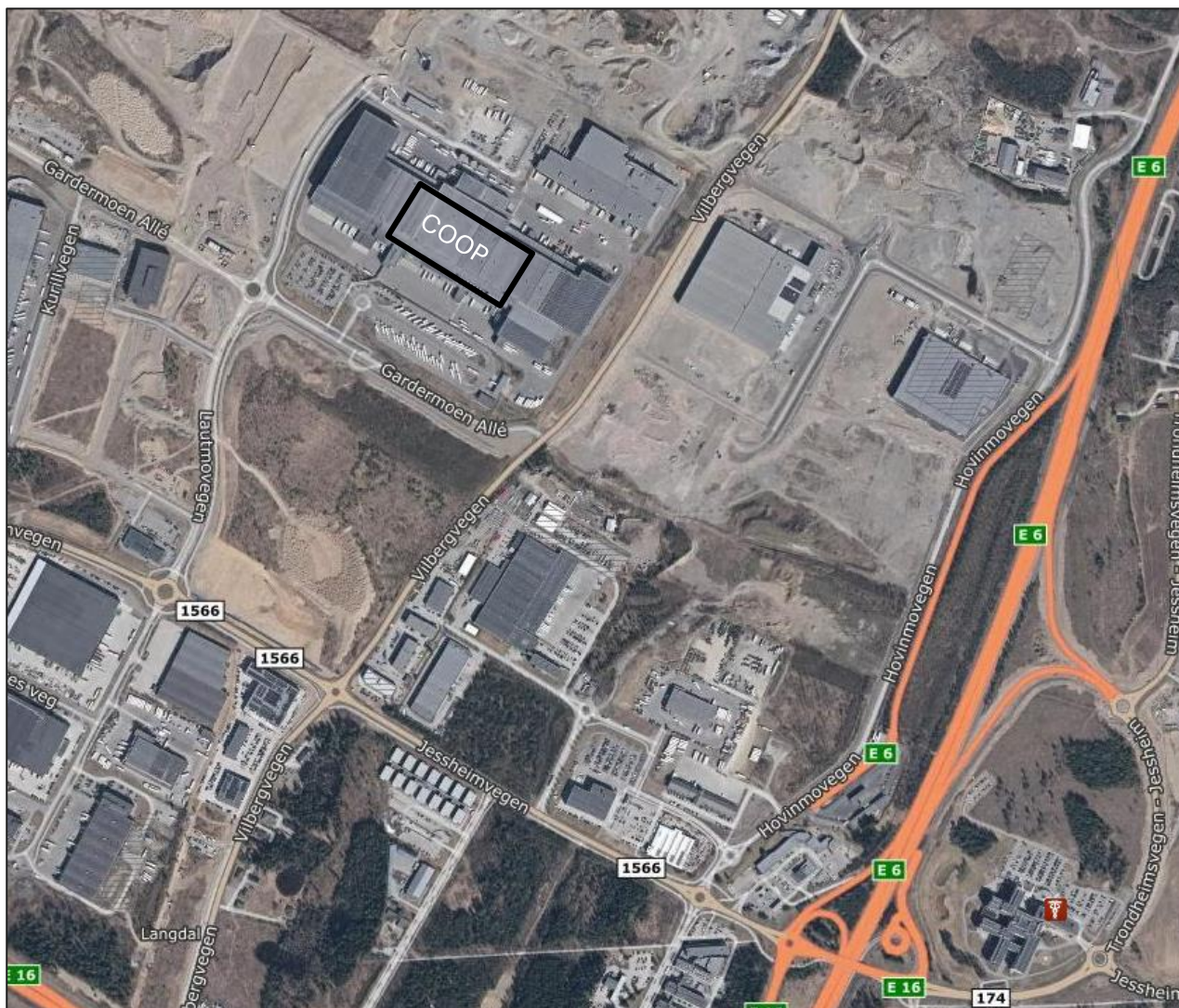


Figur 2: Gjeldende reguleringsplaner i området. Kilde Kartportal Ullensaker kommune.

3 Dagens situasjon

3.1 Arealbruk og trafikkmønster

Eiendommen ligger øst for Oslo Lufthavn og vest for E6 og er en del av utbyggingsområdet Gardermoen næringspark. Adkomsten til planområdet er i dag fra E6 i øst via Jessheimvegen, Vilbergvegen og Gardermoen Allé eller fra Jessheimvegen, Lautmovegen og Gardermoen Allé. Fra nord er adkomsten via Hauersesterkrysset på E6 via Hauersestervegen, Trondheimsveien, Lievegen, Vilbergvegen og Gardermoen Allé.



Figur 3: Flyfoto av området. Coop Norge hovedlager ligger nordvest i bilde. Kilde: Finnkart.no

Veiene i området er ikke opparbeidet i henhold til gjeldende reguleringer. Jessheimvegen og Vilbergvegen, Gardermoen Allé og Lautmovegen er opparbeidet som 2-felts veier. Det er opparbeidet rundkjøringer i Jessheimvegen/Vilbergvegen, Jessheimvegen/Lautmovegen og Lautmovegen/Gardermoen Allé. Langs Gardermoen Allé er det opparbeidet tosidig g/s-vei, mens det er ensidig g/s-vei på østsiden av Lautmovegen.

3.2 Trafikkmengde

Ifølge nasjonal vegdatabank (NVDB) er trafikkmengden (ÅDT i 2024) på Vilbergvegen 2 000 kjt/d øst for eiendommen. Det er ikke oppgitt trafikkmengde på Gardermoen Allé og Lautmovegen i NVDB. Det



antas at hovedvekten av trafikken på Gardermoen Allé og Lautmovegen vest for Coop i all hovedsak er generert av driften på Coop sin eiendom.

Nærmeste faste tellepunkt er «VALLHALL» som ligger i Jessheimvegen rett øst for Vilbergvegen. Tellepunktet har vært i drift siden 2020. I perioden har trafikken økt fra ÅDT 5 050 i 2020 (mulig påvirket av Corona- pandemien) til ÅDT 6 400 i 2024.

3.3 Trafikk til Coop Norge SA

I dag kommer i hovedsak all trafikk til Coop fra Jessheimvegen via enten Vilbergvegen og Gardermoen Allé eller via Lautmovegen og Gardermoen Allé. En del av trafikken til Coop benytter også Lautmovegen til nordre del av tomten. Det antas at kun en liten andel av totaltrafikken til/fra Coop benytter Vilbergvegen mot nord.

Det er ca. 600 lastebiler og ca. 700 personbiler per dag inn og ut fra anlegget via adkomsten i Gardermoen Allé. Totalt utgjøre denne trafikken på Gardermoen Allé ca. 1 300 kjt/d.

Videre er det ca. 640 lastebiler og ca. 420 personbiler per dag inn og ut fra anleggets nordre del. Disse benytter Lautmovegen mot nord til hvor veien slutter i dag. Totalt utgjøre denne trafikken ca. 1 060 kjt/d på Lautmovegen vest for Coop sin eiendom.

Totaltrafikken til/fra Coop i dag utgjør $1\,300 + 1\,060 = 2\,360$ kjt/d.



Figur 4: Anslag dagens trafikk til/ fra området. Kilde Coop Norge SA

Trafikken fordeler seg slik over døgnet til de ulike områdene:

- Lastebiltrafikken til hovedanlegget (Coop logistiksenter) er fordelt over hele døgnet, 6 dager i uka (ikke lørdag). Det er topper i trafikken på natt/morgen (ca. kl. 03-09) og ettermiddag/kveld (ca. kl.



14-20). Den største timen i døgnet har anslagsvis 10% av døgntrafikken. Øvrig lastebiltrafikk fordeler seg ut over døgnet mellom ca. kl. 09-14 og 20-23.

- Personbiltrafikken til hovedanlegget (Coop logistikkcenter) er karakterisert ved at mer enn 80 % av de ansatte jobber i skiftordninger som går over hele døgnet (skiftbytte kl. 06, 14, 22). Hovedandelen benytter bil til jobb.
- Personbiltrafikken til område rett nord for Coop logistikkcenter fordeler seg over døgnet ca. kl. 04-22. Coops sjåfører (50 pers) jobber 2-skift, fra ca. kl. 04.30-12.30 og 12.30-20.30. Alle kjører bil til jobb. Ferskvarehuset (ca. 150 ansatte) har 2-skift (kl. 6-14 og kl. 14-22).

3.4 Trafikkulykker

Ifølge nasjonal vegdatabank har det vært en politiregistrert ulykke, siste 10-års perioden, i krysset Vilbergvegen x Gardermoen Allé i 2017. Ulykken var en møteulykke på rettstrekning. Ut over det er det ikke registrert politirapporterte ulykker på veinett i umiddelbar nærhet til Coop.

3.5 Fremkommelighet

Ifølge Google Maps traffic er det ikke registrert fremkommelighetsproblemer på Jessheimvegen vest for E6 eller Vilbergvegen i morgen og ettermiddagsrushet.

4 Tiltaket

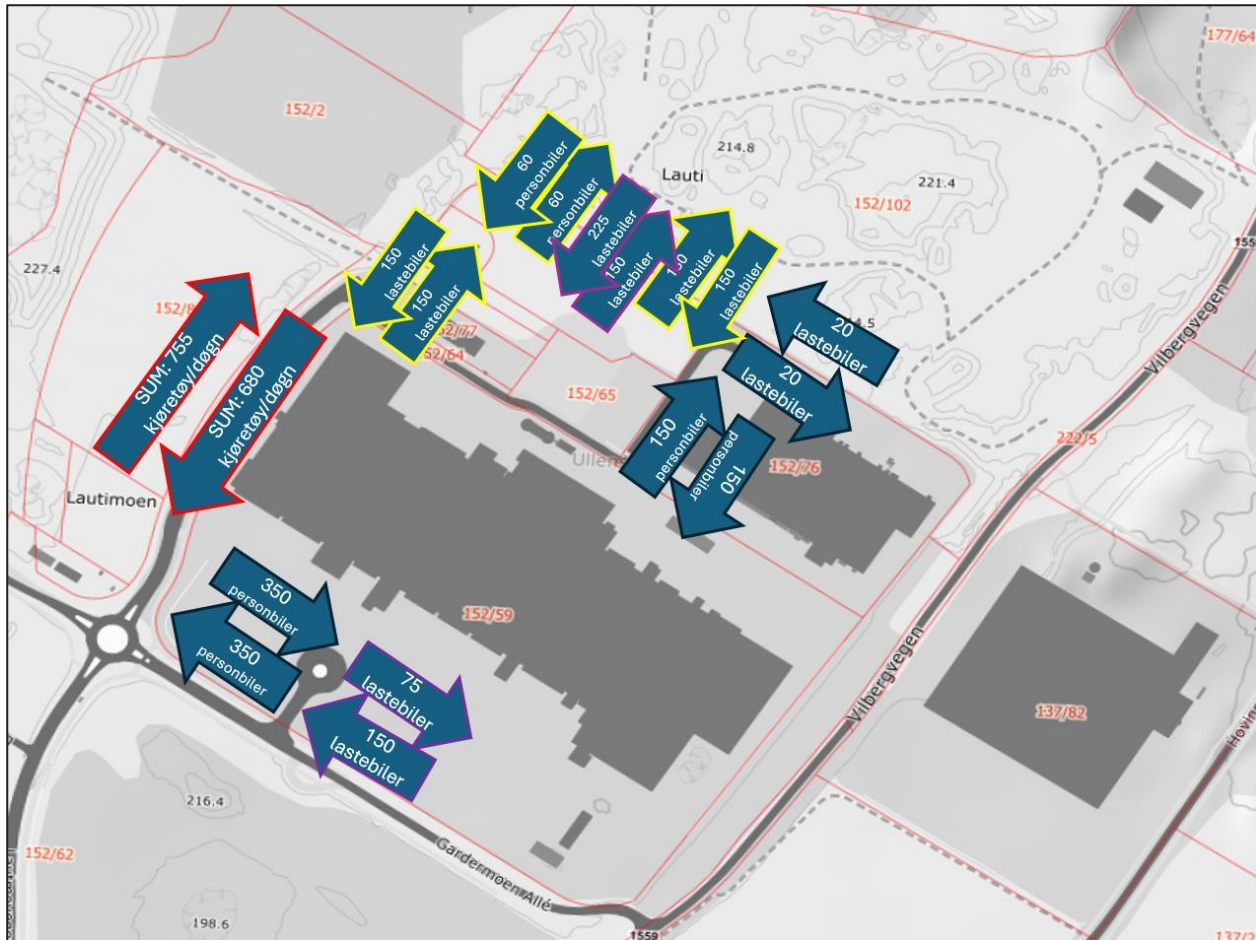
Coop Norge SA ønsker å endre kjøremønsteret/trafikkflyten for lastebiler til hovedanlegget Coop Logistikkcenter. I dagens situasjon kjører alle inn og ut i sør fra Gardermoen Allé uten å bruke Lautmovegen vest for bygget. Endringen legger opp til at hoveddelen av lastebiltrafikken skal kjøre inn fra Vilbergvegen via Gardermoen Allé, Lautmovegen eller fra Jessheimvegen via Lautmovegen. Lautmovegen vest for Coop er delvis opparbeidet og veistrekning F-SKV 6a og b nord for Coop er ikke opparbeidet. Lastebiltrafikken ut fra Coops logistikkcenter vil i hovedsak kjøre ut i Gardermoen Allé.

Den foreslåtte løsningen medføre ikke nye lagerbygg, men det legges opp til en større andel parkeringsplasser for lastebiler i nord.

Ved omlegging av trafikken basert på eksisterende trafikk vil det fortsatt være 2 360 kjt/d til området jf. kapittel 3.3, men trafikken vil fordele seg annerledes på veinettet etter endringen ved at flere lastebiler vil benytte Lautmovegen til nordre del av tomten.

Det vil fortsatt være 700 personbiler per dag inn og ut fra anlegget via adkomsten i Gardermoen Allé, mens andelen lastebiler reduseres til 225 kjt/d, hvorav 75 er inn og 150 ut. Totalt utgjøre denne trafikken 925 kjt/d. Dette er en reduksjon på 375 lastebiler per dag fra dagens situasjon.

Videre vil trafikken i Lautmovegen økte fra 1 060 kjt/d til 1 435 kjt/d nord for Gardermoen Allé. Av disse skal ca. 750 mot nord og ca. 680 mot sør (før ev. f-SKV 6 a og b åpnes mot Vilbergvegen). Det vil fortsatt være 420 personbiler per dag, mens andelen lastebiler økes til 1 015, hvorav 545 er inn og 470 er ut.



Figur 5: Anslag trafikk med ny logistikk-løsning til/fra området. Kilde Coop Norge SA.

Videre forutsetter Coop en økning av lastebiltrafikken fra 2025 til 2040 på ca. 35 % på grunn av økt aktivitet på tomten. Andelen personbiler øker minimalt da ev. fremtidig volumøkning for lager oppnås gjennom automatisering og vil i liten grad medføre en større andel ansatte og besøkende til anlegget.

Det fører til en økning av trafikken ved ny omlegging av trafikkmønstreet til 800 personbiler og 300 lastebiler til/fra Gardermoen Allé. Videre øker trafikken på Lautmovegen til 1 720 kjt/d i 2040 med 35 % vekst. Totalt nyskapt trafikk i 2040 vil da være ca. 2 820 kjt/d til eiendommen, hvor økningen på 460 kjøretøy primært er lastebiler.

5 Trafikale løsninger og konsekvenser

I forbindelsen med detaljreguleringsplan for GNP2 Vilbergmoen, vedtatt 07.03.2023 nord for felt K2 (Coop), ble det utarbeidet en trafikkanalyse, datert 22.05.2022.

Som det fremgår av trafikkanalysen nevnt over er det utarbeidet flere trafikkanalyser de siste årene, for ulike delområder i Gardermoen næringspark, med beregning av fremtidig turproduksjon for ulike arealbruksformål. Grunnlaget fra tidligere trafikkanalyser er lagt til grunn for vurderingen av turproduksjon ved full utbygging.

Det er i tillegg utarbeidet en helhetlig trafikkanalyse for Gardermoen næringspark (GNP), datert 08.07.2020, hvor en Aimsun-modell er benyttet for framskrivning av trafikk til 2040. Trafikkanalysen inkluderer arealutviklingen i Gardermoen næringspark inkluderer forslag til Coop Norge SA. I tillegg

inngår influensområdet (E6, Jessheim og Oslo lufthavn Gardermoen) i Aimsun- modellen. I Aimsun- modellen ble det lagt til grunn at Lautmovegen sør for Gardermoen Allé var stengt for gjennomkjøring.

Trafikkanalysen som ble utarbeidet for planforslaget GNP ble lagt til grunn for vurderingene av YDT/ÅDT på veinettet og fremkommelighet på veinettet i 2031 med østvendte ramper på E6 og i 2040 med et forenklet V23 kryss med tilhørende veisystem både for Lautmovegen og f-SKV6 a og b.

Resultatene fra undersøkelsen beskrives i de neste delkapitlene.

5.1 Trafikksituasjon GNP 2020 med eksisterende veinett

Figuren under viser YDT-trafikk på veinettet i dagens situasjon i GNP basert på grunnlaget fra Aimsun- modellen. I Aimsun- modellen for GNP utgjøre ÅDT i gjennomsnitt 79 % av YDT og det er lagt inn en tungtrafikkandel på 20 %. Dette medfører en maks YDT/ÅDT på 2 700/ 2 150 kjt/d på Vilbergvegen i 2020. Dette er litt høyere en trafikk tallene fra nasjonal vegdatabank for 2024 som viser en ÅDT på 2 000 kjt/d på Vilbergvegen, se kapittel 3.2.

Det er ikke vist trafikk tall for de interne veiene i området vest for Vilbergvegen i Aimsun- modellen for trafikk i 2020.



Figur 6: YDT på veinettet i Aimsun- modellen for GNP i år 2020.

Trafikktallene i modellen baserte seg på ulike kilder før det faste tellepunktet i Jessheimvegen øst for Vilbergvegen. Det viser seg at modellen har ca. 30 % mer trafikk på Jessheimvegen øst for Vilbergvegen, enn hva tellepunktet viser for dagens situasjon. Videre har modellen ca. 35 % mer trafikk på Vilbergvegen enn hva som er angitt i NVDB. Dette betyr at utgangspunktet for trafikk tallene i modellen er noe høyt.

5.2 Trafikksituasjon GNP 2031 med halvt V23 kryss og nytt veisystem i GNP

Hovedadkomsten til GNP, inkludert Coop, er fra Jessheimvegen i sør samt at en mindre del av trafikken kommer fra Hauer seter krysset i nord. Figuren under viser trafikk til/fra Coop sin eiendom i 2031 samt totalbelastningen på omkringliggende veinett basert på resultater fra Aimsun-modellen med østvendte ramper på E6 (rampene ble etablert i 2024).



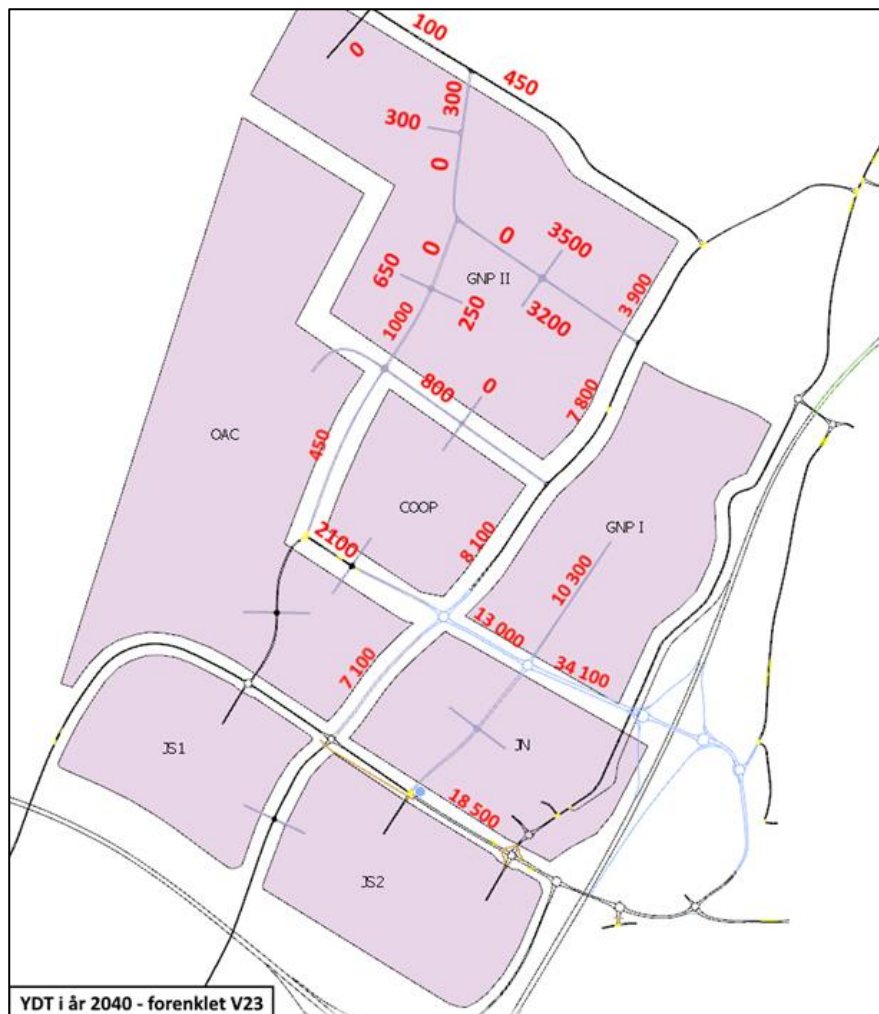
Figur 7: YDT til/fra GNP II, samt på omkringliggende veinett i 2031 med halvt V23 kryss.

Trafikkberegningen viser en YDT/ÅDT på 13 300/10 640 kjt/d på Vilbergvegen nord og 6 200 sør i Vilbergvegen, samt en YDT/ÅDT på 16 400/13 100 i Jessheimvegen når ca. 35 % av totalarealet innenfor Gardermoen næringspark er utviklet.

I Gardermoen Allé viser det en trafikk på 4 000 YDT og kun 200 i Lautmovegen vest for Coop sin eiendom og YDT 700 på f_skv6 a og b nord for Coops eiendom.

5.3 Trafikksituasjon GNP 2040 med forenklet V23 kryss og nytt veisystem i GNP

Hovedadkomsten til GNP, inkludert Coop, er endret ved at nytt forenklet V23 og V21 er etablert fra E6. Figuren under viser totalbelastningen på omkringliggende veinett basert på resultater fra Aimsun-modellen med forenklet V23 kryss inkludert nytt veisystem i 2040.



Figur 8: YDT til/fra GNP II, samt på omkringliggende veinett i 2040 med forenklet V23 kryss.

Trafikkberegningen viser en YDT/ÅDT på 8 100/6 500 kjt/d på Vilbergvegen midt i området (lavere YDT/ÅDT nord og syd for dette), samt en YDT/ÅDT på 18 500/14 800 i Jessheimvegen når ca. 65 % av totalarealet innenfor næringsparken er utviklet.

I Gardermoen Allé viser det en trafikk på 2 100 YDT og kun 450 YDT i Lautmovegen vest for Coop sin eiendom og YDT 800 på f_skv6 a og b nord for Coops eiendom.

5.4 Oppsummering trafikk

Som beskrevet i kapittel 4 er trafikken på Gardermoen Allé ca. 1 350 kjt/d i dag og ca. 1060 kjt/d på Lautmovegen vest for Coop. Trafikken på Gardermoen Allé er trolig litt høyere i modellen for 2031 og 2040, spesielt om ikke Lautmovegen stenges for gjennomkjøring mellom Jessheimvegen og Gardermoen Allé.

Videre er trafikken på Lautmovegen for lav i modellen for år 2031 og 2040 i forhold til forslaget om omlegging av logistikk løsningen fra Coop. Årsaken til at trafikken i Lautmovegen er så lav i modellen er at det er i ytterkant av modellområdet, samt hvordan adkomsten til utviklingstomten er modellert i modellen. Selv om trafikken på Lautmovegen vil bli høyere enn hva som fremkommer i modellen så er trafikk tallene fortsatt relativt lave, men en trafikk på ca. 2 000 kjt/d før nytt V23 kryss bygges. Når nytt V23 kryss samt ny vei mellom E6 og Vilbergvegen er bygget viser modellen at trafikken i Gardermoen Allé og Lautmovegen vil reduseres i 2040.



Det antas at trafikkendringen til/fra Coop ikke vil ha noe å si på fremkommeligheten på veinettet i området frem mot 2040. Når nytt V23 kryss er på plass vil trafikkmønster i hele næringsparken endres, og trafikken vil reduseres på noen veilenker vest for Vilbergvegen. Hvordan trafikken blir i fremtiden er avhengig av arealbruk, trafikkgenerering til de ulike tomtene og hvor adkomstene etableres.

5.5 Oppsummering

Basert på trafikkmengden til/fra Coop i dag og utviklingen frem mot 2040, samt videre utvikling av Gardermoen næringspark i området vest og nord for Coop, så viser trafikkgrunnlag fra Aimsun-modellen at det ikke vil bli behov for 4-felts veier hverken på Vilbergvegen eller veiene vest for Vilbergvegen frem til 2040. Trafikken fra E6 vil fordele seg i Gardermoen næringspark etter hvert som veinettet bygges ut.

Videre så er både Vilbergvegen, som vil ha størst trafikk i området nærmest Coop, samt Lautmovegen nord for Coop sin eiendom og vei f_SKV6 a og b nylig regulert som tofeltsveier. Lautmovegen nord for Coop og f_SKV6 a og b er ikke etablert i dag.

Uansett om Lautmovegen sør for Coop stenges for gjennomkjøring eller ikke, så vil totaltrafikken på Lautmovegen ikke bli så stor at det er behov for 4-felts vei i fremtiden.

Det er derfor vurdert at det ikke er behov for å etablere 4-felts veier, hverken på Gardermoen Allé, Lautmovegen eller f_SKV6 a og b i fremtiden. Det er heller ikke behov for å etablere rundkjøringen nordvest for Coop nå, mellom Lautmovegen og vei f_SKV6 a og b. Eventuelt behov for T-kryss eller rundkjøring må vurderes i en senere fase.