

Oppdragsgiver: Lillestrøm kommune  
 Oppdragsnavn: Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest  
 Oppdragsnummer: 627908-08  
 Utarbeidet av: Diego A Moreno  
 Oppdragsleder: Jannicken Throndsen  
 Dato: 13.04.2026  
 Tilgjengelighet: Åpent

# Kapasitetsanalyse kryss Depotgata og Nittedalsgata.

Oppdatert beregning etter politisk vedtak 18.03.2026.



Versjonslogg:

01	13.04.26	Nytt dokument	DM	JT
<b>VER.</b>	<b>DATO</b>	<b>BESKRIVELSE</b>	<b>AV</b>	<b>KS</b>

## INNHOOLD

1. Innledning.....	4
1.1. Om notatet .....	4
1.2. Plassering.....	5
1.3. Forutsetninger.....	5
2. Trafikkmengde .....	6
2.1. Trafikkregistrering .....	6
2.2. Trafikk fra planområdet .....	9
2.2.1. Turproduksjon .....	10
3. Trafikkavvikling .....	16
3.1. Modell .....	16
3.2. Resultater .....	18
3.2.1. Dagens situasjon.....	18
3.2.2. Fremtidig situasjon med parkeringsnorm anbefalt i første utkast til planprogram med VPOR.....	20
3.2.3. Fremtidig situasjon med minimum parkeringsnorm i høringsutkast til planprogram med VPOR. ....	22
3.2.4. Fremtidig situasjon med maksimum parkeringsnorm i høringsutkast til planprogram med VPOR. ....	24

## Sammendrag

Utbygging av området som omfattes av planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest vil medføre økt trafikk ut av området. Pågående arbeid med høystandard kollektivtrasé Oslo-Kjeller kan medføre at dagens utkjøring fra området i vestre del av Jonas Lies gate stenges. Det er derfor gjort en kapasitetsberegning av krysset mellom Depotgata og Nittedalsgata basert på at dette blir eneste utkjøring fra vestre del av området for å sikre at plangrepet lar seg gjennomføre også ved et slikt scenario.

I dagens situasjon fungerer krysset godt både i morgen- og ettermiddagsrush. Det oppstår noe ventetid for venstresving fra Depotgata, men dette er ikke et problem.

Med en lav parkeringsnorm (som anbefalt i første utkast til planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest) øker trafikken noe, men krysset fungerer fortsatt tilfredsstillende. Det kan oppstå korte køer i ettermiddagen, men disse blir ikke lange nok til å nå rundkjøringen 110 meter lenger øst. Depotgata får noe mer forsinkelse, men på et håndterbart nivå.

Vedtak om utlegging av planprogrammet på høring inneholdt endret parkeringsdekning, med minimums og maksimumskrav til biloppstilling. Med minimum parkering vil krysset fungerer fortsatt bra både morgen og ettermiddag. Det blir noe økt ventetid og noe lengre køer, men ingen avviklingsproblemer og ingen tilbakeblokkering til rundkjøringen med Jonas Lies gate.

Med maksimum parkering øker trafikkbelastningen betydelig. Morgenrushet kan fortsatt håndteres, men med noe høyere forsinkelser enn i dag. I ettermiddagen overstiger krysset sin teoretiske kapasitet, noe som fører til lange forsinkelser og kø som kan strekke seg helt tilbake til rundkjøringen med Jonas Lies gate. Depotgata får også en markant økning i forsinkelse. Den økte ÅDT-en i Depotgata kan i tillegg skape nye trafikksikkerhetsutfordringer, særlig på grunn av flere konflikter mellom personbiler og myke trafikanter. Dette vil trolig kreve avbøtende tiltak og bør undersøkes nærmere. Tabellen under oppsummerer resultater fra hvert scenario for både morgen og ettermiddagsrush.

Scenario	Nyskapt ÅDT	Morgenrush		Ettermiddagsrush	
		Belastningsgrad	Køengde (m) i Nittedalsgata	Belastningsgrad	Køengde (m) i Nittedalsgata
Dagens situasjon	-	0.28	3	0.39	4
Fremtidig situasjon med p-norm i planprogram	1270	0.30	5	0.49	36
Fremtidig situasjon med <b>minimum</b> p-norm i politisk vedtak	1440	0.33	5	0.51	41
Fremtidig situasjon med <b>maksimum</b> p-norm i politisk vedtak	3590	0.69	9	1.00	179

# 1. Innledning

## 1.1. Om notatet

Dette notatet analyserer trafikkavviklingen i krysset Nittedalsgata x Depotgata, basert på både dagens trafikksituasjon og beregnet fremtidig turproduksjon for Lillestrøm by vest. Analysen tar utgangspunkt i en utbyggingsvariant med mobilitetshus og den parkeringsdekningen som er fastsatt i politisk vedtak av 18.03.2026. Denne parkeringsdekningen er noe høyere enn både føringer i Kommuneplanens arealdel 2023-2035 og tidligere faglige anbefalinger.

I oktober 2025 ble det gjennomført en trafikk telling for å beskrive dagens situasjon. Telledataene er skalert opp til å representere dimensjonerende time, og danner grunnlaget for beregningene av trafikkavviklingen under dagens forhold. Deretter er det lagt til ny trafikk generert av utviklingen i Lillestrøm by vest, basert på minimums- og maksimumsverdier for parkeringsdekning i tråd med det politiske vedtaket.

Samlet gir analysen et grunnlag for å vurdere hvordan økt trafikkmengde som følge av den planlagte utviklingen kan påvirke avviklingen i kryssområdet dersom utkjøringene fra Depotgata til Jonas Lies gate stenges.

## 1.2. Plassering

Krysset mellom Depotgata og Nittedalsgata ligger sentralt i Lillestrøm sentrum og fungerer som en viktig adkomst til byområdet vest for Lillestrøm rådhus og Tinghuset. Se Figur 1-1 nedenfor.



Figur 1-1 Plassering av krysset Depotgata x Nittedalsgata

## 1.3. Forutsetninger

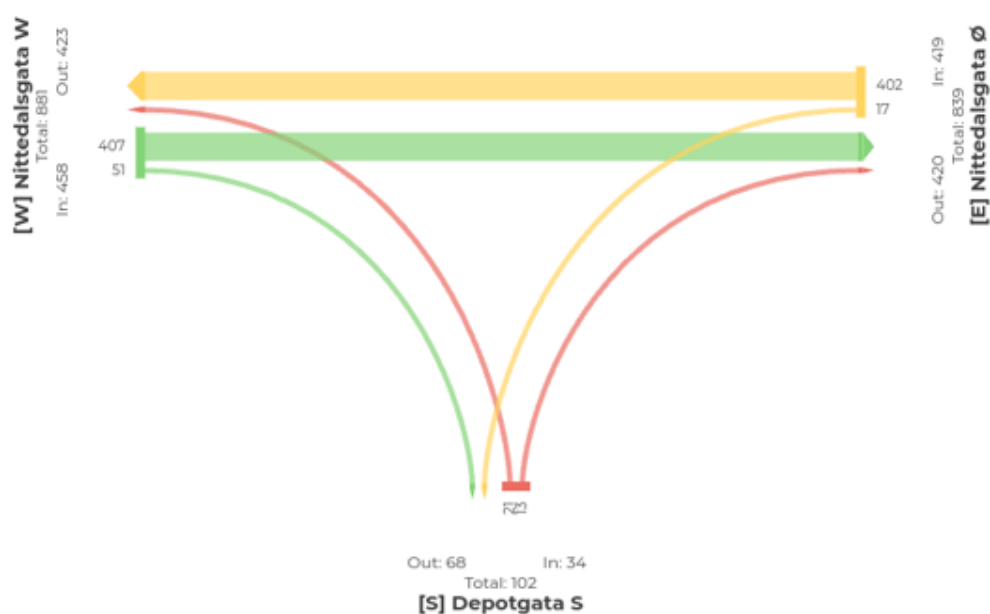
Trafikkmengdene i dagens situasjon bygger på trafikktegninger gjennomført i krysset 29. oktober 2025. Telledataene er sammenholdt med et kontinuerlig tellepunkt lenger vest i Nittedalsgata (se Figur 2-3) og skalert for å representere dimensjonerende time.

For fremtidig trafikk er det benyttet turproduksjon fra planområdet, inkludert mobilitetshus, stenging av avkjørslene via Jonas Lies gate og to varianter av parkeringsdekning i tråd med politisk vedtak (minimums- og maksimumsnorm). Det vises til planprogrammet med VPOR samt mobilitetsplanen for utfyllende informasjon om forventet fremtidig trafikk til og fra planområdet.

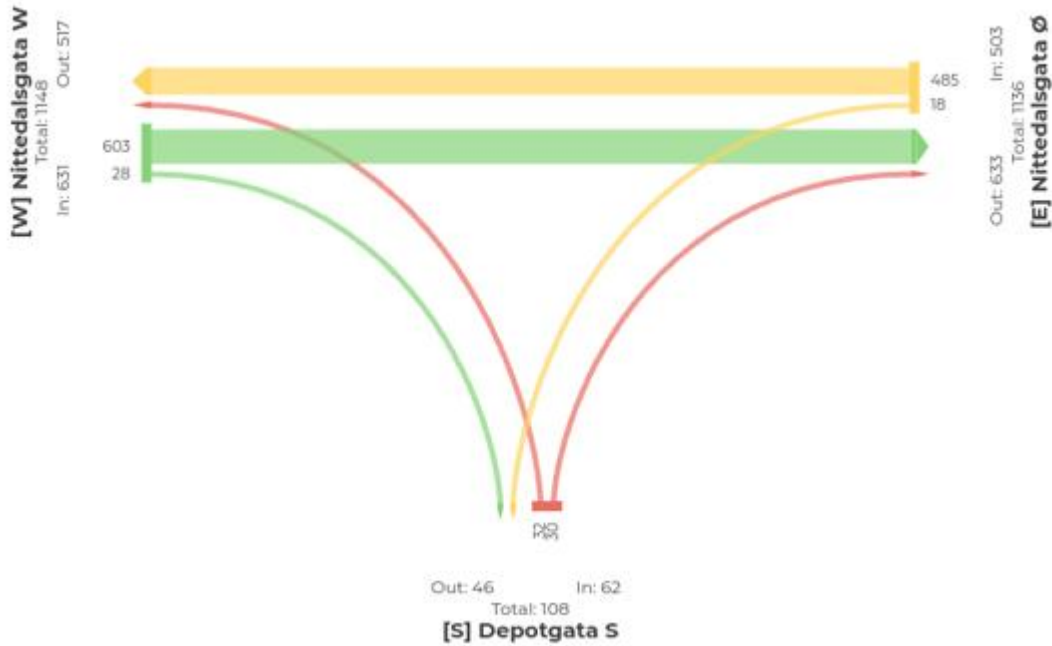
## 2. Trafikkmengde

### 2.1. Trafikkregistrering

Det ble gjennomført trafikktegninger i kryssområdet onsdag 29. oktober 2025, i tidsrommet 07:00–17:00. For både morgen- og ettermiddagsperioden er svingebevegelsene hentet ut for makstimene, og disse er illustrert i figurene nedenfor. Makstimen om morgenen opptrer mellom kl. 07:45 og 08:45, mens makstimen på ettermiddagen er registrert mellom kl. 15:20 og 16:20.

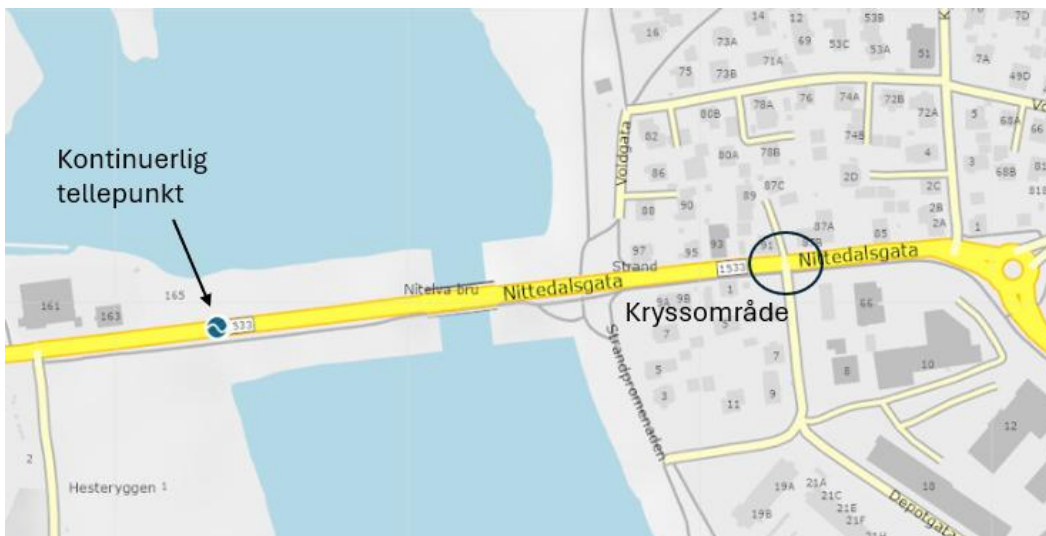


Figur 2-1: Svingebevegelser i makstime morgen (kjt/t)



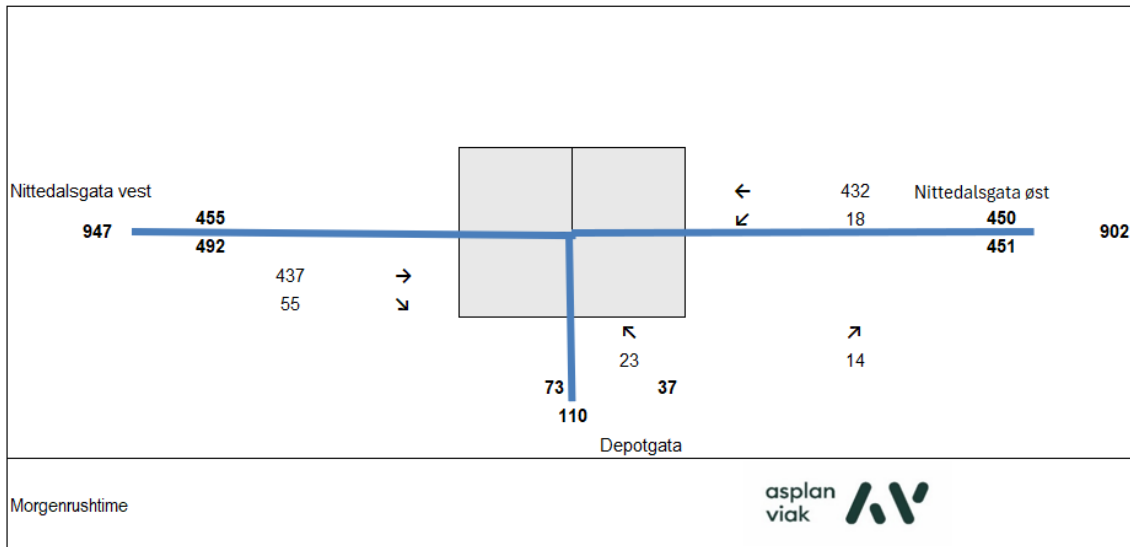
Figur 2-2: Svingebevegelser i makstime ettermiddag (kjt/t)

Dimensjonerende time, som brukes videre i avviklingsberegningene, er i henhold til V713 definert som den 30. til 50. mest belastede timen i året. For å vurdere hvordan makstimen fra tellingene samsvarer med dimensjonerende time, er det benyttet data fra det kontinuerlige tellepunktet på Nitelva bru, like vest for det analyserte krysset. Det er tatt utgangspunkt i tall fra 2024, som er det siste året med komplette årssatser før gjennomføringen av tellingen.

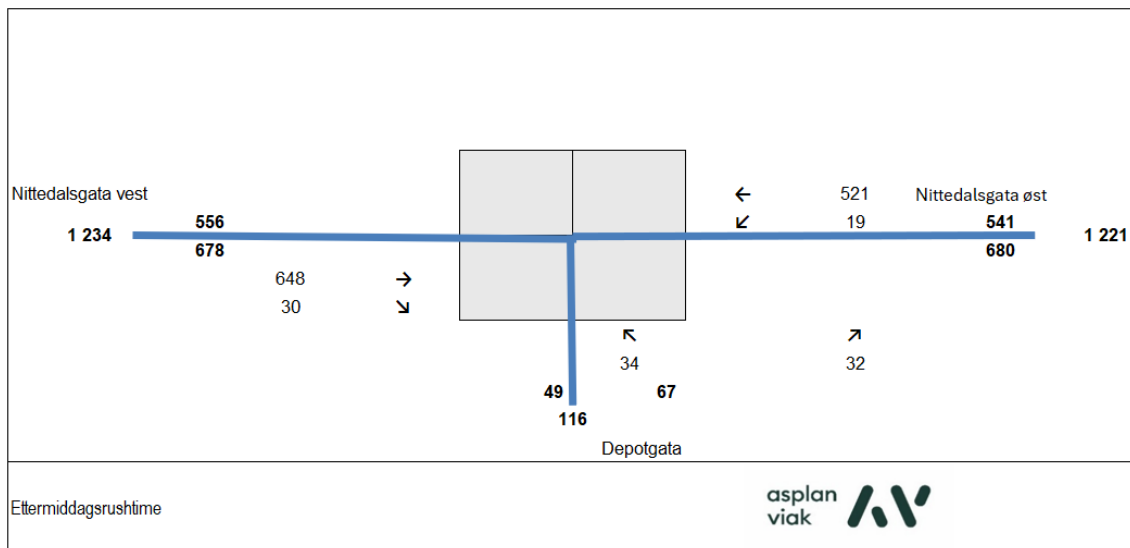


Figur 2-3: Plassering av kontinuerlig tellepunkt i forhold til kryssområde

Den 30. mest belastede timen hadde et trafikkvolum på 1 234 kjøretøy, noe som er 7,5 % høyere enn trafikkmengden til/fra vest under tellingene på ettermiddagen (1 148 kjøretøy). Tallene fra tellingene er derfor skalert opp til å samsvare med dimensjonerende time. Morgentrafikken er også skalert opp med samme faktor. Svingeandeler forblir uendret. Nye trafikk tall for avviklingsberegning er vist i figurene under.



Figur 2-4: Justerte trafikk tall for morgenerushour (kjt/t) - dagens situasjon



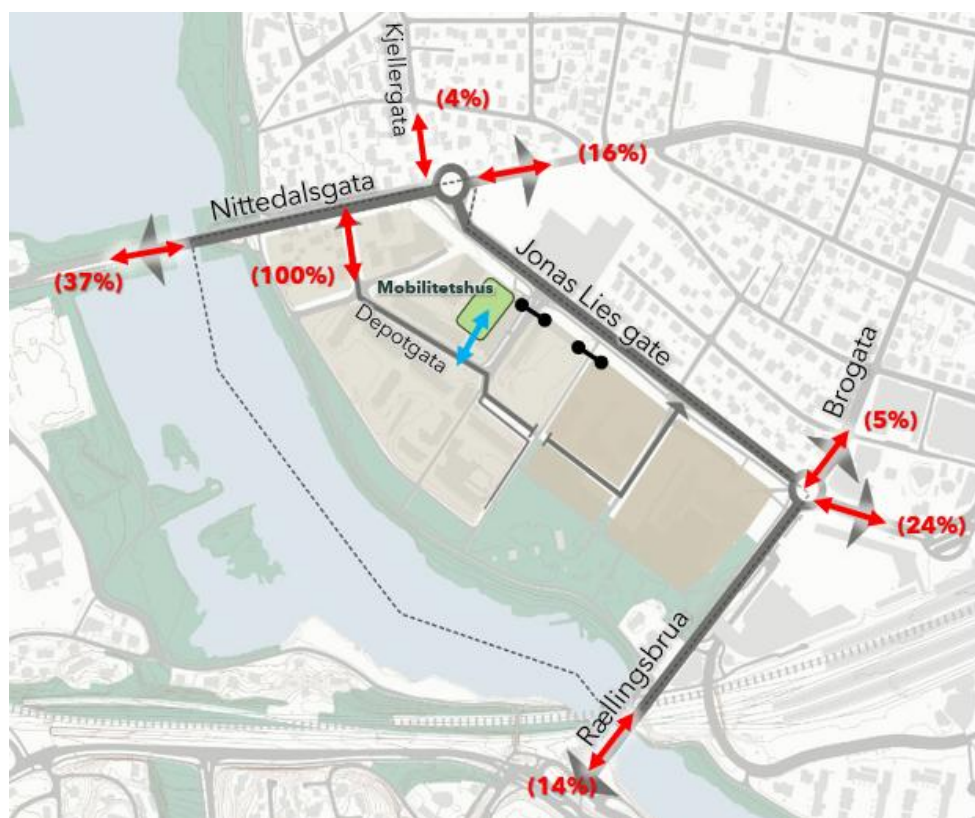
Figur 2-5: Justerte trafikk tall for ettermiddagerushour (kjt/t) - dagens situasjon

## 2.2. Trafikk fra planområdet

Med den foreslåtte utbyggingen forventes en økning i trafikkmengden i Depotgata, noe som vil gi høyere belastning i krysset både i morgen- og ettermiddagens makstimer.

Analysen tar utgangspunkt i den mest konservative forutsetningen for adkomst til planområdet, der det legges til grunn at det ikke etableres en forbindelse mellom Depotgata og Jonas Lies gate. All biltrafikk til og fra planområdet forutsettes derfor å belaste krysset Depotgata × Nittedalsgata. Trafikkfordelingen som er brukt i analysen, er vist i Figur 2-6 og baserer seg på eksisterende trafikkmengder (ÅDT) hentet fra vegkart.no.

Turproduksjonen for planområdet beregnes på grunnlag av antall parkeringsplasser per arealformål, basert på tre varianter: Forslag til parkeringsnorm i første utkast av planprogram med VPOR, samt minimums- og maksimumsdekning i parkeringsnormen i tråd med det politiske vedtaket 18.03.2026. Se Tabell 2-1.



Figur 2-6: Estimert trafikkfordeling av ny generert ÅDT

Tabell 2-1 Antall parkeringsplasser per arealformål i tre varianter av parkeringsnorm for planområdet.

Lillestrøm by vest		Forslag Planprogram		Politisk vedtak (min)		Politisk vedtak (maks)	
Formål	m <sup>2</sup> BRA	P-norm	Utrekning	P-norm min	Utrekning	P-norm maks	Utrekning
Bolig	<b>35 460</b>	0.5	177	0.8	405	1.2	608
Studentbolig	<b>10 730</b>	0.0	0	0.0	0	0.0	0
Kontor	<b>48 220</b>	0.1	48	0.0	0	0.5	241
Forretning	<b>7 115</b>	0.5	36	0.0	0	0.8	57
Barnehage	<b>600</b>	0.2	1	0.0	0	0.5	3
<b>SUM</b>	<b>102 125</b>		<b>262</b>		<b>405</b>		<b>909</b>

\* Parkeringsnormen for bolig angis per boenhet, mens den for øvrige arealformål angis per 100 m<sup>2</sup>.

### 2.2.1. Turproduksjon

**Bolig.** Antall bilturer som genereres per parkeringsplass i boligprosjekter varierer betydelig mellom ulike områder. Reisevaneundersøkelsen (RVU) for Lillestrøm fra 2021 viser at hver person i gjennomsnitt foretar 2,4 reiser per dag. Kombinert med SSB-data, som viser at en leilighet i gjennomsnitt har 1,6 beboere, gir dette om lag 3,74 reiser per leilighet per dag. Videre viser RVU at rundt 65 % av alle reiser gjennomføres som bilfører eller bilpassasjer. Det innebærer at én leilighet i snitt genererer ca. 2,5 bilturer per dag.

Parkeringsdekningen i eksisterende boligblokkbygg i Lillestrøm varierer betydelig, avhengig av byggeår og hvilke parkeringsnormer som gjaldt da. Dersom man legger til grunn en konservativ parkeringsdekning på 0,8 plasser per boenhet, tilsvarer dette at én parkeringsplass knyttet til bolig genererer om lag 3,5 bilturer per virkedøgn. Det antas videre at gjennomsnittlig boenhetsstørrelse i Lillestrøm by vest vil være rundt 70 m<sup>2</sup>.

**Kontor.** Data fra Kulturparken P-hus viser at én parkeringsplass i gjennomsnitt genererte 4,34 bilturer per dag, med et belegg på 55 % i september 2025. Hvis belegget justeres til 75 % og man tar hensyn til årsvariasjoner, øker denne faktoren til 5 bilturer per parkeringsplass per virkedøgn.

**Forretning.** Sweco gjennomførte en trafikk telling i mai 2018 ved avkjørselen til Obs i Nittedalsgata 50. Tellingen estimerte en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 3 700 kjøretøy, fordelt på 250 parkeringsplasser. Dette tilsvarer en turproduksjon på 14,8 bilturer per parkeringsplass per døgn. Selv om handelsvirksomheten i planforslaget skiller seg fra hypermarkedet ved Nittedalsgata 50, gir disse tallene et robust grunnlag for å unngå å undervurdere fremtidig trafikk. For å ta høyde for at en andel av reisene vil gjennomføres av beboere i planområdet eller inngå i reisekjeder, er turproduksjonsfaktorene for kontor og handel justert med -20 %. Det forutsettes dermed at én parkeringsplass knyttet til forretning genererer om lag 11,8 bilturer per virkedøgn.

Det antas at **barnehagen** vil ha om lag 82 barn, og at dette genererer en ÅDT på rundt 100 kjøretøy, uavhengig av antall parkeringsplasser. Dette skyldes at mesteparten av trafikken består av korttidsparkering ved levering og henting. Det legges til grunn at foreldrene vil benytte Depotgata for inn- og utkjøring fra planområdet.

Ved bruk av de ulike turproduksjonsfaktorene er ÅDT beregnet for hver av parkeringsdekningsvariantene. Resultatene er oppsummert i tabellen nedenfor.

Tabell 2-2 Beregnet ÅDT for planområdet med ulike parkeringsnorm.

<b>Lillestrøm by vest</b>		<b>Forslag Planprogram</b>		<b>Politisk vedtak (min)</b>		<b>Politisk vedtak (maks)</b>	
<b>Formål</b>	<b>m<sup>2</sup> BRA</b>	<b>P-plasser</b>	<b>ÅDT</b>	<b>P-plasser</b>	<b>ÅDT</b>	<b>P-plasser</b>	<b>ÅDT</b>
Bolig	35 460	177	585	405	1 337	608	2 005
Studentbolig	10 730	-	-	-	-	-	-
Kontor	48 220	48	162	-	-	241	810
Forretning	7 115	36	421	-	-	57	674
Barnehage *	600	1	100	-	100	3	100
<b>SUM</b>	<b>102 125</b>	<b>262</b>	<b>1 268</b>	<b>405</b>	<b>1 437</b>	<b>909</b>	<b>3 589</b>

\*Det er her lagt til grunn at barnehagen er plassert slik at trafikken til og fra den benytter Depotgata

Det er beregnet at planområdet kan medføre en økning i ÅDT i Depotgata på mellom 1 268 og 3 589 kjøretøy. Turproduksjon basert på maksimumsnormen i det politiske vedtaket gir nesten en tredobling av trafikken sammenlignet med beregningene som tar utgangspunkt i parkeringsnormen i det første utkastet til planprogram med VPOR. Turproduksjon beregnet ut fra minimumsnormen i det politiske vedtaket ligger om lag 13 % høyere enn beregningen basert på den anbefalte parkeringsnormen i det første utkastet til planprogram med VPOR.

De nye turene er beregnet fordelt som vist i Figur 2-6. I underkant av 40 % vil kjøre vestover fra krysset, mens de resterende cirka 60 % vil kjøre mot øst for så enten nordøst eller mot Lillestrøm sentrum.

Siden majoriteten av den nye trafikken vil komme fra boliger, antas det at mesteparten av den nyskapte trafikken om morgenen vil kjøre inn i krysset fra Depotgata. På ettermiddagen ventes det at flest vil kjøre til Depotgata fra enten øst eller vest langs Nittedalsgata. Det legges derfor opp til en retningsfordeling i Depotgata som vist i Figur 2-7.

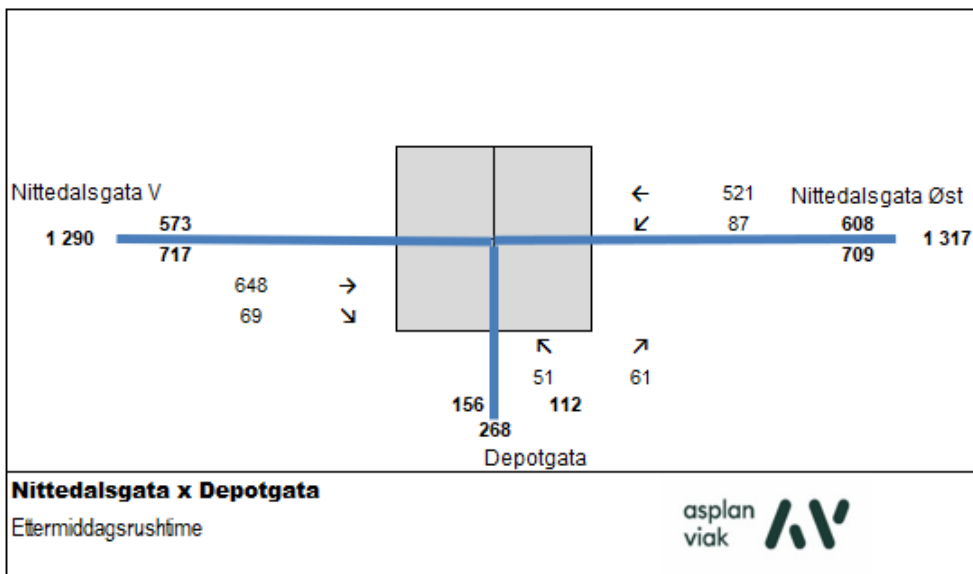
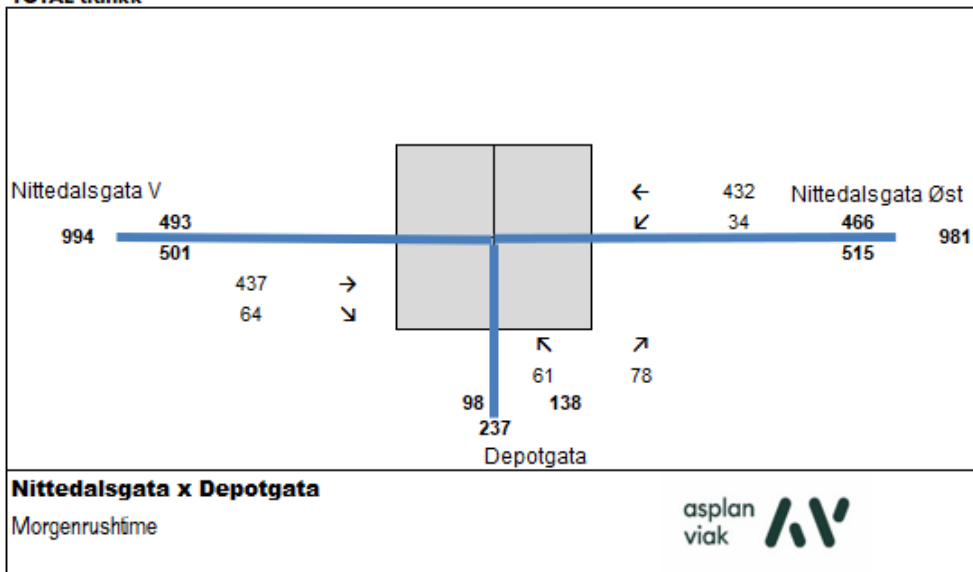


Figur 2-7: Retningsfordeling av trafikk i Depotgata på morgen og ettermiddag.

For å anslå andelen av ÅDT som kjører i Depotgata i morgen- og ettermiddagsrush er det sett på det kontinuerlige tellepunktet i Nittedalsgata. I løpet av registreringsdagen var andelen kjøretøy som passerte tellepunktet i makstimen på morgenen og ettermiddagen henholdsvis cirka 6,5 % og 9 % av døgnetrafikken. Det antas at trafikken til og fra Depotgata har litt høyere andel av ÅDT i disse makstimene. Det er derfor satt at trafikkmengden i morgenmakstimen tilsvarer 10 % av ÅDT og 12 % på ettermiddagen. Med den tilførselen dette gir, vil ny trafikkmengde i krysset gi trafikk tall for morgen og ettermiddag som vist i figurene under.

**Fremtidig situasjon med mobilitetshus og p-norm fra planprogram**

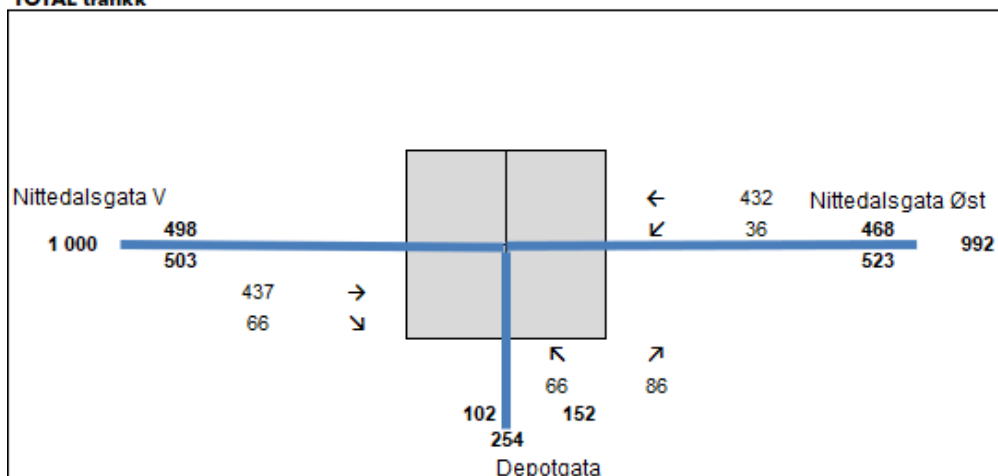
**TOTAL trafikk**



Figur 2-8 Fremtidige trafikkmengder med parkeringsnorm fra det første utkastet til planprogram med VPOR.

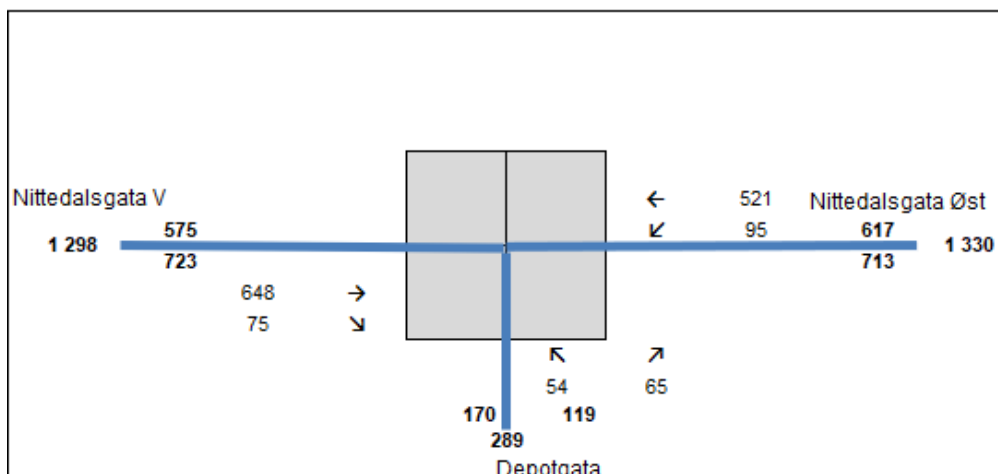
**Fremtidig situasjon med mobilitetshus og p-norm fra politisk vedtak (minimum)**

**TOTAL trafikk**



**Nittedalsgata x Depotgata**

Morgenerushtime

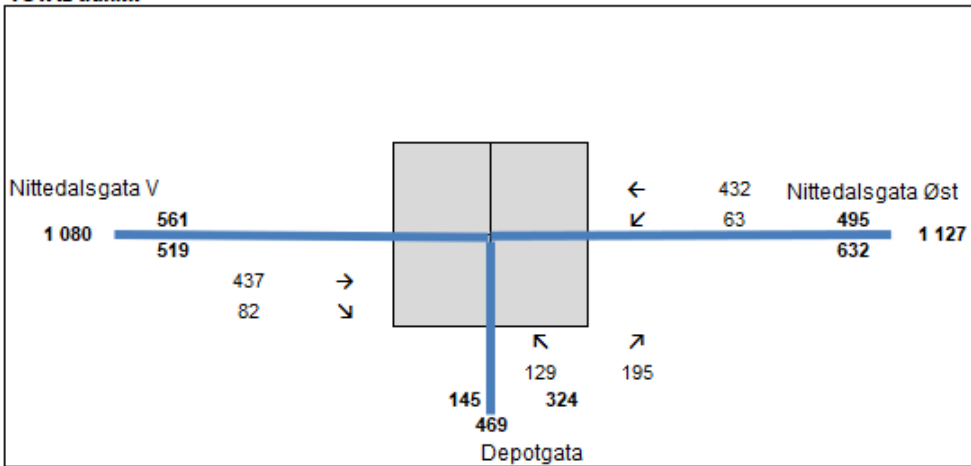


**Nittedalsgata x Depotgata**

Ettermiddagsrushtime

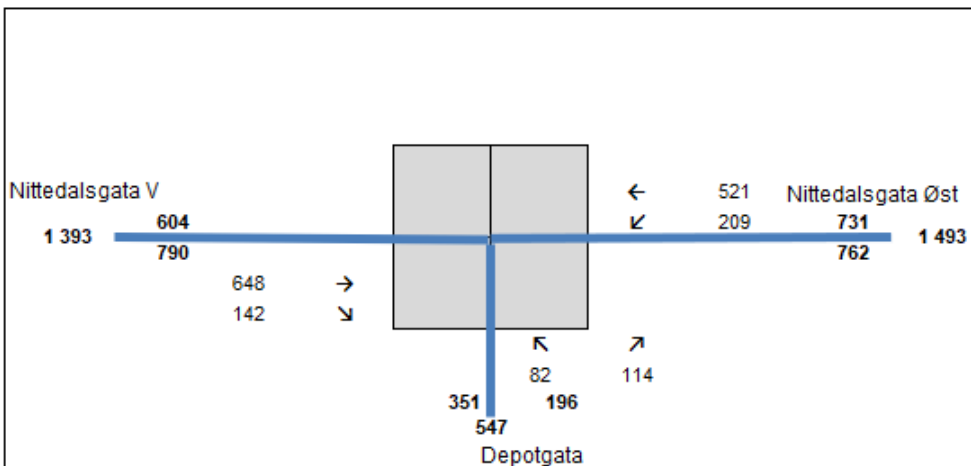
Figur 2-9 Fremtidige trafikkmengder med minimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.

**Fremtidig situasjon med mobilitetshus og p-norm fra politisk vedtak (maks)**  
**TOTAL trafikk**



**Nittedalsgata x Depotgata**

Morgenrushtime



**Nittedalsgata x Depotgata**

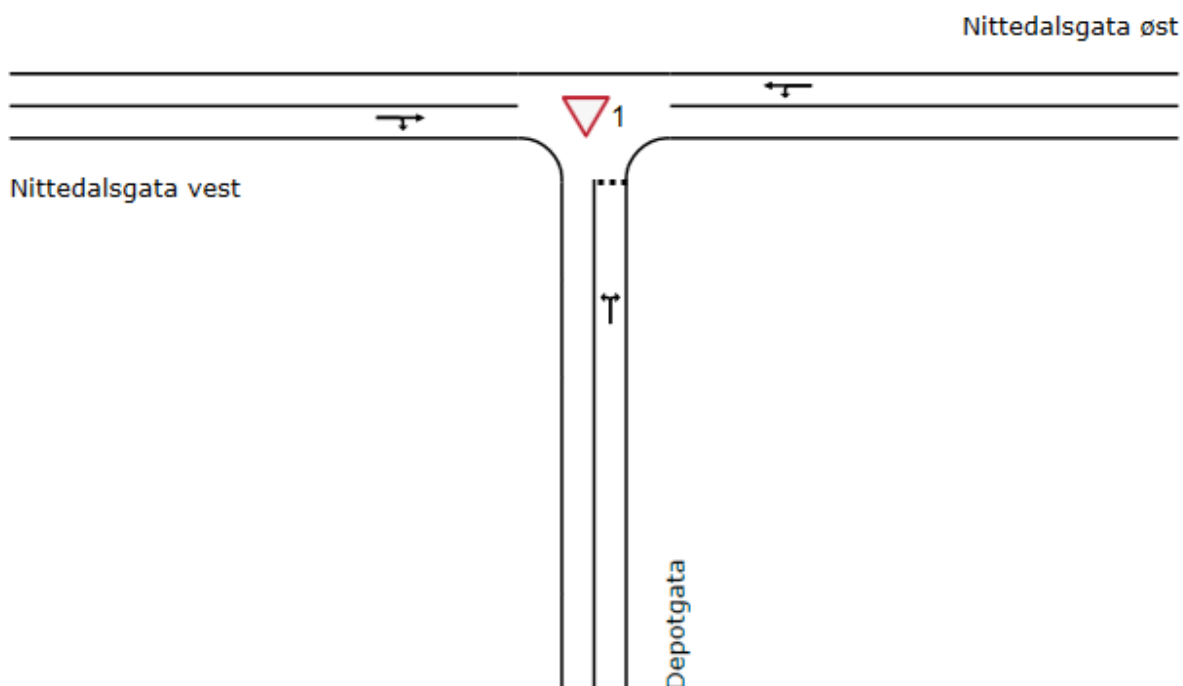
Ettermiddagsrushtime

Figur 2-10 Fremtidige trafikkmengder med maksimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.

## 3. Trafikkavvikling

### 3.1. Modell

Til å vurdere trafikkavviklingen i kryssområdet brukes programvaren SIDRA Intersection (videre omtalt som SIDRA). Dette er et verktøy som brukes til å analysere trafikk i enkeltstående kryss og mindre nettverk. I dette prosjektet modelleres T-krysset Depotgata x Nittedalsgata.



Figur 3-1: Kryss som modelleres i SIDRA

Til å vurdere avviklingen og kapasiteten til krysset blir det sett på tre output-parametere:

- Belastningsgrad (degree of saturation)
- Forsinkelse (delay)
- Kølengde (queue distance) (95. persentil)

Belastningsgraden uttrykker forholdet mellom trafikkvolum og beregnet kapasitet. Hvis belastningsgraden er lik 1, vil kryssets teoretiske kapasitet være nådd. Normalt ses det også på praktisk kapasitetsgrense, som ligger rundt 0,85. Når belastningsgraden går over

både praktisk og teoretisk kapasitetsgrense, vil både forsinkelser og kølengder øke kraftig. Se tabellen nedenfor.

Tabell 3-1 Klassifisering av belastningsgrader og beskrivelse av betydningen av ulike belastningsgrader.

Belastningsgrad	Beskrivelse
< 0,6	Lav belastning, lite/ingen forsinkelse som følge av annen trafikk
0,6 - 0,69	Lav/moderat belastning, lite forsinkelse
0,7 - 0,79	Moderat/høy belastning, noe forsinkelse
0,8 - 0,89	Belastning nær kapasitetsgrensen, betydelig forsinkelse
0,9 - 0,99	Overbelastning, stor forsinkelse
> 1,0	Stor overbelastning, meget stor forsinkelse

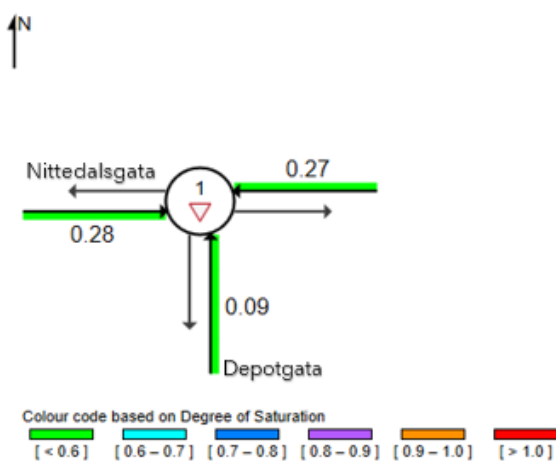
Forsinkelse er differansen mellom faktisk kjøretid i krysset, og den tiden en ville brukt dersom det var fri flyt i krysset. Forsinkelsen måles i sekunder per kjøretøy og outputen viser gjennomsnittlig forsinkelse per kjøretøy. 95. persentil for kølengde sier hva køen vil kunne strekke seg opp mot i 95 % av stimuleringstiden. Dvs. at i 5 % av tiden vil køen være lengre enn dette. Kølengden måles i meter.

## 3.2. Resultater

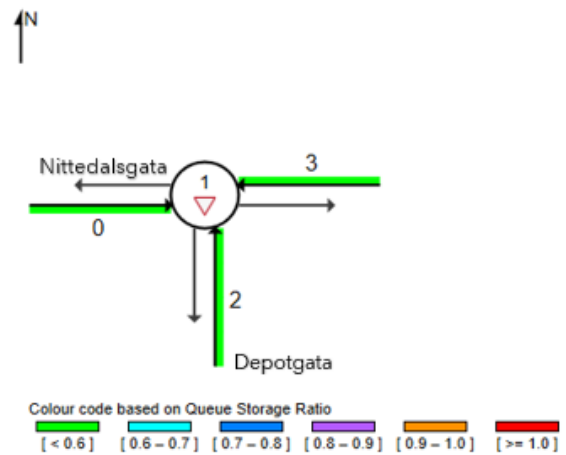
### 3.2.1. Dagens situasjon

#### Morgen

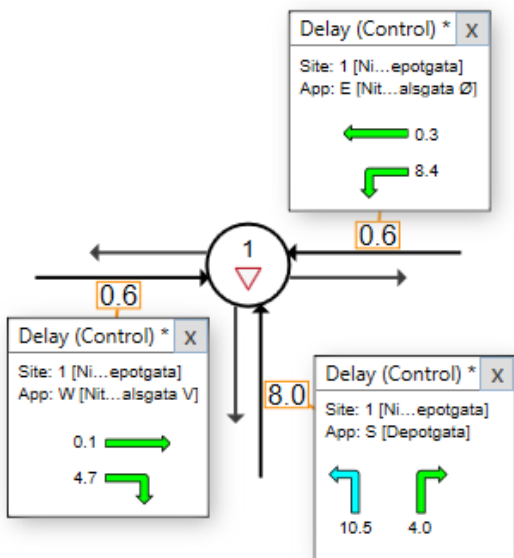
Figurene nedenfor viser resultater for morgenrush i dagens situasjon. Resultatene viser at det er ingen avviklingsproblemer i krysset. Venstresvingende fra Depotgata opplever høyest gjennomsnittlig forsinkelse, men fortsatt ikke på noe kritisk høyt nivå.



Figur 3-2: Belastningsgrad i makstime morgen dagens situasjon



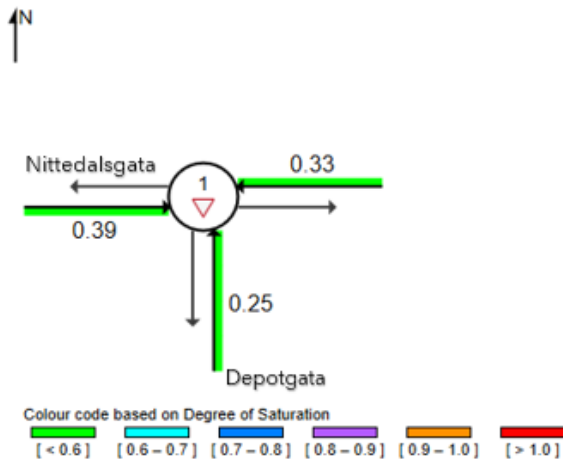
Figur 3-3: 95.persentil kølengde (meter) i makstime morgen dagens situasjon



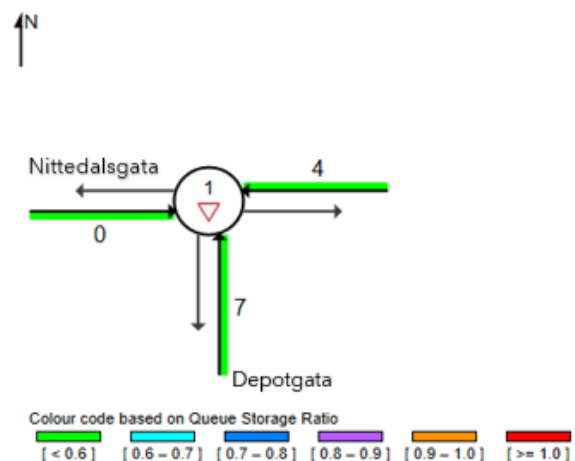
Figur 3-4: Gjennomsnittlig forsinkelse per kjøretøy (sekunder) i makstime morgen dagens situasjon

### Ettermiddag

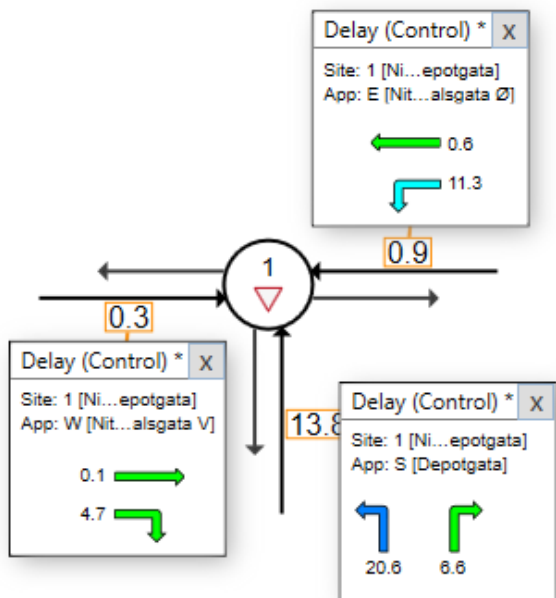
Resultater for ettermiddag i dagens situasjon er vist i figurene under. Av disse ser en at det er ingen spesielle avviklingsproblemer i dagens situasjon. Det vil være noe forsinkelse for kjørende mot venstre fra Depotgata, men dette er ikke på noe kritisk nivå. Det er også vanlig at en venstresving på en sidevei har noe lengre ventetid når hovedveien har et stort trafikkvolum.



Figur 3-5: Belastningsgrad i maktime ettermiddag dagens situasjon



Figur 3-6: 95.persentil kølengde (meter) i maktime ettermiddag dagens situasjon

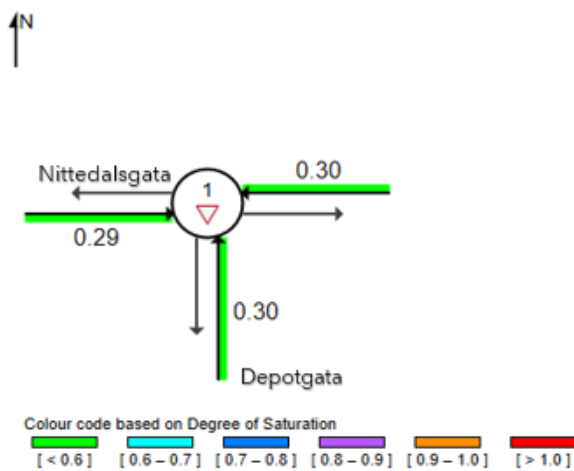


Figur 3-7: Gjennomsnittlig forsinkelse per kjøretøy (sekunder) i maktime ettermiddag dagens situasjon

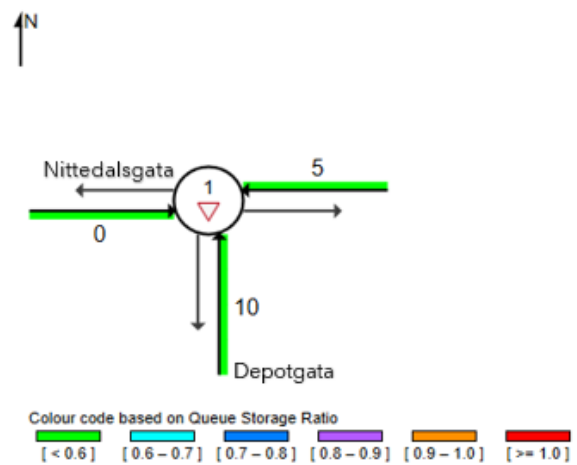
### 3.2.2. Fremtidig situasjon med parkeringsnorm anbefalt i første utkast til planprogram med VPOR.

#### Morgen

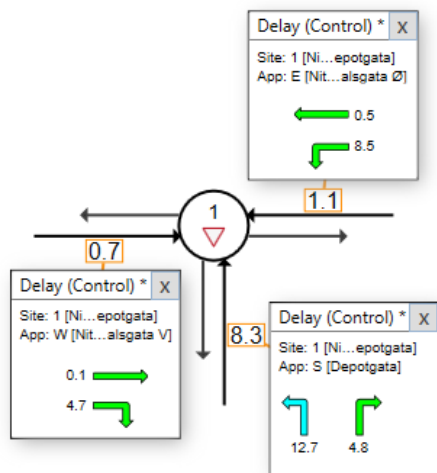
Den tilførte trafikken med en lav parkeringsdekning (som anbefalt i første utkast til planprogram med VPOR) vil ikke gjøre at det blir noen avviklingsproblemer i morgenrushet i kryssområdet. Det vil være en liten forsinkelse for kjørende i Depotgata, men denne er veldig liten. Det vil heller ikke bygge seg opp noe særlig kø fra øst, som kunne gitt tilbakeblokkering til rundkjøringen med Jonas Lies gate lenger øst for kryssområdet.



Figur 3-8: Belastningsgrad i makstime morgen fremtidig situasjon med p-norm fra det første utkastet til planprogram med VPOR.



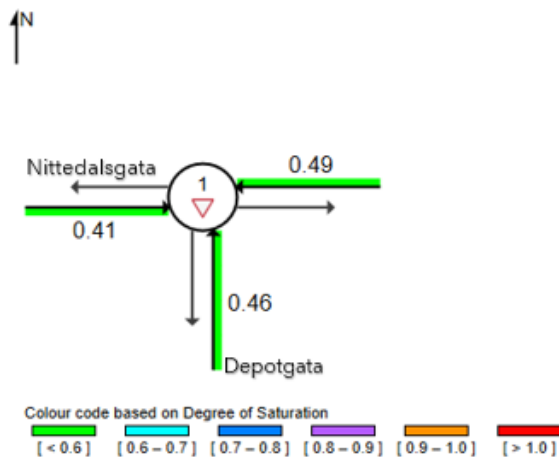
Figur 3-9: 95.persentil kølengde (meter) i makstime morgen fremtidig situasjon med p-norm det første utkastet til planprogram med VPOR.



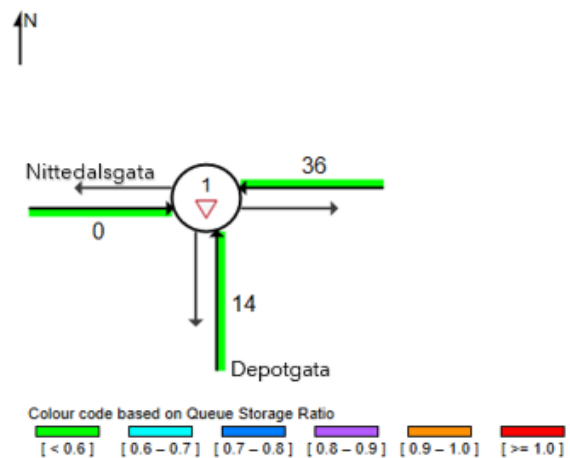
Figur 3-10: Gjennomsnittlig forsinkelse per kjøretøy (sekunder) i makstime morgen fremtidig situasjon med p-norm fra det første utkastet til planprogram med VPOR.

### Ettermiddag

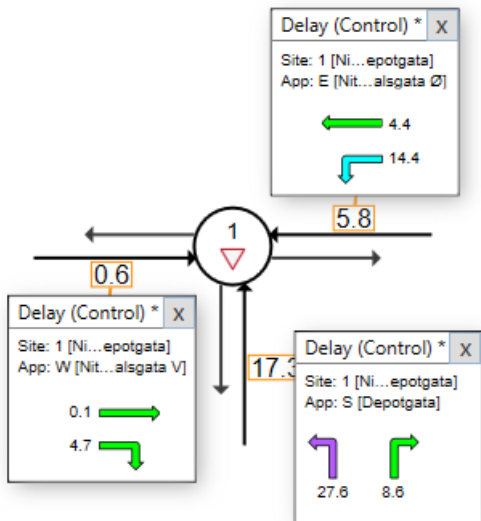
Resultatene for ettermiddagen viser at det vil kunne bli opptil 36 meter kølengde mot øst, og venstresvingende fra denne armen vil få en ørliten økning i forsinkelse enn i dagens situasjon (14 sekunder mot 11 sekunder per kjøretøy). Avstanden til nærliggende rundkjøring er omtrent 110 meter, så det er likevel ingen fare for tilbakeblokkering til denne. Resultatene viser også at forsinkelsen vil øke i Depotgata. Dette er naturlig når det er en del flere kjøretøy som skal inn i Depotgata fra Nittedalsgata øst, som de venstresvingende i Depotgata må vike for.



Figur 3-11: Belastningsgrad i makstime ettermiddag fremtidig situasjon med p-norm fra det første utkastet til planprogram med VPOR.



Figur 3-12: 95.persentil kølengde (meter) i makstime ettermiddag fremtidig situasjon med p-norm fra det første utkastet til planprogram med VPOR.

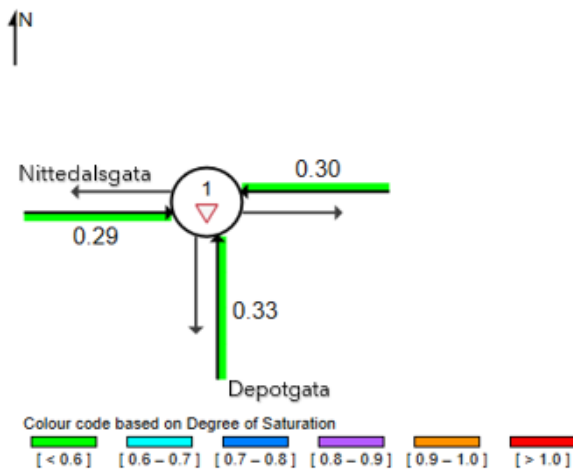


Figur 3-13: Gjennomsnittlig forsinkelse per kjøretøy (sekunder) i makstime ettermiddag fremtidig situasjon med p-norm fra det første utkastet til planprogram med VPOR.

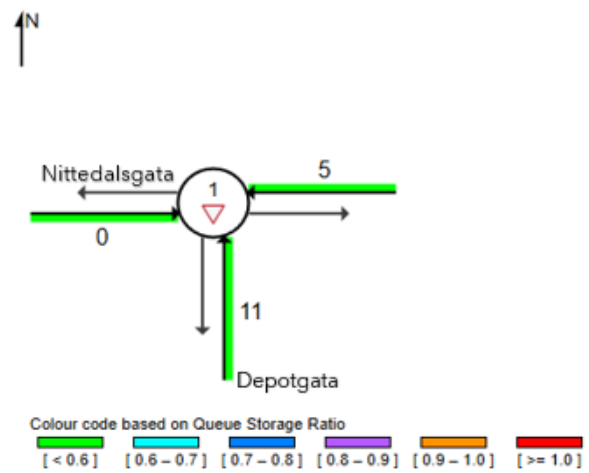
3.2.3. Fremtidig situasjon med minimum parkering i henhold til parkeringsnorm i høringsutkast til planprogram med VPOR.

Morgen

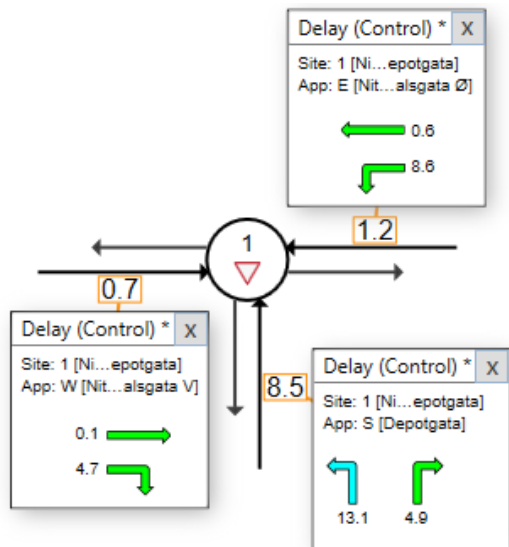
Den ekstra trafikken vil ikke medføre avviklingsproblemer i morgenerushet for dette kryssområdet. Kjørende i Depotgata kan oppleve en mindre økning i forsinkelse, men denne vurderes som ubetydelig. Det forventes heller ikke oppbygging av nevneverdige køer fra øst som kan føre til tilbakeblokkering inn mot rundkjøringen med Jonas Lies gate.



Figur 3-14: Belastningsgrad i makstime morgen fremtidig situasjon med minimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.



Figur 3-15: 95.persentil kølengde (meter) i makstime morgen fremtidig situasjon med minimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.

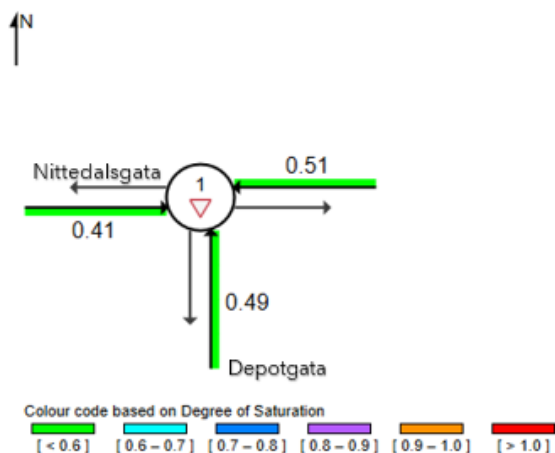


Figur 3-16: Gjennomsnittlig forsinkelse per kjøretøy (sekunder) i makstime morgen fremtidig situasjon med minimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.

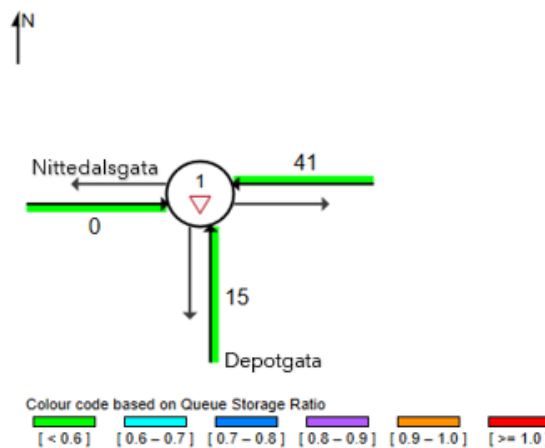
### Ettermiddag

Analysen for ettermiddagen viser at køen mot øst kan bli opptil 41 meter lang. Biler som svinger til venstre fra Nittedalsgata får en liten økning i ventetid sammenlignet med i dag (15 sekunder i stedet for 11). Siden det er rundt 110 meter til den nærmeste rundkjøringen, er det likevel god avstand, og køen vil ikke nå helt tilbake dit.

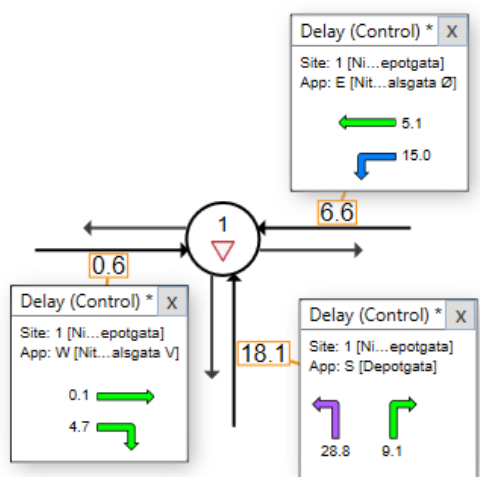
Resultatene viser også at trafikken i Depotgata vil få noe økt forsinkelse sammenlignet med dagens situasjon. Dette vurderes likevel ikke som vesentlig, og krysset har fortsatt god restkapasitet under morgenrushet.



Figur 3-17: Belastningsgrad i makstime ettermiddag fremtidig situasjon med minimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.



Figur 3-18: 95.persentil kølengde (meter) i makstime ettermiddag fremtidig situasjon med minimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.

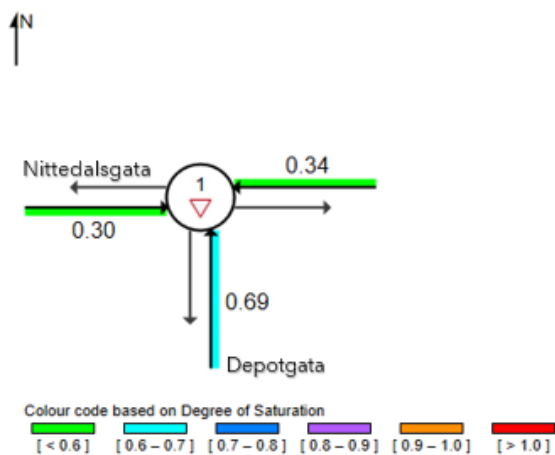


Figur 3-19: Gjennomsnittlig forsinkelse per kjøretøy (sekunder) i makstime ettermiddag fremtidig situasjon med minimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.

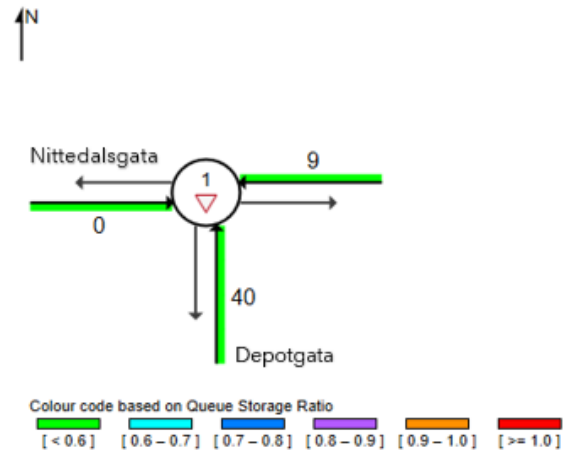
### 3.2.4. Fremtidig situasjon med maksimum parkering i henhold til parkeringsnorm i høringsutkast til planprogram med VPOR.

#### Morgen

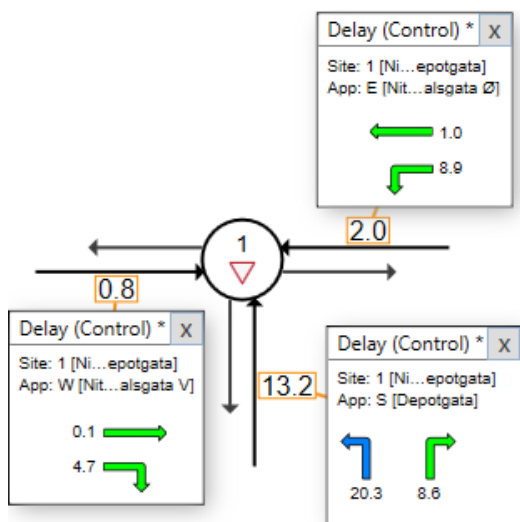
Den tilførte trafikken gir en merkbar økning i både belastningsgrad og forsinkelse, men vil likevel ikke skape avviklingsproblemer i morgenrushet for dette kryssområdet. Kjørende i Depotgata vil oppleve noe ekstra forsinkelse, men uten vesentlige konsekvenser for avviklingen. Det forventes heller ikke at det bygger seg opp kø av betydning fra øst, som kunne ha ført til tilbakeblokkering inn mot rundkjøringen med Jonas Lies gate lenger øst.



Figur 3-20: Belastningsgrad i makstime morgen fremtidig situasjon med maksimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.



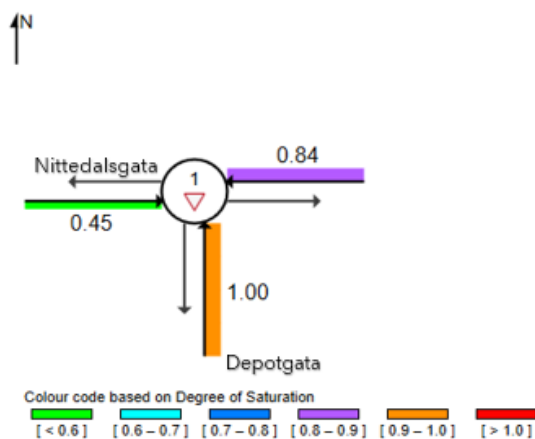
Figur 3-21: 95.persentil kølengde (meter) i makstime morgen fremtidig situasjon med maksimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.



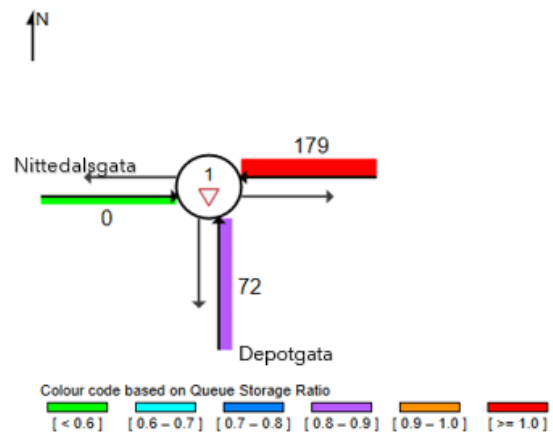
Figur 3-22: Gjennomsnittlig forsinkelse per kjøretøy (sekunder) i makstime morgen fremtidig situasjon med maksimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.

### Ettermiddag

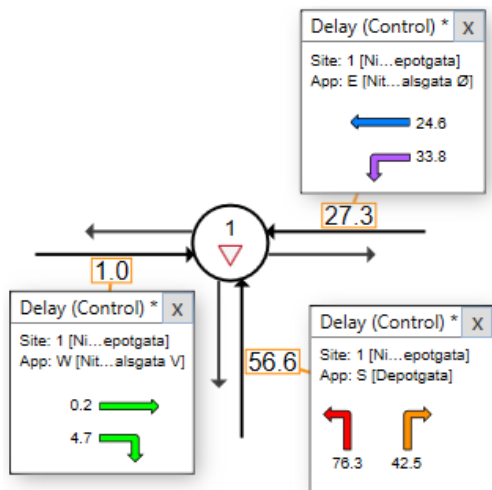
Resultatene viser at trafikkøkningen gjør at krysset overstiger sin teoretiske kapasitet (belastningsgrad > 0,85), noe som fører til betydelig forsinkelse. Beregningene indikerer også at kø i vestgående retning i Nittedalsgata - som følge av trafikk inn i Depotgata - kan bygge seg opp helt tilbake til rundkjøringen ved Jonas Lies gate, som ligger 110 meter lenger øst. Videre viser analysen at forsinkelsen i Depotgata vil øke betydelig, med en gjennomsnittlig forsinkelse på 56 sekunder per kjøretøy. Dette er mer enn dobbelt så høyt som i dagens situasjon (20 sekunder per kjøretøy).



Figur 3-23: Belastningsgrad i makstime ettermiddag fremtidig situasjon med maksimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.



Figur 3-24: 95.persentil kølengde (meter) i makstime ettermiddag fremtidig situasjon med maksimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.



Figur 3-25: Gjennomsnittlig forsinkelse per kjøretøy (sekunder) i makstime ettermiddag fremtidig situasjon med maksimum parkering i hht. p-norm i høringsutkastet.