



Kunde: Stadssalg AS

Prosjekt: Regulering Olav V gate 98B

Prosjektnummer: D0152164

Rapport

Vår referanse
Pål Hågensen
Mobil
+47 95129048
E-post
Pal.hagensen@afry.com

Dato
19/02/2024

Kunde
Stadssalg AS

Trafikkanalyse Olav V gate 98B

Denne rapporten er utarbeidet i forbindelse med detaljregulering Olav V gate 98B.

Utarbeidet av:

Hedda Hofstad Hojem, Trafikk- og vegplanlegger Samferdsel, AFRY Norway AS
Pål Hågensen, Trafikk- og vegplanlegger Samferdsel, AFRY Norway AS

Sammendrag

Denne trafikkanalysen er utarbeidet i forbindelse med detaljregulering av Olav V gate 98B i Bodø. Trafikkanalysen inneholder en kartlegging og beskrivelse av eksisterende transporttilbud til området. Det er sett på trafikale forhold, kollektivtilbud og trafikksikkerhet. Deretter følger en beskrivelse av framtidig situasjon. Der blir blant annet varelevering, renovasjon og kjøremønster beskrevet. Videre er det gjennomført en vurdering/ beregning på kapasiteten på krysset i SIDRA INTERSECTION 9.1.

De ansatte og besøkende får muligheten til å reise med sykkel til og fra jobb. Det er mulighet til å etablere 34 sykkelparkeringsplasser. Disse etableres i tilknytning til hovedinngangen. Andelen parkeringsplasser for bil reduseres fra ca. 50 plasser til 22 parkeringsplasser, dette inkluderer parkering for ansatte, nyttekjøretøy og HC. Ved å etablere få parkeringsplasser for bil, i kombinasjon med sykkelparkeringsplasser legger man til rette for en mer miljøvennlig arbeidsreise.

Det er sett på om innkjøring fra Olav V gate skal forbys, og om det er hensiktsmessig at atkomst til eiendommen skal være fra Prærien.

Det er fokus på trafikksikre løsninger og god kobling til det eksisterende vegnettet. Varelevering og renovasjon er plassert i helt vest på tomten for å sikre god avvikling. Lange kjøretøy har planlagt adkomst fra Prærien. Dette bidrar til bedre utnyttelse av tomten, samt det avlaster Olav V gate.

Kapasiteten til krysset er analysert ved hjelp av SIDRA, og resultatet av beregningen er at det er tilstrekkelig kapasitet gitt de forutsetningene som er beskrevet.

Innhold

1	Innledning	5
1.1	Planens plassering	5
2	Grunnlagsdata	6
3	Dagens situasjon	7
3.1	Trafikale løsninger	7
3.2	Kollektivtrafikk	10
3.3	Trafikksikkerhet	11
4	Framtidig situasjon	12
4.1	Myke trafikanter	12
4.2	Kollektivtrafikk	12
4.3	Trafikksikkerhet	13
4.4	Varelevering og renovasjon	15
4.5	Parkering	17
4.6	Kjøremønster/ Avkjørsel	18
4.7	Trafikkutredning	19
5	Referanser	22

Revisjonsoversikt

Ver.		Kontroll	Sign	Godkjenning	Sign
1	Rapport oppdatert med situasjonsplan og nye tall for sykkel.	15.03.2024	HHH	15.03.2024	PH

1 Innledning

Denne trafikkanalysen er utarbeidet i forbindelse med regulering av Olav V gate 98b i Bodø. AFRY er engasjert av Stadssalg AS til å utføre en trafikkanalyse i forbindelse med planarbeidet. Formålet med planen er å legge til rette for framtidig utvikling og utvidelse av tomten.

1.1 Planens plassering

Figur 1 Planområdet markert i rødt på Figur 1, viser et oversiktsbilde hvor planområdet er plassert i forhold til Bodø sentrum. Planområdet befinner seg med kort avstand til Bodø lufthavn, City nord og Aspmyra stadion. Området rundt Olav V gate 98b er preget av engros/ næring/ industri som setter sitt preg på område. Som Figur 2 viser er det småhusbebyggelse rundt næringsområde. Olav V gate er en del av riksveg 80, som går mellom Bodø og Fauske.



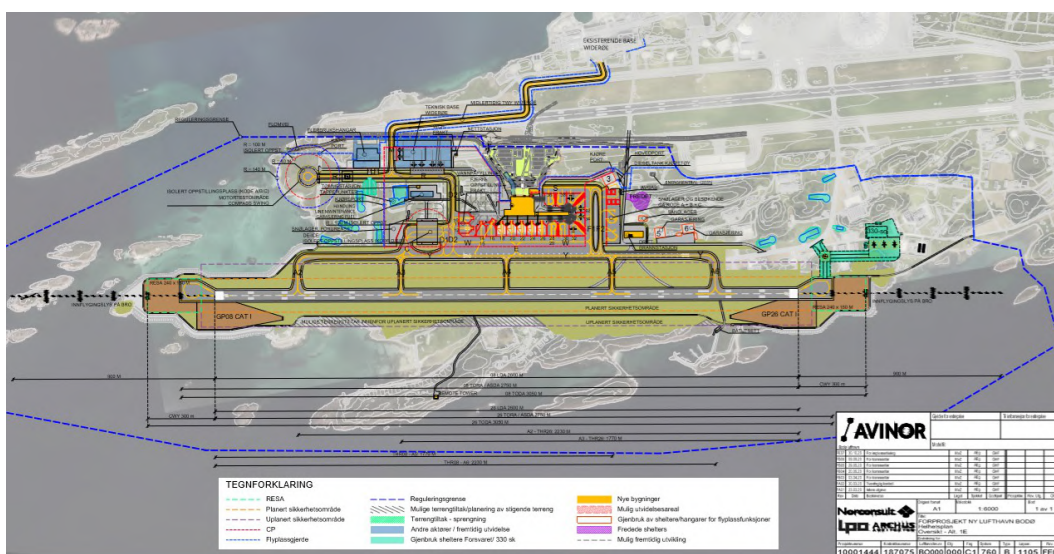
Figur 1 Planområdet markert i rødt (kilde: vegkart)



Figur 2 Flyfoto over området (kilde: norgeskart)

2 Grunnlagsdata

- Planområdet ligger under kommunedelplan (KDP) for Hernes. Planbestemmelsene og retningslinjene gitt i denne planen legges til grunn for utarbeidelse av trafikkanalysene.
- Videre benyttes Statens vegvesen sine håndbøker
- Det legges til grunn dimensjonerende kjøretøy lastebil med lengde 12 m (L) fra Håndbok N100 (vegvesen, 2023)
- Bodø lufthavn er planlagt flyttet for å legge til rette for videreutvikling av område i form av næringsutvikling og bosetting (Avinor, u.d.). Figur 3 viser foreslått plassering. Hvordan planene vil påvirke Olav V Gate er uvisst. Men det antas at det ikke vil ha store konsekvenser for planen.

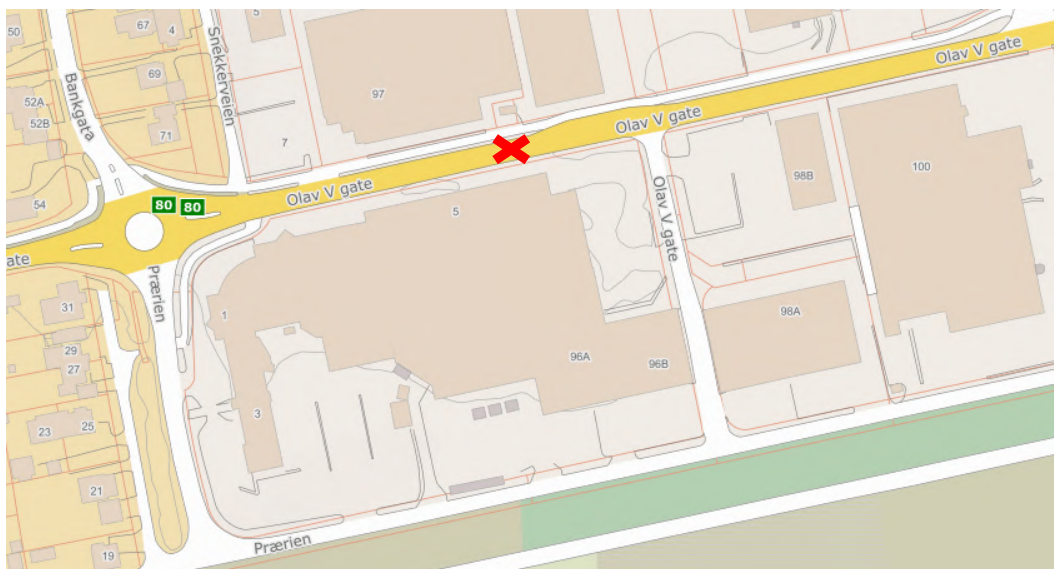


Figur 3 Planlagt ny lufthavn (kilde: Avinor)

3 Dagens situasjon

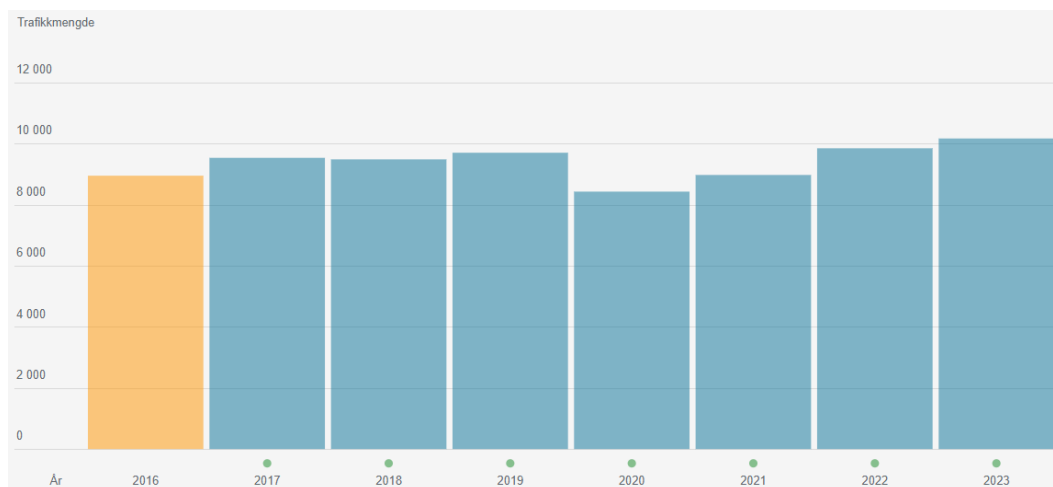
Nedenfor er dagens situasjon for myke trafikanter (gående og syklende), kollektivtrafikken og trafikale løsninger for motorisert transport beskrevet.

3.1 Trafikale løsninger



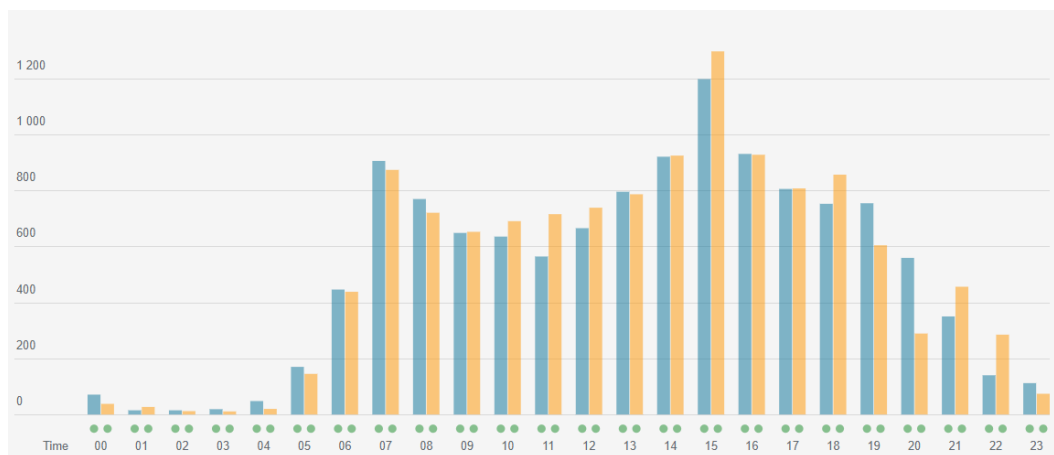
Figur 4 Oversiktsbilde – gatenavn

Planområdet har hovedadkomst fra Rv 80, Olav V gate. Olav V gate har en fartsgrense på 50 km/t og en årsgjennomsnittlig trafikkmengde (ÅDT) på 9850 kjt/døgn i 2022 (Vegvesen, 2024). Fartsgrensen ble satt ned fra 60 km/t til 50 km/t i 2023. Statens vegvesen har et tellepunkt i gata kalt «R80 OLAV5 V/ BYGGMAKKER», den er markert med ett rødt kryss på Figur 4 (vegvesen, Trafikkdata, 2024). Den teller trafikken kontinuerlig i gaten. Der kan man hente ut informasjon om alt fra årsgjennomsnittlig trafikkmengde til timetrafikk. Tellepunktet viser at i 2023 økte ÅDT til 10171 kjt/døgn. Figur 5 viser en oversikt over ÅDT fra 2017 til 2023 (tall fra 2016 er estimert verdi). Den viser at ÅDT har vært stabil gjennom årene, men at det var en nedgang i 2020 og 2021. Dette kan skyldes nedstenging av Norge i forbindelse med koronapandemien.



Figur 5 ÅDT fra 2017-2023 Olav V gate

For å få en god oversikt over trafikkfordelingen i Olav V gate, er det sett på trafikken på flere tilfeldige dager i 2023. Den viser at det er størst trafikk mellom klokken 15 og 16. Dette er vist på Figur 6, der trafikkmengden 16.03.2023 (blått) blir sammenlignet med trafikken 09.11.2023 (gult). Her ser man tydelig at det er et morgenrush mellom klokken 7 og 8, og ettermiddagsrush klokken 15 til 16.



Figur 6 Timetrafikk 16.03.2023 og 09.11.2023

På nordsiden av Olav V gate er det tilbud for gående og syklende i form av gang- og sykkelveg. Det er få gangfelt langs strekningen. Det er gangfelt i tilknytning til rundkjøringen Olav V gate X Bankgata X Prærien og krysset Olav V gate X Hangåsveien. I 2023 ble det etablert nytt gangfelt over gata like øst for Jordbruksveien. Vegen er belyst.

Det er også tilgang til planområdet fra den private/ kommunale vegen Prærien. Vegen er preget av lavere standard, men har belysning. Ut fra Google maps er det mye parkering/ oppbevaring av biler langs vegen. Fartsgrensen er 50 km/t ifølge Vegkart (Vegvsesen, 2024).

Figur 7 og Figur 8 viser gatetverrsnitt fra hhv. Olav V gate og Prærien.



Figur 7 Gatetverrsnitt Olav V gate



Figur 8 Gatetverrsnitt Prærien

Den direkte avkjørselen fra planområdet til Olav V gate benyttes i all hovedsak av trafikken til tomten, samt vareleveranser og Byggmakkers egen distribusjonstjeneste på nabotomten.

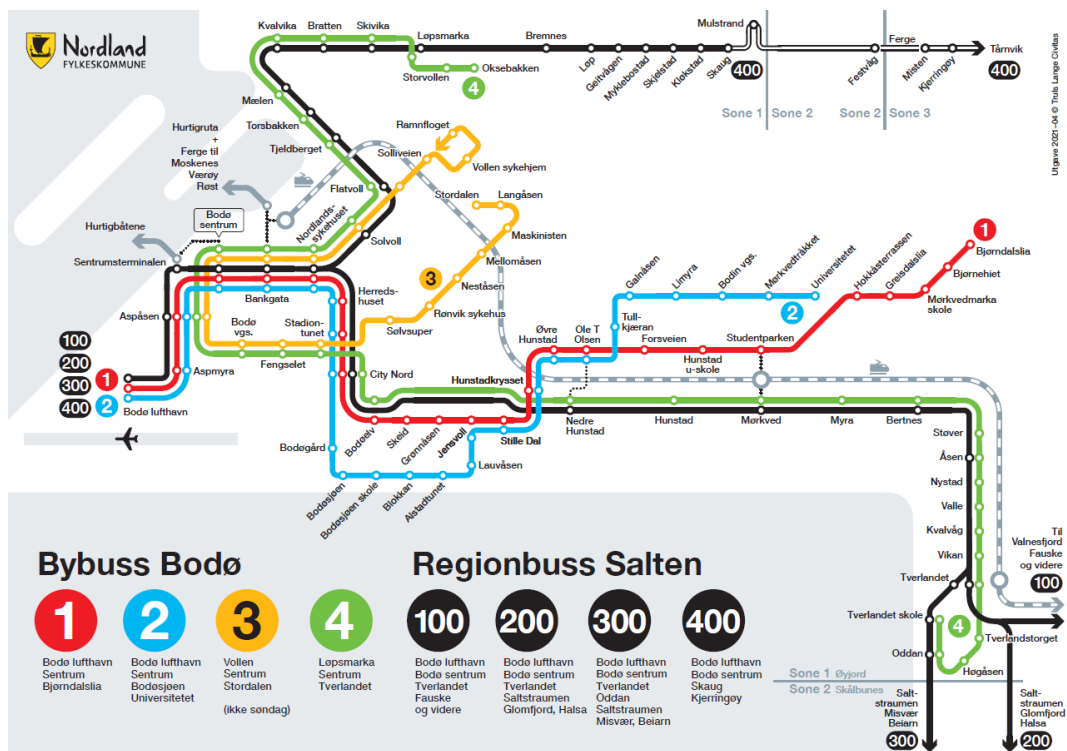
Inn- og utkjøring til planområdet via Prærien skjer via rundkjøringen i Olav V gate X Bankgata X Prærien, og er ikke i like stor grad avhengig av trafikksituasjon i Olav V gate.

Vegen mellom Olav V gate og Prærien eies og driftes av Bodø kommune. Figur 9 viser utforming av gaten, sett mot Olav V gate. Den benyttes i dag av nærliggende bedrifter. Det antas at det er mest arbeidstrafikk. ÅDT antas å være under 100 kjt/døgn på grunn av nærliggende tomters bruk. Det vil være mest trafikk i ukedagene, og lite trafikk i helgene.



Figur 9 Vegen mellom Olav V Gate og Prærien. Bildet er tatt i retning mot Olav V gate. Kilde: Google maps

3.2 Kollektivtrafikk



Figur 10 Linjekart for buss Bodø (kilde; reisonordland)

Holdeplassen «Fengselet» ligger 450 meter fra planområdet og betjener linje 3 og 4, som vist på Figur 10. Bussene går langs Hålogalandsgata. Holdeplassene er utformet som kantstopp, og er av lav standard og mangler universell utforming (Figur 11).

Avgangsfrekvensen (Reisonordland, 2024):

- Linje 3 har avgang hvert tiende minutt
- Linje 4 har avgang hvert trettiende minutt



Figur 11 Nærmeste holdeplass "Fengselet"

3.3 Trafikksikkerhet

Statens vegvesen sitt vegkart (Vegvesen, 2024) viser at det er registrert seks politiregistrerte ulykker i perioden 2014-2024, se Figur 12.



Figur 12 Oversikt over plasser på ulykkene, kilde:vegkart

Tabell 1 viser en oversikt over når ulykken skjedde og hvilken type ulykke det har vært. De fleste ulykkene har vært «påkjøring bakfra» i forbindelse med kryssene. Det er ingen politiregistrerte ulykker langs Prærien eller vegen mellom Olav V gate og Prærien.

Tabell 1 Oversikt over ulykkeskode og dato

Ulykke	Dato	Type ulykke (ulykkeskode)
1	31.08.2015	Påkjøring bakfra
2	20.05.2020	Høyresving foran kjørende i samme retning
3	26.08.2021	Ulykke med uklart forløp ved avsvinging fra motsatte kjøreretninger
4	14.05.2018	Påkjøring bakfra
5	30.09.2015	Påkjøring bakfra
6	14.08.2017	Påkjøring bakfra

4 Framtidig situasjon

4.1 Myke trafikanter

Sør for Olav V gate båndlegges et 3 meter bredt belte langs gaten. Arealet båndlegges for mulig fremtidig etablering av fortau. I planbestemmelsene står det:

H710_1 og H710_2 er båndlagte arealer for mulig fremtidig etablering av fortau på sydsiden av Olav V gate. Frem til eventuell regulering til fortau, kan arealet benyttes til grøntareal, parkering og lignende som enkelt og på kort tid kan fjernes. Midlertidig arealbruk skal ikke hensyntas ved beregning av eksempelvis minimumskrav til parkering.

For å sikre at brukerne av bygget har muligheten til å sykle til og fra jobb, legges det opp til muligheten til å etablere 25 sykkelparkeringsplasser.

4.2 Kollektivtrafikk

Det er usikkert hva det framtidige kollektivtilbudet vil bestå av. Olav V gate har tidligere vært en bussrute og det har vært holdeplass i tilknytning til planområdet. All skilting som markerer holdeplass er fjernet, men selve lommen er bevart. Det kan indikere at det kan være aktuelt med et kollektivtilbud i gaten på sikt.

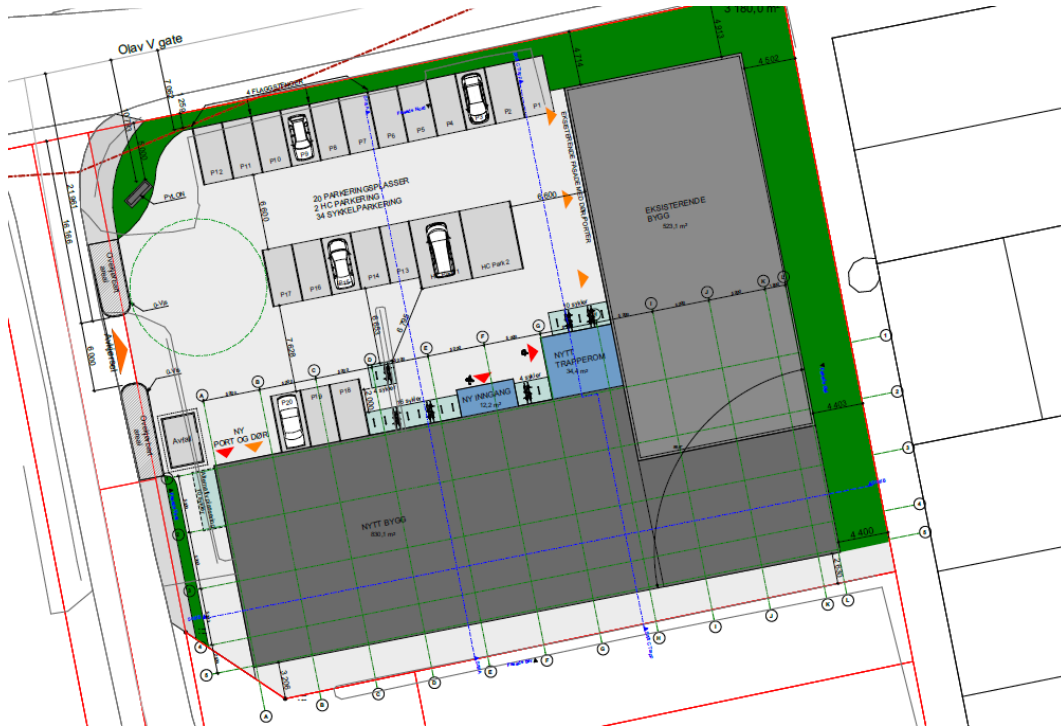


Figur 13 Tidligere holdeplass i Olav V gate kilde: google maps

Det var Kollektivtrafikkplan Bodø 2020-2032 utarbeidet av Nordland fylkeskommune i samarbeid med Bodø kommune, Statens vegvesen og Jernbarnedirektoratet (m.flere, 2020) som bestemte at traséen skulle legges ned. Holdeplassene i gaten hadde til sammen under 0,1 passasjer pr tur. Det ble dermed bestemt at linjen skulle legges om til å betjene Hålogalandsgata (m.flere, 2020).

4.3 Trafikksikkerhet

Det er viktig å sikre god trafikksikkerhet på og i tilknytning til planområdet, derfor følges kravene i KDP og Statens vegvesen for utforming av veganlegg. Figur 14 viser situasjonsplanen for tomten, se vedlagt tegning (Situasjonsplan) for med detaljer.



Figur 14 Situasjonsplan utarbeidet av UNO designs

Avkjørselen til bygget utformes med en bredde på 6 meter. Det etableres overkjørbart areal i tilknytning til avkjørselen for varelevering og renovasjon. Parkeringsområde utformes for å sikre et oversiktlig trafikkbilde. Det etableres totalt 22 parkeringsplasser, der 2 av disse er reservert for fotflytningshemmede. Størrelsene på holdeplassene dimensjoneres ut fra Håndbok N100. For å sikre god trafikkklyt på tomten følges kravet til minimum 6 meter mellom parkeringsradene. Dette bidrar til et oversiktlig parkeringsareal.

Sykkelparkeringsplassene plasseres i tilknytning til inngangen og HC-parkering. Tanken bak dette er at man skal få et tydelig skille mellom areal for varelevering og sykkelparkering. Dette bidrar til en mer trafikksikker situasjon for myke trafikanter.

Vareleveringen og renovasjon vil foregå vest for nybygget. Dette for å redusere konflikt med andre kjøretøy og brukere. Store kjøretøy trenger dermed ikke å kjøre langt inn på tomten, se kapittel 4.4 for sporskurver for varelevering.

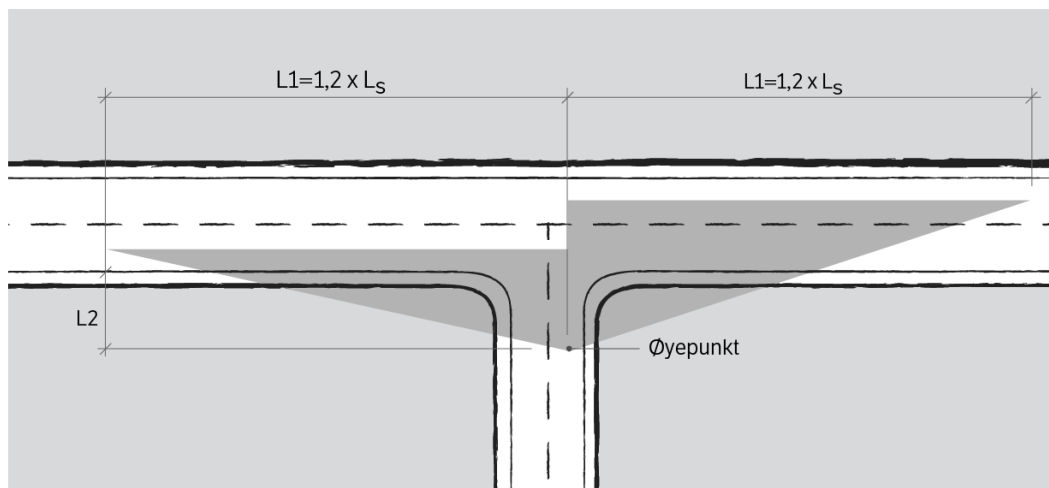
Statens vegvesen sin Håndbok N100 (vegvesen, N100 Veg-og gateutforming, 2023) benyttes for å beregne siktkrav i krysset. Håndboken setter følgende krav for sikt innenfor siktretrekanten (vegvesen, N100 Veg-og gateutforming, 2023):

Innen siktretrekanten skal eventuelle sikthindringer (som for eksempel vegetasjon eller snø) ikke være høyere enn 0,5 m over primærvegens kjørebaneivå. I tillegg

kontrolleres det at planet mellom øyepunkt i sekundærvegen og kjørebanelen i primærvegen, er fritt for sikhindringer. Det innebærer at objekthøyden settes lik null.

Sikktrekant for krysset er vist på Figur 15. L2 (øyepunktets avstand) blir 6 meter ut fra Figur 16 og LS blir $1,2 \cdot 45$ meter = 54 meter

Siktklinjer er vist på vedlagt situasjonsplan.



Figur 15 Sikktrekant, kilde: N100

Tabell 4.1.1.6—1 — Øyepunktets avstand inn i sekundærveg, L2, forkjørsregulerte T- og X-kryss.

Trafikkmengde i sekundærveg	Fartsgrense primærveg		
	30 og 40 km/t	50 og 60 km/t	80 og 90 km/t
ÅDT < 100	4	6	6
100 < ÅDT < 500	6	6	10
ÅDT > 500	6	10	10

Figur 16 krav gitt til L2, krav: N100

Tabell 2.2.1—1 — Stoppsikt for gater (mål i m).

	Fartsgrense 30 km/t	Fartsgrense 40 km/t	Fartsgrense 50 km/t	Fartsgrense 60 km/t
Stoppsikt	20	30	45	60

Figur 17 Stoppsikt gate, Kilde: N100

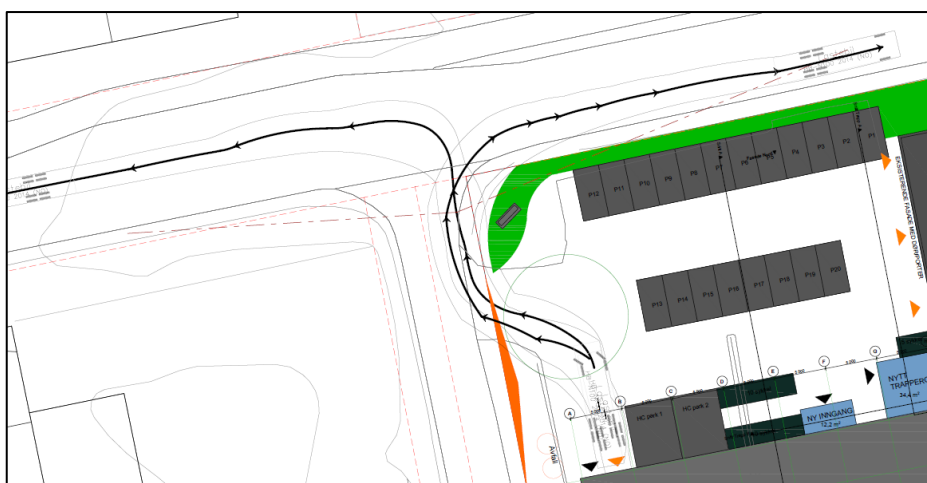
4.4 Varelevering og renovasjon

Dimensjonerende kjøretøy for tiltaket er Lastebil (L) med lengde 12 meter fra Statens vegvesens håndbok N100 (vegvesen, 2023). Sporingene som vises i figurene, er lastebil (L). Mindre kjøretøyer har lavere svingeradier og er kortere. Grønn sirkel på figurene illustrerer svingradius for personbil. En vanlig bil kan manøvrere seg godt som situasjonsplanen er tegnet. For å sikre at det ikke er behov for rygging på offentlig veg, vil varelevering benytte innkjøring fra prærien. Lastebiler kjører nordover mellom Prærien og Olav V gate for så rygge inn til varemottaket. Figur 18,19 og 20 viser sporing for lastebil fra ulike ankomster (situasjonsplanen viser en eldre versjon, men sporingen er den samme).



Figur 18 Sporing med lastebil fra Prærien

For å minimere arealbehovet for svingebevegelsene til lastebilene kan de kjøre direkte ut i Olav V gate, se 4.7 for kapasitet i krysset.



Figur 19 Sporing ut fra planområdet til Olav V gate

Med en kort ryggebevegelse på privat tomt i tillegg, vil lastebiler kunne kjøre ut uten problemer via Prærien også.



Figur 20 Sporing for lastebil ut via Prærien

Varelevering med lastebil forekommer 1-2 ganger i uken, mens øvrig transport i forbindelse med grossistvirksomhet vil foregå med mindre varebiler. Disse kan kjøre inn og ut av området via Olav V gate eller fra Prærien uten at det vil være behov for rygging.

Renovasjon blir løst på utsiden av bygget mot veien, slik at det ikke er behov for renovasjonskjøretøy å kjøre inn på planområdet. Plassering av avfallet er på de oransje sirkelene på situasjonsplanen. Se Figur 14 Situasjonsplan utarbeidet av UNO designs. Et forslag til effektiv renovasjon vil være at det kjøres opp fra Prærien og at det stoppes i veien for å håndtere avfallet.

4.5 Parkering

KDP setter krav til antall parkeringsplasser for sykkel og bil. Kravet er følgende: «For hver 100 m² BRA skal det avsettes min. 1 og maks. 2 parkeringsplasser for bil, og min. 1,5 parkeringsplasser for sykkel». Det stilles også krav til utforming og plassering.

Parkering for sykkel: $(2219 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2) * 1,5 = 33,3 = 34$ parkeringsplasser

Parkering for bil min.: $(2219 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2) * 1 = 22,19 = 23$ parkeringsplasser

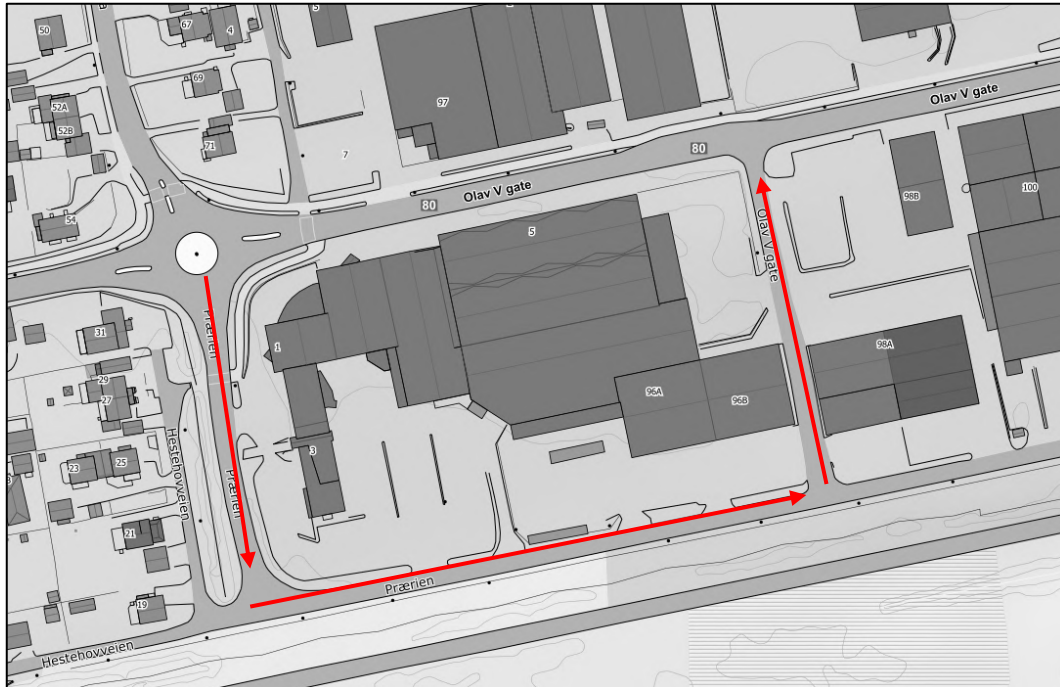
Parkering for bil maks.: $(2219 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2) * 2 = 44,4 = 45$ parkeringsplasser

I situasjonsplanen legges det opp til muligheten for å 22 parkeringsplasser, der 2 av disse er reservert forlytningshemmede. I planbestemmelsene forslås kravene nedjustert til min. 0,5 og maks. 1 parkeringsplass per 100 m² BRA. Dette er positivt med tanke på nullvekstmålet og trafikkavviklingen til og fra planområdet.

Som vist i situasjonsplanen etableres 34 parkeringsplasser for sykkel i tilknytning til inngangspartiet.

4.6 Kjøremønster/ Avkjørsel

Varelevering til tomten setter føringer for kjøremønstret for lange kjøretøy. Figur 21 viser planlagt kjøremønster for lange kjøretøy i forbindelse med varelevering.



Figur 21 Planlagt kjøremønster varelevering

Bakgrunnen til kjøremønstret er at man ønsker å unngå rygging på kommunal veg. Dersom man kjører inn Olav V gate vil store deler av parkeringsarealet bli utnyttet fordi lange kjøretøy har stor kjøretøyskurve. Se kapittel 4.4 for kjøretøyskurver av varelevering.

Det har blitt vurdert om innkjøring fra Olav V gate skal forbys, og at atkomst til planområdet skal gå fra Prærien for bedre trafikkavvikling i området. Siden det er planlagt at lange kjøretøy skal ha adkomst fra Prærien, vil dette bidra til å begrense trafikken fra Olav V gate til planområdet. Ut fra kapasitetsberegningene gjort i kapittel 4.7 Kapasitetsberegninger er ikke dette nødvendig å gjøre ytterligere tiltak for å sikre god trafikkflyt. Gjennomsnittlig forsinkelse for venstresving fra øst og inn til planområdet er i makstimen på 12,7 sekunder. Se 4.7.

Ingenting i planforslaget vil hindre at innkjøring via Olav V gate kan stenges på et senere tidspunkt. All trafikk kan løses med innkjøring fra Prærien.

Det er ikke bare planområdet som benytter innkjøring fra Olav V gate. Gunvald Johansen Eiendom AA har kommet med innspill at det er svært viktig at adkomster og avkjørsler holdes åpen. Firmaet bedriver varehandel/ transport/ logistikk. Det vil dermed ha stor innvirkning på logistikken til firmaene om innkjøring fra Olav V gate forbys.

Ut fra dette anses det ikke nødvendig å endre kjøremønstret for annen transport eller til andre eiendommer.

4.7 Trafikkutredning

Trafikkutredningen har som formål å finne kapasiteten til krysset som brukes for kjøring inn og ut av planområde. Dette for å videre vurdere om det er behov for endringer i tillatte kjøremønstre.

For å beregne kapasitet er krysset modellert i programmet SIDRA INTERSECTION 9.1. Beregningen utføres i makstimen, som er den timen med mest trafikk igjennom døgnet.

Det avgjørende for å se på kapasiteten, er å beregne metningsgraden. Metningsgraden viser forholdet mellom generert trafikk og kapasitet.

Tomten skal brukes til grossistvirksomhet. Dette innebærer leveranser til bedriften med 1-2 vareleveringer med lastebil hver uke. Og at varer hentes av mindre varebiler for å leveres ut til bedriftene.

I tillegg brukes avkjørselen for varelevering og distribusjon for Byggmakker. Grunnlaget for beregningene er tall fra tellepunkt i Olav V gate, samt beregninger av trafikk fra planområdet og eiendommene som bruker avkjørselen. Det antas at det ikke vil være en framtidig trafikkvekst i gaten. Dette på grunn av nullvekstmålet, som sier at all ved å tilrettelegge for kollektivtransport, sykkel og gange vil klimaglassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres. En viktig del av dette er dermed å redusere biltrafikken.

Makstime for området er definert i kap 3.1 og er mellom klokken 15.00 og 16.00 i ettermiddagsrushet. Vi tar utgangspunkt i tellingene 09.11.2023, disse stemmer godt med en antatt dimensjonerende time med utgangspunkt i 12% av ÅDT i 2023.

Trafikktall og trafikkprognoser vil alltid være knyttet til usikkerhet. Krysset som beregnes brukes av annen trafikk enn den som er til planområdet. I tillegg er det andre ut- og innkjøringsmuligheter via rundkjøring til Olav V gate som i noen tilfeller vil være mere effektiv. I denne analysen er det brukt konservative anslag for trafikken, det vil si at vi antar en stor del kjører til og fra jobb og trafikk benytter krysset ut i Olav V gate direkte. At det brukes konservative verdier i beregningen, gjør at den reelle trafikken sannsynligvis blir lavere enn beregnet.

Grunnlag for analyse:

835 kjøretøy til luftfartssenteret østover på Olav V gate (790 vanlige, 45 lange kjøretøy)

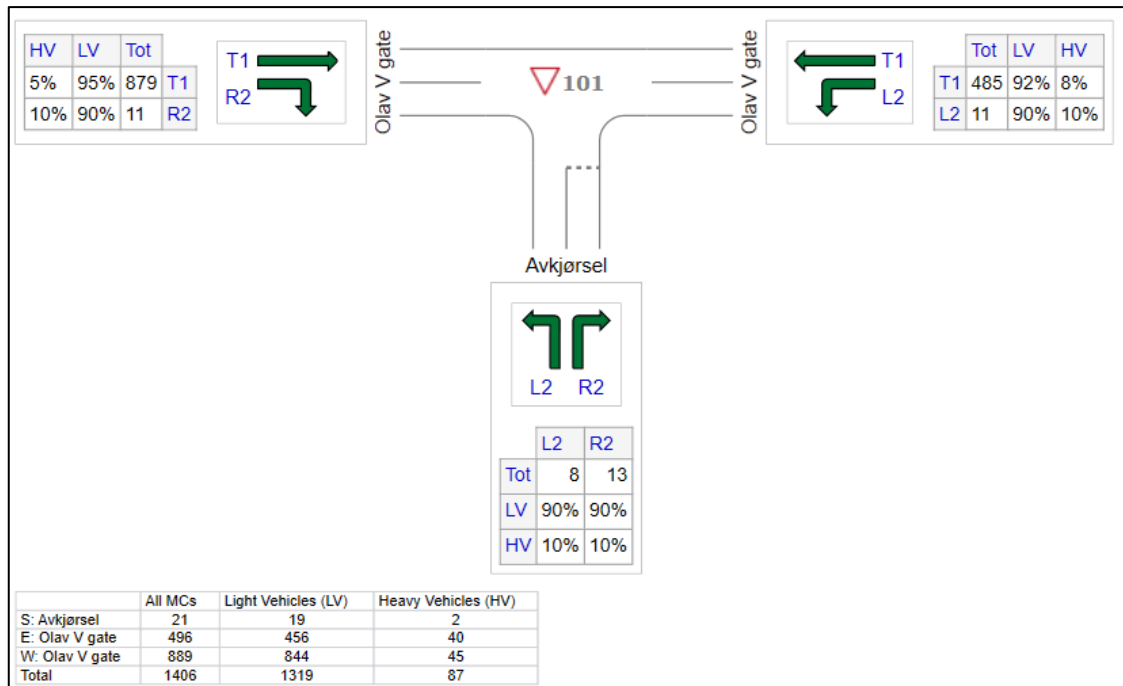
461 kjøretøy til flyplassen vestover på Olav V gate (424 vanlige, 37 lange kjøretøy)

10 ansatte som kjører til jobb per dag på planområdet – antar 5 stk mellom 15-16

Ut fra antall parkeringsplasser (22 stk) antas det et snitt på 16 kjøretøy som kjører ut mellom 15 – 16 (inkl. annen trafikk), det gir 20 kjøretøy ut i makstime fra planområdet til Olav V gate.

Inn til planområdet antas 11 kjøretøy å kjøre inn til planområdet fra hver side av Olav V gate i makstimen.

Det gir følgende trafikkvolum:



Figur 22 Trafikkvolum

HV er lange kjøretøy og LV er resterende. L er venstresving, T er rett frem og H er høyresving.

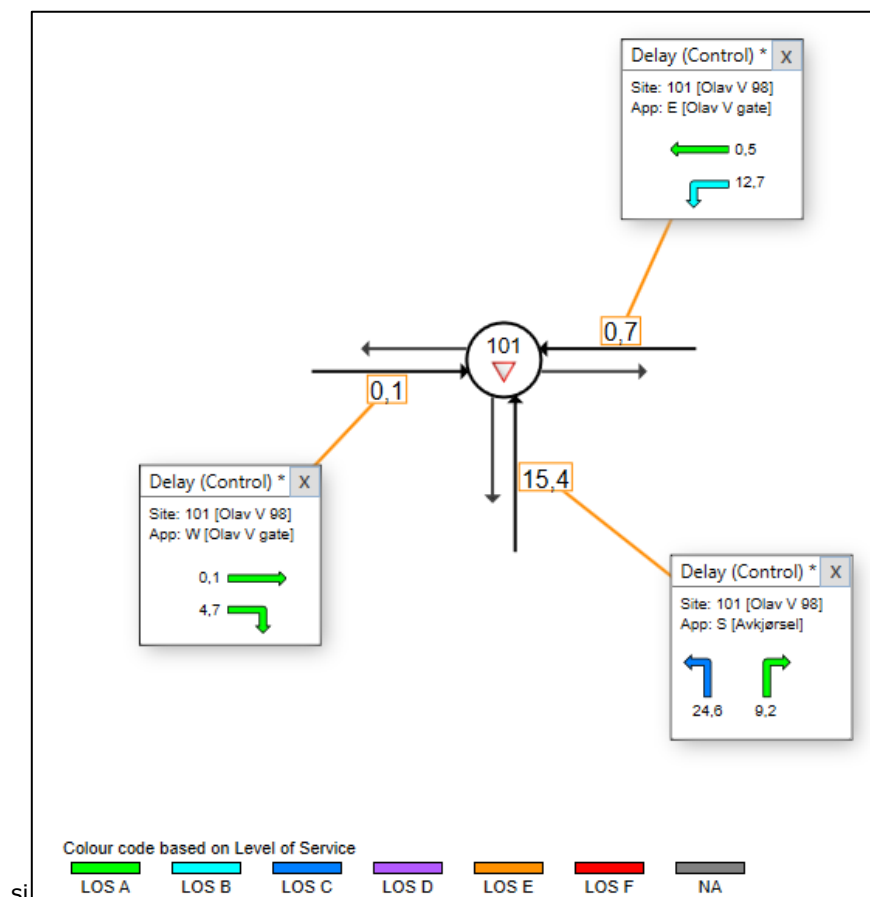
Vi kjører beregning i SIDRA INERSECTION 9.1 og får følgende oppsummering av resultatene for krysset:

Lane Use and Performance															
	Demand Flows		Arrival Flows		Cap.	Deg. Satn	Lane Util.	Aver. Delay	Level of Service	95% Back Of Queue		Lane Config	Lane Length	Cap. Adj.	Prob. Block.
	[Total veh/h	[HV] %	[Total veh/h	[HV] %						[Veh	Dist] m				
South: Avkjørsel															
Lane 1	21	10,0	21	10,0	247	0,085	100	15,4	LOS C	0,2	1,7	Full	20	0,0	0,0
Approach	21	10,0	21	10,0		0,085		15,4	LOS C	0,2	1,7				
East: Olav V gate															
Lane 1	496	8,0	496	8,0	1745	0,284	100	0,7	LOS A	0,3	2,1	Full	150	0,0	0,0
Approach	496	8,0	496	8,0		0,284		0,7	NA	0,3	2,1				
West: Olav V gate															
Lane 1	889	5,1	889	5,1	1887	0,471	100	0,1	LOS A	0,0	0,0	Full	200	0,0	0,0
Approach	889	5,1	889	5,1		0,471		0,1	NA	0,0	0,0				
All Vehicles	1406	6,2	1406	6,2		0,471		0,6	NA	0,3	2,1				

Figur 23 Resultater simulering i SIDRA

I makstimen vil avkjørselen fungere tilstrekkelig med en metningsgrad for avkjørselen på 0,47. Som betyr at man belaster krysset med 47% i forhold til kapasiteten. Man ønsker ikke belastning over 90% (over 0,9).

Figur 24 viser gjennomsnittlig forsinkelse i krysset. De svingebevegelsene med mest forsinkelse er svingebevegelsene ut på Olav V gate fra planområdet og fra Olav V gate østfra med venstresving inn til planområdet. Dette er på grunn av at disse svingebevegelsene må vike for motgående trafikk.



Figur 24 Forsinkelse i krysset med gitte trafikkvolum

I programmet blir svingebevegelsene sortert etter Level Of Service (LOS). LOS er delt opp i nivåer fra A til F. I modellen er det to svingebevegelser som ikke er på level A. Venstresving inn fra Olav V gate har LOS B, og svingebevegelser ut på Olav V gate vestover har level C. Dette er akseptable resultater og viser at det er god kapasitet på krysset. De fleste som kjører ut fra området vil være sjåførere som kjører der regelmessig. Det antas at en del vil benytte utkjørselen via præreren og rundkjøringen i stedet for å kjøre direkte ut i Olav V gate hvis de skal vestover.

5 Referanser

Avinor. (u.d.). *Ny lufthavn Bodø*. Hentet fra <https://avinor.no/konsern/flyplass/bodo/ny-lufthavn-bodo/innbyggere/slik-kan-det-bli>

m.flere, N. f. (2020). *Kollektivtrafikkplan Bodø 2020-2032*. Hentet fra https://bypakkebodo.no/_f/p57/iba16daa1-12de-4370-a6ca-5d231c95a9d8/kollektivtrafikkplan-bodo-2020-2032_ajourfort-pr-august-2020.pdf

Reisnordland. (2024). *Reisnordland*. Hentet fra <https://www.reisnordland.no/rutetabeller-buss-bod>

vegvesen, S. (2023). N100 Veg-og gateutforming.

vegvesen, S. (2024). *Trafikkdata*. Hentet fra <https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no/#/kart?lat=67.27436766935396&lon=14.395395504522174&trafficType=vehicle&zoom=16>

Vegvsesen, S. (2024). *Vegkart*. Hentet fra <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@473922,7462239,14/vegsys temreferanse:474161.759:7462160.545>