

Sivilingeniør Helge Hopen AS

Askøy senter

Trafikkanalyse – kryss med Fv.562

15.11.2013

INNHOOLD

1	INNLEDNING	2
2	PROBLEMSTILLINGER	3
3	DAGENS TRAFIKKSITUASJON	4
3.1	TRAFIKKMENGDER, ÅDT	4
3.2	TRAFIKKMENGDER, MAKSTIME	4
3.3	TRAFIKKAVVIKLING OG KAPASITET	5
4	FREMTIDIG TRAFIKKSITUASJON	7
5	NYSKAPT TRAFIKK	8
5.1	FORUTSETNINGER	8
5.2	RESULTAT	9
6	KAPASITETSBEREGNINGER	9
6.1	DAGENS KRYSS	9
6.2	RUNDKJØRING	10
6.3	PLANSKILT KRYSS	15
7	OPPSUMMERING OG KONKLUSJON	17

1 INNLEDNING

Det er igangsatt planarbeid for videreutvikling av Askøy senter på Askøy (reguleringsplan Nedre Kleppe sør – Askøy kommune – plan 368 Askøyparken).

Constrada AS er plankonsulent og vurderer aktuelle løsninger for veinett og kobling til Fv.562 på Askøy.

Statens vegvesen har gitt noen merknader til planarbeidet og bedt om vurdering av trafikale forhold, kapasitet etc. i forbindelse med vurdering av kryssløsning med Fv. 562.

Sivilingeniør Helge Hopen har på dette grunnlag utarbeidet foreliggende trafikkanalyse på oppdrag fra Constrada AS v/ Nils Arne Instanes.

Bergen 15.11. 2013

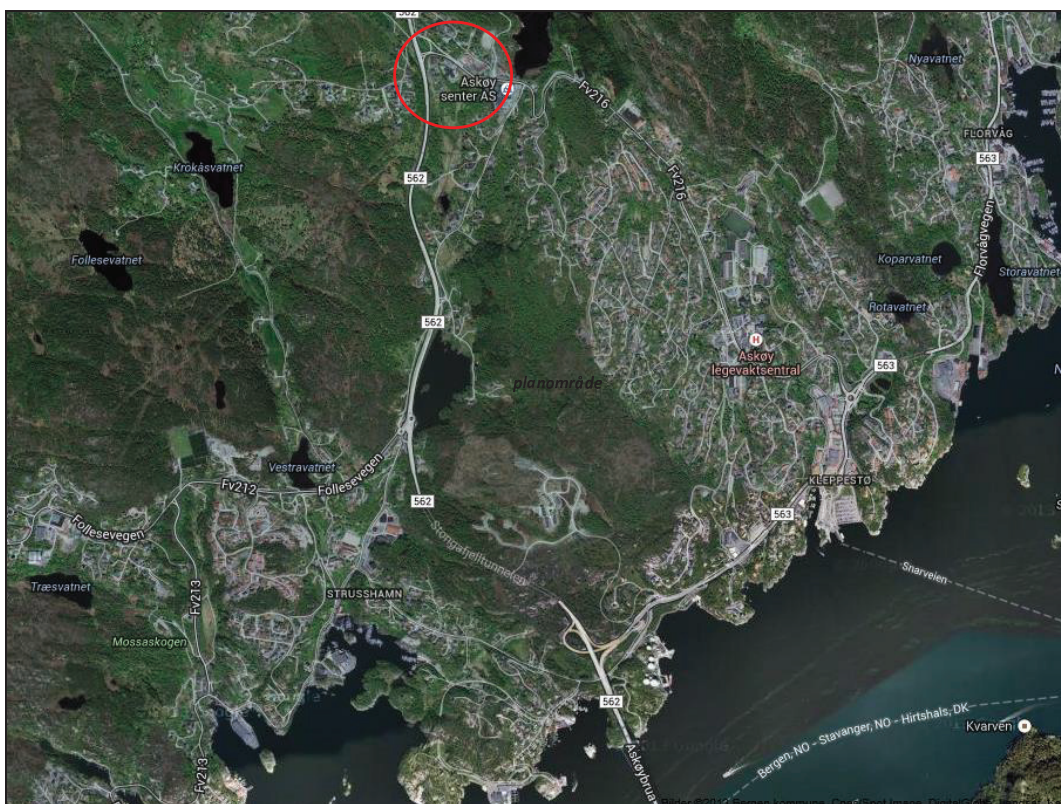
2 PROBLEMSTILLINGER

Fv.562 er den gjennomgående hovedvegen nord-sør på Askøy som binder hele kommunen sammen. Trafikkmengdene i dag ligger på ca. 13.000 – 15.000 ÅDT.

Askøy senter er lokalisert ved Fv. 216, Kleppevegen like ved Fv. 562. Krysset mellom Fv. 562 og Fv. 216 er hovedtilkomsten til Askøy senter, men senteret betjenes også fra Fv. 216 som går videre til Kleppestø.

Krysset mellom Fv. 562 og Fv. 216 er i dag vikepliktsregulert og utformet med egne høyre- og venstresvingefelt. Kapasiteten fra sideveg er i perioder fullt utnyttet.

Kartet viser lokalisering av Askøy senter og dagens tilknytning til Fv. 562



Figur 1. Planområde, beliggenhet i forhold til veisystemet (flyfoto: Google).

Generell trafikkvekst og utbyggingen av Askøy senter vil føre til økt trafikk i krysset.

Spørsmålene vil da være:

- hvordan vil trafikkutviklingen og kapasitetsforholdene bli uten tiltak i krysset?
- hvordan vil trafikkforholdene bli ved en eventuell ombygging til rundkjøring?
- hvor lenge vil en rundkjøring håndtere trafikken før det må bygges toplans kryss?

Med dette som utgangspunkt er det gjort beregninger av dagens og fremtidig trafikksituasjon i ulike alternativer. Analysene er utført ved hjelp av trafikkmodellen SIDRA Intersection.

3 DAGENS TRAFIKKSITUASJON

3.1 Trafikkmengder, ÅDT

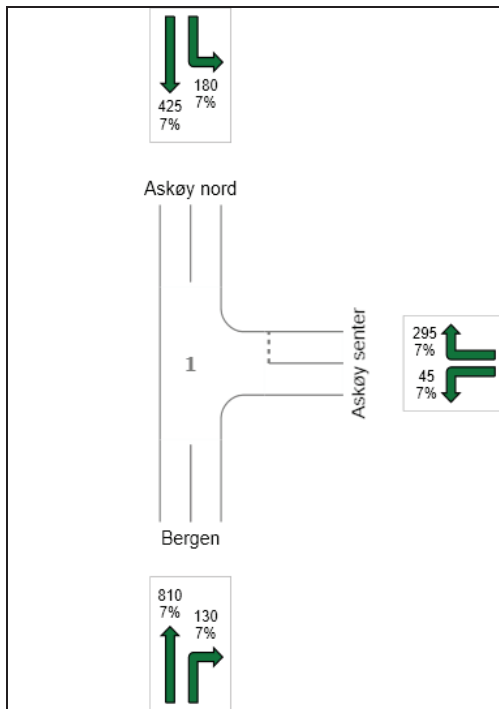


Figur 2. Beregnet ÅDT, dagens situasjon (kjøretøyer pr. døgn, 2012).

Trafikkmengdene er beregnet på grunnlag av tellinger i ulike snitt. Trafikkmengden på fv. 562 ved planområdet er ca. 14.000 ÅDT. Trafikken på Fv.216 ved planområdet er ca. 6.000 ÅDT.

3.2 Trafikkmengder, makstime

Basert på maskinelle telldata fra tellepunkt Juvik på Fv. 562 samt korttidstilling tirsdag 15.10.2013 er det for krysset mellom Fv. 562 og Fv. 216 registrert følgende trafikkbetlastning i ettermiddagsrusket:



Figur 1. Timetraffic i makstime ettermiddag - dagens situasjon (kjt./time), og andel tunge kjøretøy).

3.3 Trafikkavvikling og kapasitet

Basert på observasjoner i makstimen, samt beregninger med SIDRA er det god flyt i trafikken nord-sør siden den er prioritert gjennom krysset. Trafikkmengden fra sør er imidlertid høy, og sum trafikk i retning nord er ca. 1.100 kjt./timen, og dette er et nivå som over tid vil kunne nærme seg feltkapasiteten for kryss/vekslingsstrekninger med 1 kjørefelt som utløp (ca. 1.500 kjt./time). Eksempelvis er den praktiske kapasiteten på Askøybroen ca. 1.500 kjt./time i morgenrushet når det er overbelastning fra de to feltene fra Askøy som veksler sammen til ett felt på broen.

På grunn av relativ høy trafikkintensitet på hovedvegen er det redusert kapasitet på venstresving fra nord og utkjøring fra Fv. 216. Dette gir en del forsinkelser, og også noe køoppbygging – spesielt fra Fv. 216 mot Askøy nord.

Beregnet belastningsgrad i dag (trafikkmengde/kapasitet) og gjennomsnittlig forsinkelser:

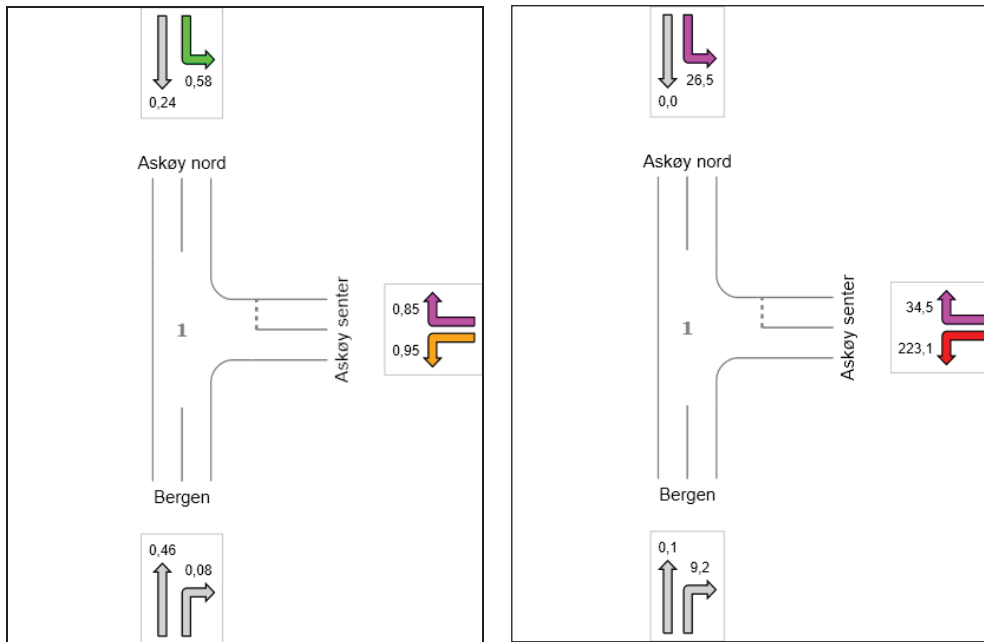
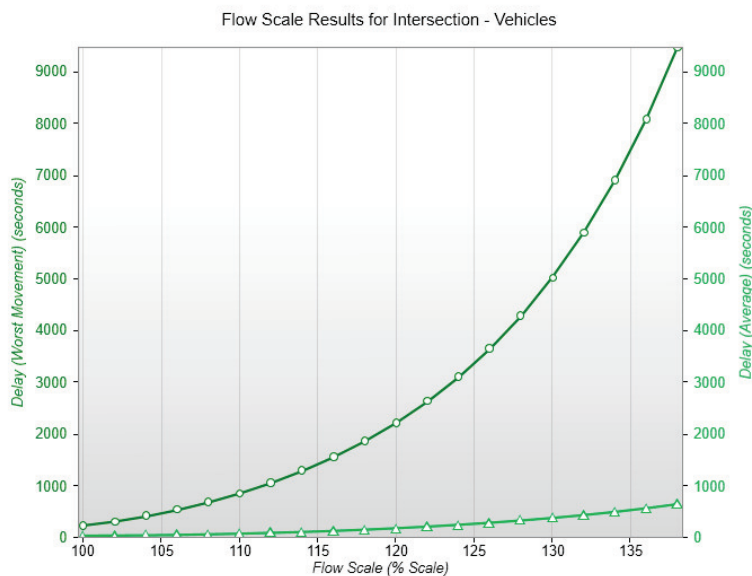


Figure 2. Belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og gjennomsnittlige forsinkelser (sek. pr. kjøretøy). Dagens kryss.

Beregningene viser en belastningsgrad fra sideveg som ligger over grensen for praktisk kapasitet (0,85). Forsinkelsene er størst for venstresving ut mot Fv. 562, men trafikken er størst for høyresvingen – og her er det beregnet opp mot 50 meter kø i makstimen (maks kølengde innenfor 95% sannsynlighet).



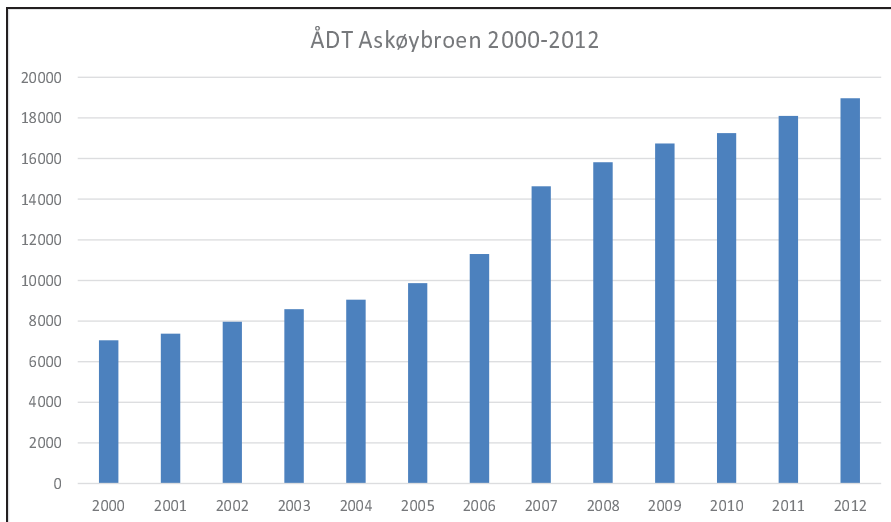
Figur 3. Økning i gjennomsnittlig forsinkelse og forsinkelse for høyest belastet svingebevegelse (venstresving ut fra Fv. 216) ved økning av trafikkmengden med opp mot 40% fra dagens nivå.

Figuren viser at gjennomsnittlig forsinkelse i krysset ikke øker dramatisk selv om trafikken øker jevnt med 40%, men forsinkelsene for venstresving ut fra Fv. 216 øker dramatisk, fra ca. 220 sek. pr.kjt. i dag til ekstreme forsinkelser med 40% trafikøkning. Dette er en teoretisk beregning og ikke en reel situasjon som vil oppstå (trafikken vil tilpasse seg), men beregningene forteller at kapasiteten fra sideveg er mettet i dag – og videre trafikøkning vil gi eksponentielt økende forsinkelser fra sideveg, spesielt venstresvingen ut mot Fv.562.

4 FREMTIDIG TRAFIKKSITUASJON

Askøy kommune er en vekstkommune. Folketallet pr. 2011 er over 26.000. Prognose for befolkningsframskriving (SSB, middels nasjonal vekst) tilsier en befolkning på ca. 43.000 i 2040, dvs. en forventet vekst på 65 % frem til 2040. Næringslivet er i sterk utvikling, med mange nye etableringer i kommunen.

Trafikkutviklingen over Askøybroen gir et godt bilde på den veksten kommunen har hatt de siste årene:



Figur 3. Trafikkutviklingen på Askøybroen de siste 12 årene (ÅDT, kjt./døgn). Bompengene på broen ble fjernet i november 2006.

Gjennom «Askøypakken» som nylig er lagt fram for sluttbehandling i Stortinget, vil veinettet på Askøy bli oppgradert for å møte den sterke veksten.

Uavhengig av utbyggingen av Askøy senter bør det derfor tas høyde for en fortsatt sterk trafikkutvikling på Askøy, herunder langs Fv. 562.

Det legges til grunn en forventet trafikkvekst på 10% i løpet av de neste 10 årene.

5 NYSKAPT TRAFIKK

5.1 Forutsetninger

Oppdragsgiver legger til grunn en antatt utvikling av 30.000 m² ved Askøy senter i et 10-års perspektiv. Utbyggingsformål vil i hovedsak være handel/forretning, men det legges til grunn noe areal til kontorformål (5.000). Det forutsettes ca. 750 nye parkeringsplasser.

Forutsetninger for beregning av nyskapt trafikk:

Forutsetninger	Verdi
<i>Kontor</i>	
*andel ansatteparkering	90 %
*andel gjesteparkering	10 %
*ÅDT arbeidsreiser	2
*andel ansatte tjenestereise t/r	15 %
besøksparkering (turer pr. 200 m ²)	2
bilandel besøksreiser kontor	60 %
* varetransport pr. 1000 m ²	1,6
<i>Forretning</i>	
* % belegg gjennomsnitt	60 %
p-tid pr. plass, snitt (min.)	60
Bilturer pr. plass pr. time (t/r)	1,2
Åpningstid	10
ÅDT pr. plass	12,0
* varetransport pr. 1000 m ²	16

Beregnet trafikkgenerering pr. parkeringsplass ved senteret er kalibrert opp mot tellinger i dagens situasjon.

I alternativene med rundkjøring er det forutsatt 4-armet rundkjøring med mulighet for noe lokaltrafikk i arm mot vest. Her er det lagt inn et grovt estimat på noe lokaltrafikk.

Det legges til grunn at 70% av nyskapt trafikk til/fra Askøy senter går ut mot kryss FV. 562/Fv. 216. Øvrig trafikk går via Fv. 216 mot Kleppestø.

Trafikkfordelingen i krysset er i utgangspunktet forutsatt å være som i dag, men i beregning av svingeandeler er det korrigeret for gjennomgående trafikk mellom Fv. 216 og Fv.262 mot Askøy nord (trafikk til/fra Askøy senter antas å ha en jevnere svingefordeling i krysset):

Trafikkfordeling ut fra Fv. 216	I dag	Etter utbygging
Askøy senter (AS) - Bergen	13 %	28 %
As-boligfelt	3 %	3 %
AS-Askøy nord	84 %	69 %
Sum ut mot Fv.562	100 %	100 %
Nord-AS	56 %	51 %
Boligfelt-AS	3 %	3 %
Bergen - Askøy senter (AS)	41 %	46 %
Sum ut mot Fv.562	100 %	100 %

5.2 Resultat

Beregningene viser en samlet nyskapt trafikk på ca. 8.000 – 9.000 ÅDT som følge av utbyggingen ved Askøy senter (30.000 m²). Dette trafikken fordeler seg på eksisterende tilførselsveger i området. Merbelastningen i krysset Fv.562/Fv.216 er beregnet til ca. 6.000 ÅDT.

Trafikkøkningen på de enkelte svingebevegelesene i krysset er beregnet som følger:

Trafikkmengder, ettermiddag (kjt./time)	2 013	2 023		
	Dagens	Dagens +10%	utbygging	Sum
Bergen - Askøy nord	810	891		891
Bergen - Askøy senter (AS)	130	143	140	283
Bergen - boligfelt	25	28		28
AS-Bergen	45	50	89	139
As-boligfelt	10	11	9	20
AS-Askøy nord	295	325	222	546
Nord-boligfelt	5	6		6
Nord-AS	180	198	157	355
Nord-Bergen	330	363		363
Boliffelt-Nord	5	6		6
Boligfelt-AS	10	11	10	21
Boligfelt Bergen	15	17		17
SUM	1 860	2 046	626	2 672
Relativ trafikkvekst			31 %	44 %

Beregningene viser forventet trafikkmengde i et 10-års perspektiv som følge av generell trafikkvekst på 10% + en utbygging av Askøy senter med ca. 30.000 m².

Beregningene viser at utbyggingen i seg selv vil øke trafikkbelastningen i krysset med ca. 31% i makstimen. Samlet trafikkøkning frem til 2023 (inkl. generell trafikkvekst) er beregnet til ca. 44%.

Beregnet trafikk for 2023 er lagt til grunn i etterfølgende kapasitetsberegninger.

6 KAPASITETSBEREGNINGER

6.1 Dagens kryss

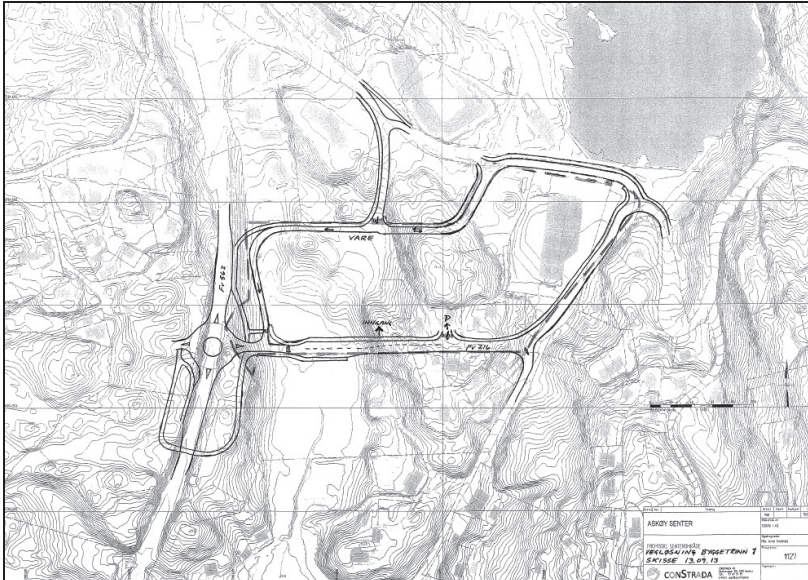
Dagens vikepliktsregulerte kryss har en trafikkbelastning som ligger på grensen til kryssets praktiske kapasitet for sidevegtrafikken. Det er periodevis mindre kødannelser og forsinkelser på 1-2 min. fra sideveg. Dagens kryss vil ikke kunne håndtere beregnede trafikkmengder for 2023. Beregningene viser sterk overbelastning fra sideveg og ekstreme forsinkelser.

Beregningene for dagens kryss er vist i kap. 3.3.

6.2 Rundkjøring

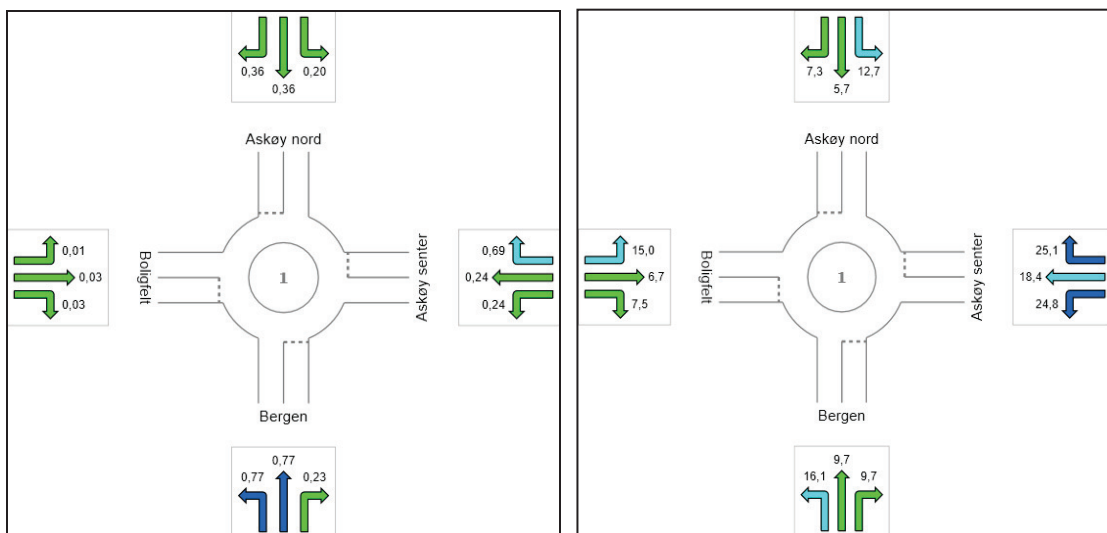
6.2.1 Utforming

Det er laget en foreløpig skisse til mulig løsning for lokalveisystemet ved Askøy senter basert på en midlertidig kryssløsning (rundkjøring). Beregningene forutsetter rundkjøring med 2 inngående felt og 2 sirkulerende felt.



Figur 4. Skisse til utforming av rundkjøring og tilkomst til Askøy senter (Constrada AS).

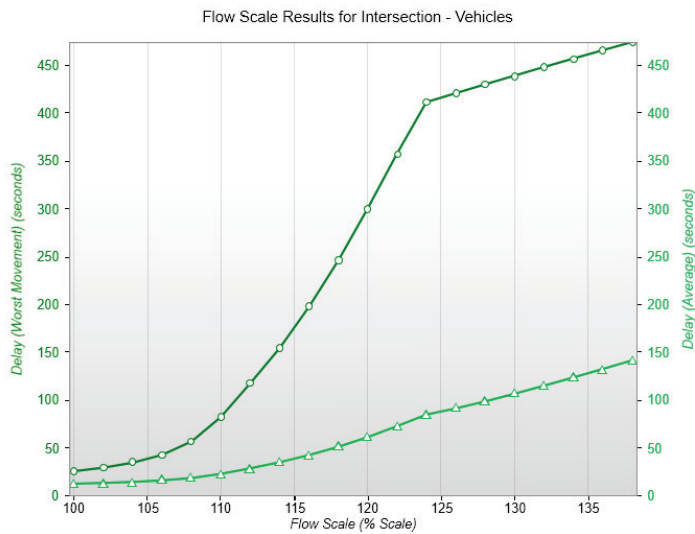
6.2.2 Trafikknivå 2013 (dagens trafikk)



Figur 5. Beregnet belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og gjennomsnittlige forsinkelser (sek./kjt.) for 4-armet rundkjøring. Trafikknivå 2013 (dagens trafikk - uten utbygging av Askøy senter).

Beregningene viser at kapasiteten fra sideveg vil være bedre enn i dagens kryss, men for hovedveien er belastningsgraden høyere og nærmer seg praktisk kapasitetsgrense i tilfart fra sør (0,77).

Figuren som følger viser beregnede forsinkelser med en gradvis økende trafikk fra dagens nivå med opptil 40%:



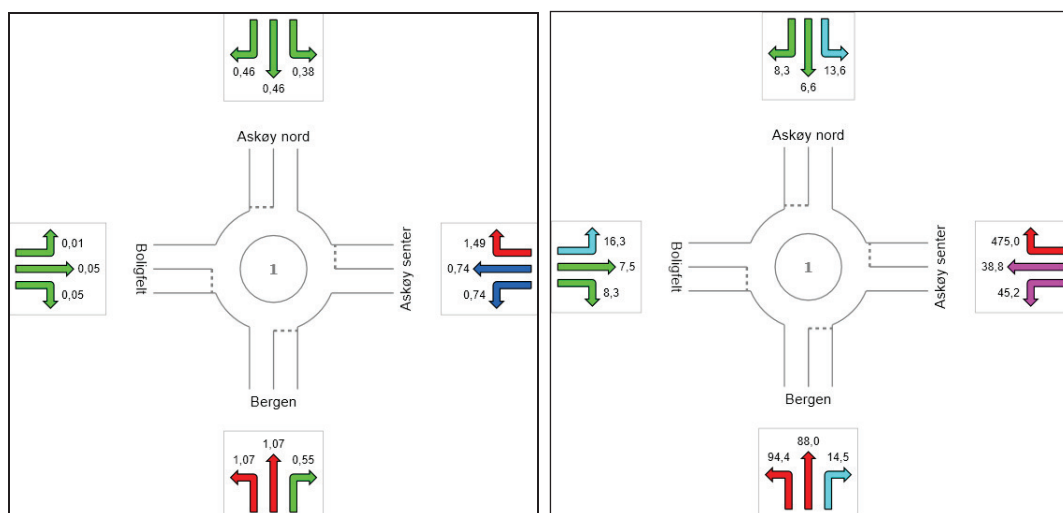
Figur 6. Beregnede forsinkelser for rundkjøring med dagens trafikk, gradvis økende med 40%.

Den lysegrønne linjen viser gjennomsnittlig forsinkelse for alle svingebevegelser i krysset. Den mørkegrønne linjen viser forsinkelsene for den svingebevegelsen som har dårligst kapasitet.

Figuren viser at en rundkjøring vil tåle opp mot ca. 10% trafikkvekst uten at forsinkelsene øker vesentlig. Mer høyere trafikk øker forsinkelsene for verste svingebevegelse eksponentielt til ca. 6-7 min. Dette gjelder tilfart fra Fv. 216. Det betyr kødannelse på hovedvegen fra sør.

6.2.3 Trafikknivå 2023, inkl. nyskapt trafikk fra Askøy senter

Beregningene forutsetter rundkjøring med 2 inngående felt og 2 sirkulerende felt.



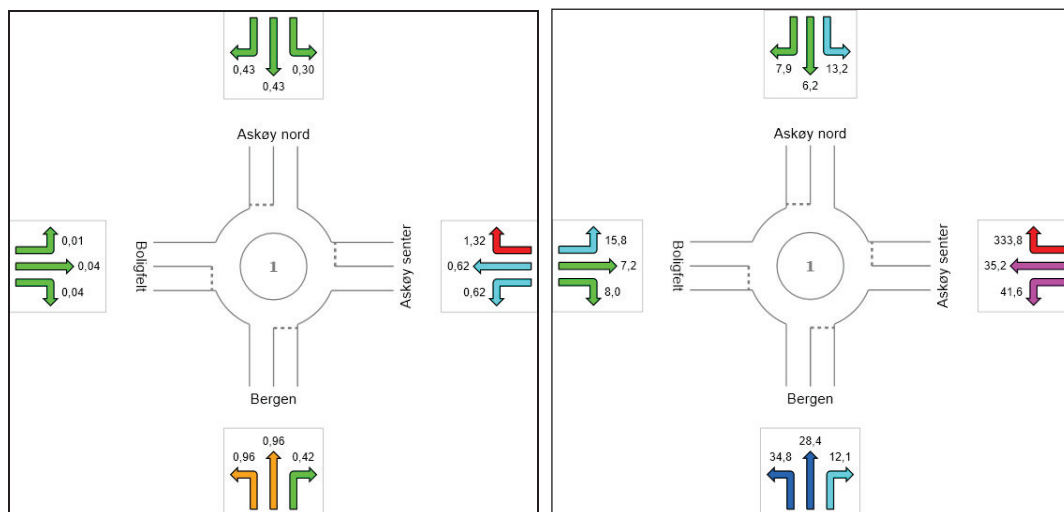
Figur 7. Beregnet belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og gjennomsnittlige forsinkelser (sek./kjt.) for 4-armed rundkjøring. Trafikknivå 2023, inkl. utbygging av Askøy senter.

Beregningene viser at rundkjøringen slik den er utformet ikke vil håndtere beregnet trafikkmengde i 2023. Forsinkelsene er størst fra sideveg (ca. 8 min.), men det er også overbelastning på Fv. 562 fra sør og beregnede forsinkelser på 1-2 min. pr. kjt. Kølengde på Fv.562 fra sør er beregnet å kunne komme opp mot 500 meter. Maksimal kølengde fra sideveg er beregnet til ca. 1 km.

6.2.4 Trafikknivå 2023, inkl. nyskapt trafikk fra Askøy senter, 50% utbygging.

Det er sett på konsekvensene av å legge til grunn en halvering av forutsatt utbygging ved Askøy senter for å se om rundkjøringen kan håndtere trafikkmengdene i en slik situasjon:

Beregningene forutsetter rundkjøring med 2 inngående felt og 2 sirkulerende felt.

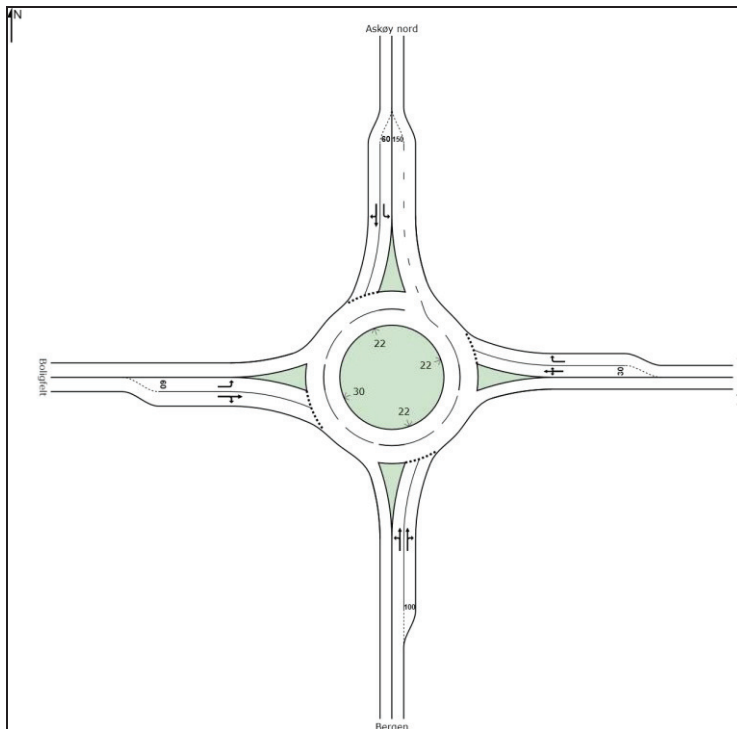


Figur 8. Beregnet belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og gjennomsnittlige forsinkelser (sek./kjt.) for 4-armet rundkjøring. Trafikknivå 2023, inkl. utbygging av Askøy senter redusert med 50%.

Beregningene viser at kapasiteten er fullt utnyttet også med 50% utbygging. Belastningsgrad på Fv.562 fra sør er over praktisk kapasitetsgrense, men forsinkelsene er moderate (ca.30 sek. pr. kjt.). Forsinkelsene fra sideveg er fortsatt høye, og kødannelser på fv. 216 vil skape vanskelige trafikkforhold ved inn- og utkjøringen til senteret.

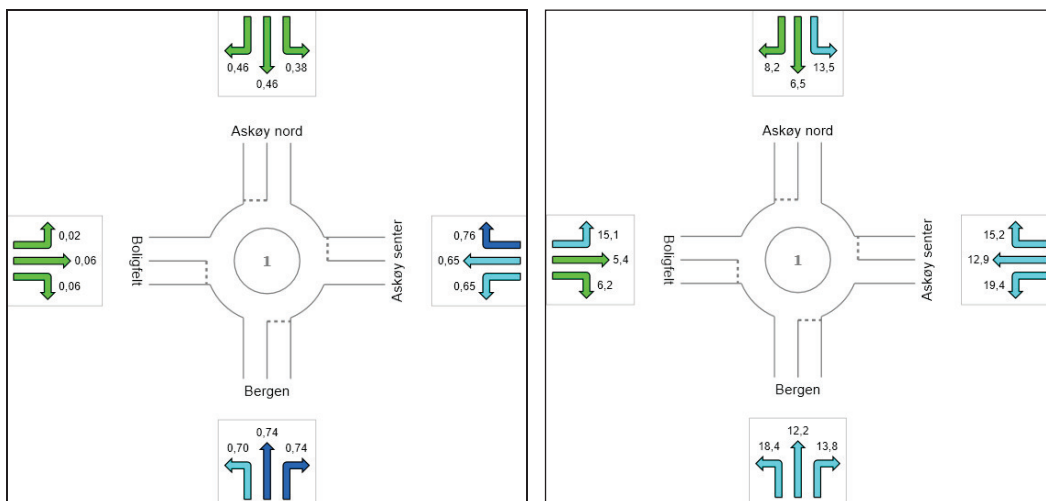
6.2.5 Trafikknivå 2023, inkl. nyskapt trafikk fra Askøy senter, utvidet rundkjøring

På bakgrunn av beregningsresultatene er det sett på muligheter for å øke kapasiteten i rundkjøringen i kritiske snitt. Hovedutfordringen for krysset er stor belastning på Fv. 562 mot nord, kombinert med stor sidevegstrafikk fra Fv. 216, spesielt i retning nord. Det er sett nærmere på en utvidet rundkjøringsløsning med 2 utgående kjørefelt mot nord som fletter sammen til ett felt lengre nord.



Figur 9. Illustrasjon av utvidet rundkjøringsløsning med 2 utgående kjørefelt mot nord som fletter sammen til ett felt lengre nord.

En slik utforming gjør det mulig å ha 2 gjennomgående kjørefelt fra sør mot nord, og fra Fv. 216 mot nord.



Figur 10. Beregnet belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og gjennomsnittlige forsinkelser (sek./kjt.) for utvidet 4-armet rundkjøring. Trafikknivå 2023, inkl. utbygging av Askøy senter.

Beregningene viser en løsning som i utgangspunktet har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere trafikken på 2023-nivå, inkl. utbygging av Askøy senter. Belastningsgraden er lavere enn praktisk kapasitetsgrense og forsinkelsene er små.

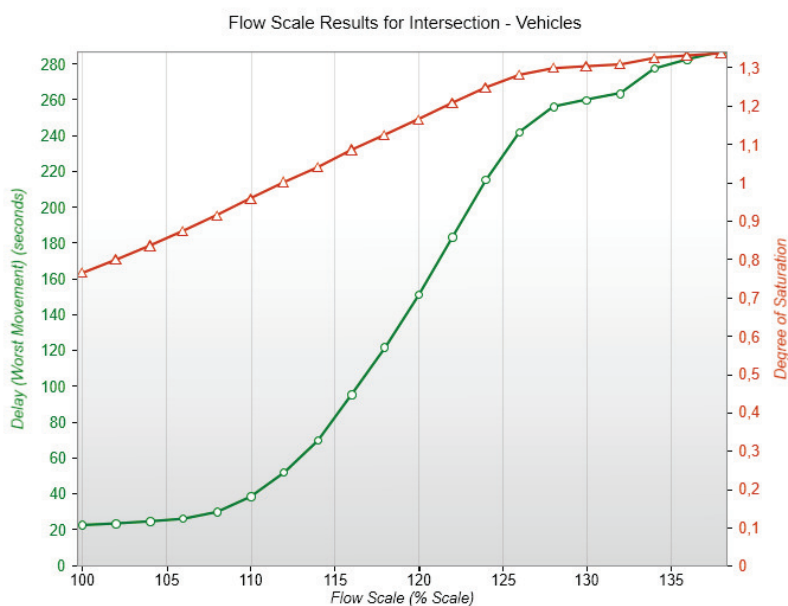
Det vil imidlertid være en vekslingstrafikk mot nord som er i størrelse 1.400 – 1.500 kjt/t. Dette er opp mot praktisk kapasitetsgrense for veksling fra 2 til 1 felt. Det betyr at det i perioder kan bli noe kødannelse i vekslingen mot nord som forplanter seg tilbake til rundkjøringen, men dette antas å være av mindre omfang og kortvarig i rushperiodene.

Det antas tilstrekkelig med ca. 150 meter med 2 felt og veksling inn til 1 felt. Det viktigste for kapasiteten er at tidslukene i selve rundkjøringen kan utnyttes med 2 gjennomgående felt fra sør mot nord.

6.2.6 Sensitivitetsanalyse

Trafikkberegningene viser at en utvidet rundkjøringsløsning med 2 gjennomgående felt fra sør mot nord vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere beregnet trafikknivå i krysset om 10 år inkl. en utbygging på 30.000 m² ved Askøy senter.

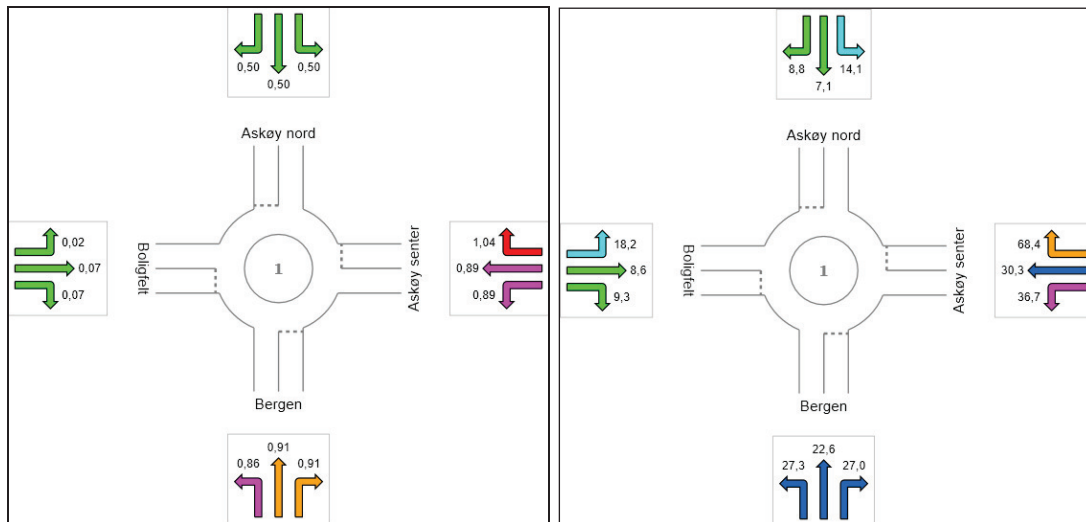
Figuren under viser videre utvikling i belastningsgrad og forsinkelse for mest utsatte svingebevegelse ved videre trafikkvekst etter 10 år:



Figur 11. Beregnet belastningsgrad og forsinkelser for verste svingebevegelse ved utvidet rundkjøring med trafikkøkning opp til + 40% ut over prognose 2023 inkl. utbygging av 30.000 m² nytt utbyggingsareal ved Askøy senter.

Beregningene viser at krysset tåler en ytterligere trafikkvekst på 15- 20% ut over beregnet nivå i 2023 med 30.000 m² utbyggingsareal før forsinkelsene for verste svingebevegelse øker vesentlig (fra ca. 1 min til ca. 4 min. pr. kjøt.). Ved over 20% trafikkøkning stabiliserer forsinkelsene seg og blir ikke mer enn ca. 4-5 min. pr. kjøretøy selv med 40% trafikkvekst ut over prognose for 2023. Det kan imidlertid forekomme periodevise kødannelser i vekslingen på Fv. 562 nord for krysset. Dette kan bare løses med utbygging til 4 felt videre mot nord.

Som eksempel på fremtidig situasjon er det beregnet kapasitet og trafikkavvikling for 2023 med full utbygging + 10% generell trafikkvekst:



Figur 12. Beregnet belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og gjennomsnittlige forsinkelser (sek./kjt.) for utvidet 4-armet rundkjøring. Trafikknivå 2023, inkl. full utbygging av Askøy senter (50.000 m²).

Beregningene viser at krysset har største belastningsgrad på ca. 1,0 med full utbygging av Askøy senter og 10% generell trafikkvekst. Kapasiteten i rundkjøringen er rimelig balansert slik at det ikke er enkeltbevegelser som får store forsinkelser. Største forsinkelser blir på sideveg med 1,0 minutt pr. kjøretøy i makstimen. Forsinkelsene fra sideveg er mindre enn i dag.

6.3 Planskilt kryss

Det er skissert en mulig fremtidig løsning med planskilt kryss:

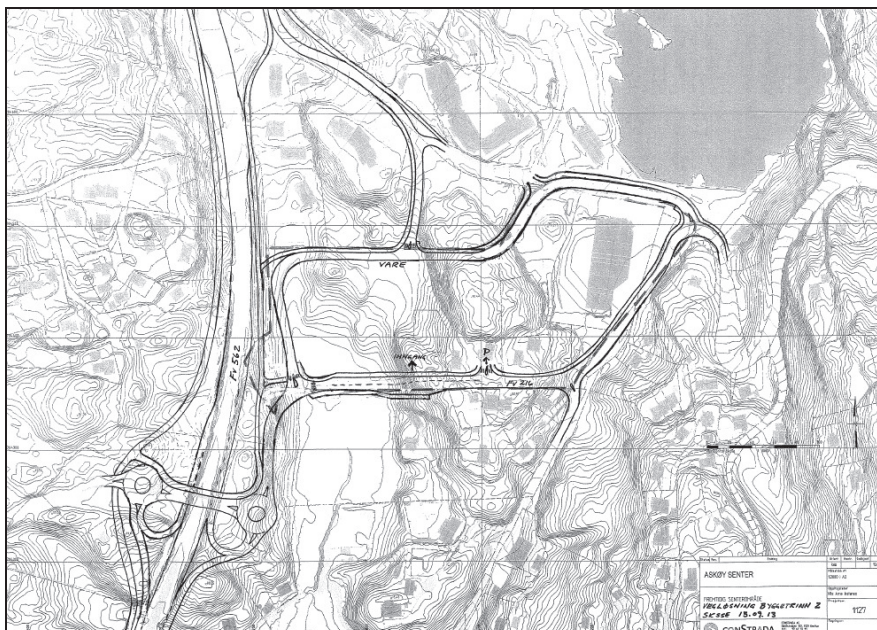


Figure 13. Skisse av mulig fremtidig planskilt kryss (Constrada AS).

Rundkjøringene i en planskilt kryss vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere sidevegstrafikken mellom Fv. 216 og Fv.562.

Som ved rundkjøringsløsningen vil det kunne bli trafikkmengder i retning nord på til sammen 1.400 – 1.500 kjt./timen. Dette betyr at det kan bli periodevise kødannelser i påkjøringsrampe fra kryss mot Fv.562 i retning nord fram til det eventuelt er etablert gjennomgående 4-felts veg på Fv.562.

7 OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Det er sett på trafikkutviklingen i kryss mellom Fv. 562 og Fv. 216 ved Askøy senter på Askøy og konsekvensene av en utbygging av Askøy senter.

Dagens vikepliktsregulerte kryss har en trafikkbelastning som ligger over grensen for kryssets praktiske kapasitet for sidevegtrafikken. Det er periodevis mindre kødannelser og forsinkelser på 1-2 min. fra sideveg. Dagens kryss vil ikke kunne håndtere ytterligere trafikkvekst. Beregningene viser forsinkelser på ca. 15 min. pr. kjøretøy med bare 10% trafikkvekst fra dagens nivå. Ved høyere vekst blir forsinkelsene fra sideveg ekstreme. I praksis vil trafikantene i en slik situasjon tilpasse seg ved å velge alternative kjøreruter. Dette skjer trolig allerede i dag ved at det er vanskelig å kjøre ut i krysset mot sør. Dette fører til et uønsket kjøremønster med bl.a. gjennomgangstrafikk på Fv. 216 via Kleppestø sentrum, samt trafikk mot nord som snur i Juvik-området.

På dette grunnlag kan det konkluderes med at det er behov for tiltak som kan bedre kapasiteten i krysset allerede i dagens situasjon - uavhengig av utbygging av Askøy senter.

Utbyggingen av Askøy senter er beregnet å skape en samlet trafikkøkning på ca. 8.000 – 9.000 ÅDT i et 10 års perspektiv (ca. 30.000 m² nye arealer), der ca. 6.000 ÅDT vil belaste krysset Fv.562/Fv.216. Trafikkøkningen i ettermiddagsrushet er beregnet å øke med ca. 31% som følge av utbyggingen og 44% total på 10 år (inkl. generell trafikkvekst).

Kapasitetsberegningene viser at en vanlig rundkjøring med 2 sirkulerende felt og 2 inngående kjørefelt ikke vil ha kapasitet til å håndtere trafikkmengdene som følge av utbyggingen og generell trafikkvekst. Selv med en redusert utbygging på 50% vil det være overbelastning av rundkjøringen og relativt store forsinkelser fra sideveg (opp mot 5-6 min.).

Kapasiteten i rundkjøringen vil kunne økes ved å etablere 2 utgående kjørefelt mot nord og deretter fletting til ett felt på en strekning på ca.150 meter eller lengre. Med en slik utforming vil rundkjøringen kunne håndtere trafikken fra utbyggingen og generell trafikkvekst i et 10-års perspektiv. Belastningsgraden i 2023 blir med dette under 0,8. Det vil også være kapasitetsreserve til ytterligere trafikkvekst.

Samlet trafikkmengde i retning nord balanserer imidlertid på praktisk kapasitetsgrense (feltkapasitet ved veksling på ca. 1.500 kjt./t). Samlet trafikkmengde mot nord i 2023 er beregnet til ca. 1.400 -1.500 kjt./t). Dette betyr at det periodevis kan bli noe oppstuing på vekslingsstrekningen mot nord som kan forplante seg tilbake i rundkjøringen. Det er imidlertid ikke ventet store forsinkelser som følge av dette, og ombygging til 2-plaskryss vil isolert sett ikke løse dette før det er bygget sammenhengende 4-felts vei videre mot nord.

Det er gjennomført en sensitivitetsanalyse som viser at en utvidet rundkjøringsløsning vil tåle en ytterligere trafikkvekst på 15- 20% ut over beregnet nivå i 2023 (med 30.000 m² utbyggingsareal) før forsinkelsene for verste svingebevegelse øker merkbart (fra ca. 1 min til ca. 4 min. pr. kjt.). Ved over 20% trafikkøkning stabiliserer forsinkelsene seg og blir ikke mer enn ca. 4-5 min. pr. kjøretøy selv med 40% trafikkvekst ut over prognose for 2023. Krysset tåler også en full utbygging av Askøy senter (ca. 50.000 m²) og 10% generell trafikkvekst uten at forsinkelsene blir mer enn ca. 1,0 min. pr. kjøretøy (som er mindre enn i dag). Det kan imidlertid som nevnt forekomme noe kødannelser i vekslingen på Fv. 562 nord for krysset.

En planskilt kryssløsning vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere sidevegstrafikken mellom Fv. 216 og Fv.562 i et langsiktig perspektiv. Som ved rundkjøringsløsningen vil det imidlertid kunne bli trafikkmengder i retning nord på til sammen 1.400 – 1.500 kjt./timen. Dette betyr at det kan bli periodevise kødannelser i påkjøringsrampe fra kryss mot Fv.562 i retning nord fram til det eventuelt er etablert gjennomgående 4-felts veg på Fv.562.