

NOTAT

KUNDE / PROSJEKT Skoleveien 2 AS Trafikkanalyse Skoleveien 2 AS	PROSJEKTLEDER Stein Emilsen	DATO 29.04.2020
PROSJEKTNUMMER 10217936	OPPRETTET AV Beate Ertresvåg Myklevoll	REV. DATO 05.05.2020

DISTRIBUSJON: FIRMA NAVN

TIL:

KOPI TIL:

Trafikkanalyse – BS5

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

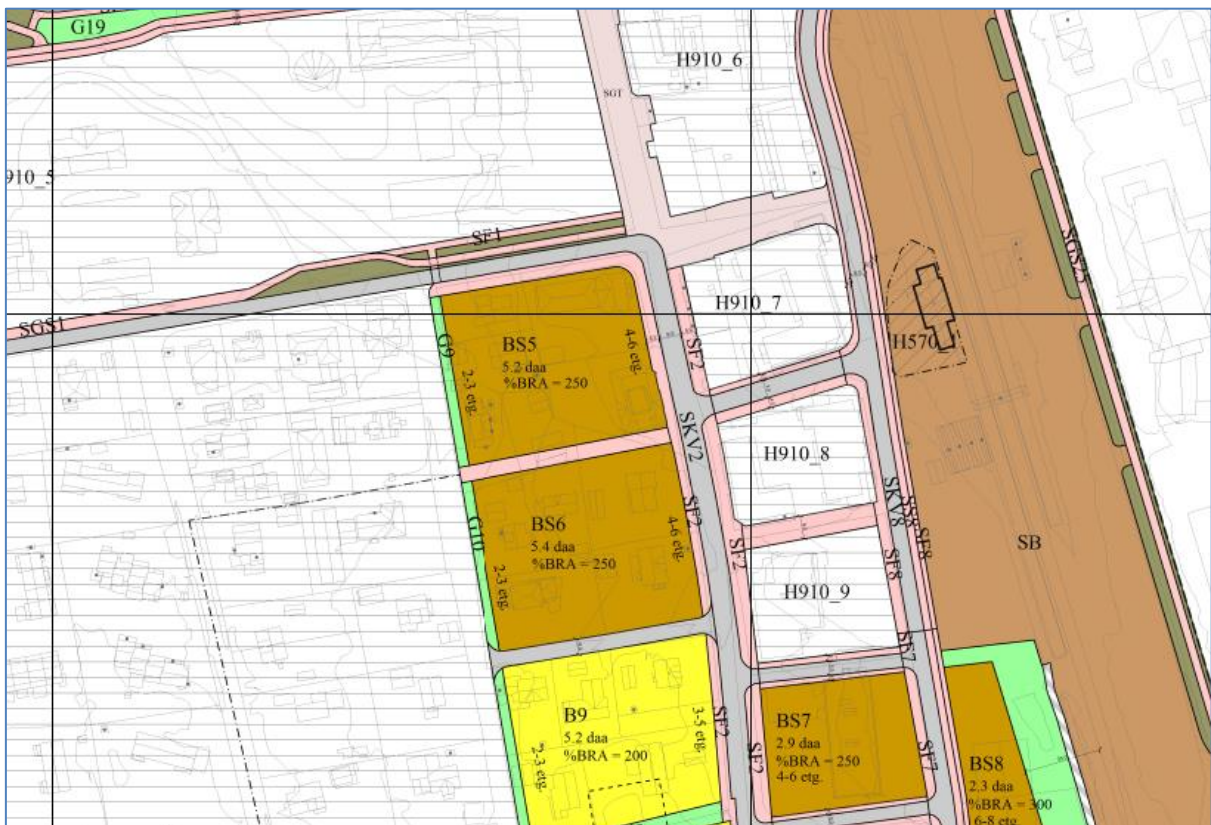
Sweco Norge AS er engasjert av Skoleveien 2 AS for å bistå med trafikkanalyse i forbindelse med detaljregulering av området BS5 i vedtatt områderegeringsplan for Ås sentralområde, se figur 1.



Figur 1 Planområdet ligger midt i Ås sentrum (kartkilde: finn.no/kart)

1.2 Oppstart av planarbeid

Det er startet opp detaljregulering av området BS5, som består av eiendommene Skoleveien 2, Skoleveien 4, Sagaveien 2A, Sagaveien 2B, Sagaveien 2D og Moerveien 5. Gjeldende regulering for området er sentrumsformål i områdereguleringsplanen for Ås sentralområde, se figur 2. Det skal tilrettelegges for formålene bolig (ca. 10 446 m² BRA), kontor (225 m² BRA) og butikk/bevertning (ca. 720 m² BRA). Det skal etableres 72 p-plasser i parkeringskjeller med adkomst fra Moerveien.



Figur 2 Utsnitt fra vedtatt områdereguleringsplan for Ås sentralområde, BS5 ligger midt i kartutsnittet (kilde: www.as.kommune.no)

1.3 Oppdraget

Arbeidet med trafikkanalysen har bestått av følgende arbeidsoppgaver:

Beskrivelse av dagens situasjon med:

- Gatenett og funksjon
- Ulykker
- Kollektivtilbud mm
- Trafikkmengder, basert på foreliggende grunnlag

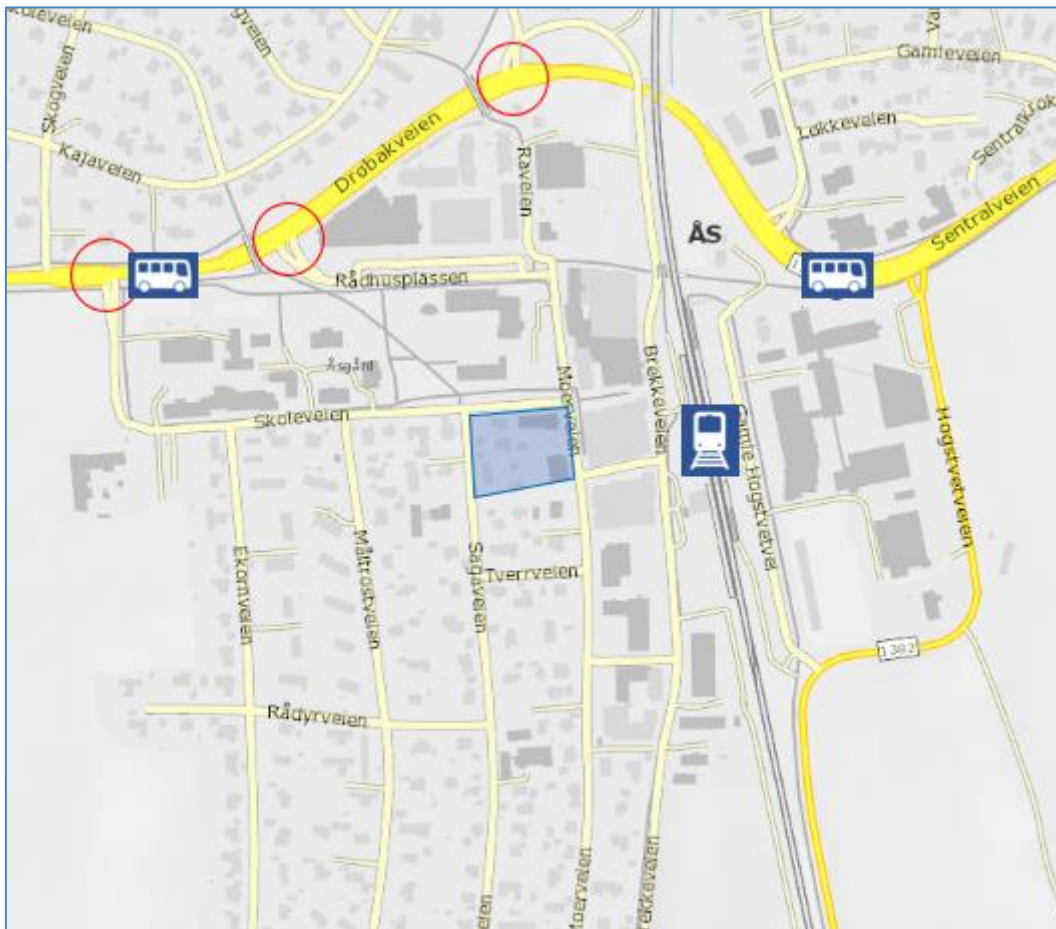
Beskrivelse av fremtidig situasjon med realisert planforslag med:

- Planlagt gatenett og funksjon
- Beregning av prosjektets trafikkskapning
- Estimering av trafikkenes fordeling i gatenettet
- Overordnet vurdering av konsekvenser for trafikkavvikling, basert på foreliggende grunnlag
- Vurdering av foreliggende planlagte parkerings- og adkomstløsninger
- Vurdering av trafikksikkerhet

2 Dagens situasjon

2.1 Gatenett og funksjon

Planområdet er avgrenset av Moerveien i øst, Skoleveien i nord og Sagaveien i vest, se figur 3. Adkomst til planområdet fra fylkesveg 152 er via kryssene Brekkeveien x fv. 152, Rådhusplassen x fv. 152 og Skoleveien x fv. 152. Kryssene er merket med rød sirkel i figur 3.



Figur 3 Oversikt over planområde (markert med blått), bussholdeplasser, Ås stasjon og adkomst fra fylkesveg 152 (rød sirkel) (kartkilde: vegkart.no)

Moerveien og Skoleveien er sentrumsgater med fartsgrense 30 km/t. Det er tosidig fortau langs Moerveien og ensidig gang- og sykkevei på nordsiden av Skoleveien. Det er gateparkering på begge sider langs Skoleveien ved planområdet, se figur 4, og på østsiden langs Moerveien.



Figur 4 Kundeparkering ved Skoleveien 2 (bilde: Sweco Norge AS)

Sagaveien er en rolig boliggate med mange eneboliger, se figur 5. Fartsgrensen er 30 km/t. Det ikke et eget tilbud for gående og syklende her. Helt nord i Sagaveien er det gateparkering, med plass til 11 parkerte biler, se figur 6.



Figur 5 Sagaveien, i retning nord (bilde: Sweco Norge AS)



Figur 6 Parkering, helt nord i Sagaveien (bilde: Sweco Norge AS)

6 (25)

NOTAT
29.04.2020

Det er etablert flere gangfelt i nærheten av planområdet, se figur 7 og figur 8. To av de tre gangfeltene i krysset Moerveien/Raveien x Skoleveien er opphøyd. Gangfeltet over Skoleveien ved krysset med Sagaveien er opphøyd, i tillegg til at Skoleveien er snevret inn til et kjørefelt på grunn av dårlig sikt i krysset.



Figur 7 Gangfelt over Moerveien/Raveien og Skoleveien, i retning sør (kilde: Google Maps Street View)

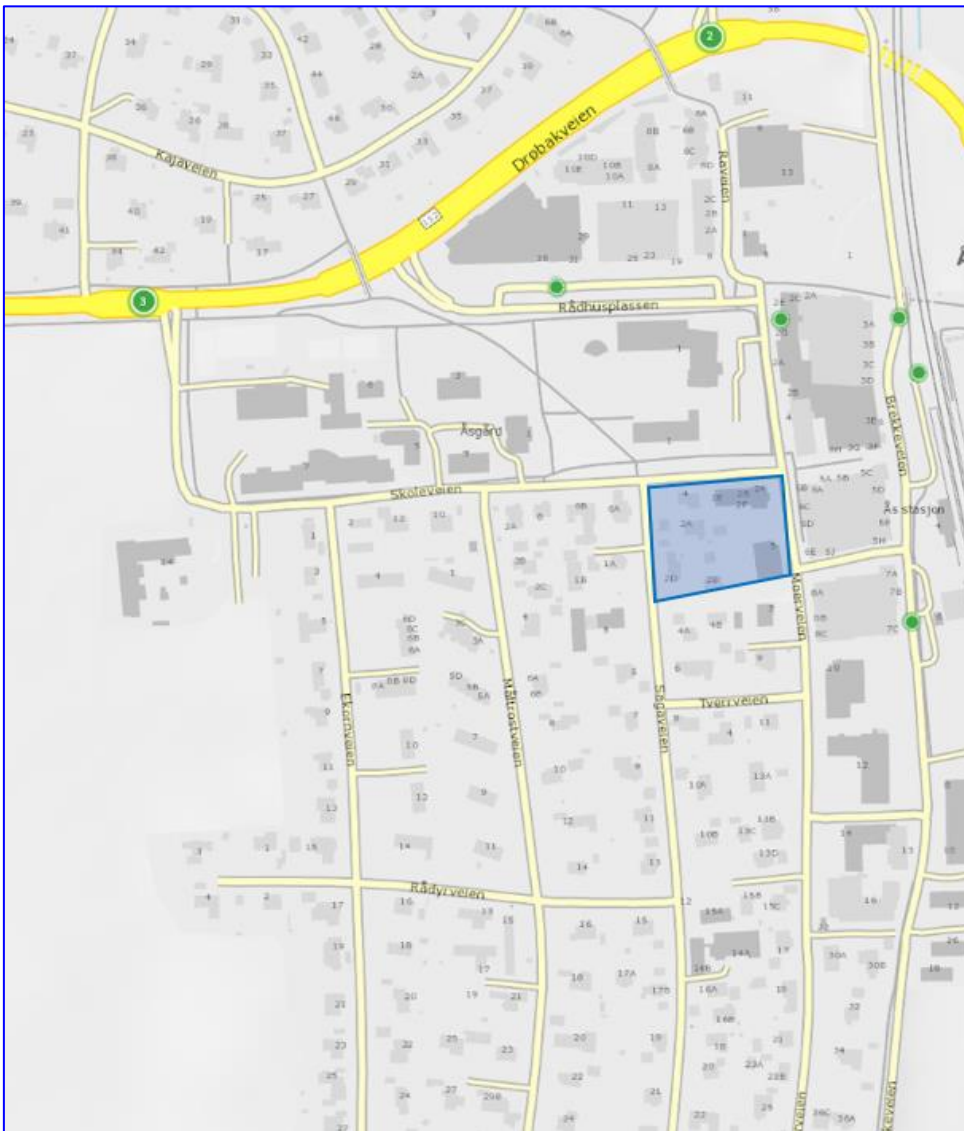


Figur 8 Gangfelt over Skoleveien ved kryss med Sagaveien, i retning sør/sør-vest. Skoleveien er innsnevret på grunn av dårlig sikt i krysset (bilde: Sweco Norge AS)

Det er tilbud til gående og syklende langs fylkesveg 152 mellom Ås sentrum og Norges miljø- og biovitenskaplige universitet (NMBU). Det er ca. 1,5 km fra BS5 til NMBU, som man går på 15–20 min og sykler på 5 min.

2.2 Ulykker

Det er registrert 10 trafikkulykker i Nasjonal vegdatabank (NVDB) de siste 10 årene (1.1.2010–31.12.2019) vest for jernbanen og sør for fylkesveg 152 (inkl. fv. 152). Lokalisering av ulykkene fremgår av figur 9, og informasjon om ulykkene er listet opp i tabell 1.



Figur 9 Oversikt over trafikkulykker vest for jernbanen og sør for fylkesveg 152 de siste 10 årene (kartkilde: vegkart.no)

8 (25)

NOTAT
29.04.2020

Tabell 1 Informasjon om trafikkulykker vest for jernbanen og sør for fylkesveg 152 de siste 10 årene (kilde: NVDB)

Dato	Vei		Skadegrad	Uhellskategori	Uhellskode
05.03.2010	Brekkeveien	KV1400	Alvorlig skadd	Fotgjengerulykke	Fotgjenger stod stille eller oppholdt seg forøvrig i kjørebanelen
13.10.2011	Brekkeveien	KV1400	Lettere skadd	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side på rett vegstrekning
21.03.2012	Drøbakveien	FV152	Lettere skadd	Bilulykke	Avsvinging til venstre foran kjørende i motsatt retning
14.07.2012	Brekkeveien	KV1400	Alvorlig skadd	MC-ulykke	Enslig kjøretøy veltet i kjørebanelen
18.06.2014	Drøbakveien	FV152	Lettere skadd	MC-ulykke	Påkjøring bakfra ved høyresving
01.10.2014	Rådhusplassen	KV4510	Lettere skadd	Sykkelulykke	Kryssende kjøreretninger (uten avsvinging)
07.10.2014	Drøbakveien	FV152	Lettere skadd	MC-ulykke	Kryssende kjøreretninger (uten avsvinging)
11.08.2018	Drøbakveien	FV152	Lettere skadd	MC-ulykke	Påkjøring bakfra
19.09.2018	Drøbakveien	FV152	Lettere skadd	Bilulykke	Påkjøring bakfra
21.11.2019	Raveien	Fortau	Uskadd	Sykkelulykke	Uhell med uklart forløp mellom kjøretøy med samme kjøreretning

Det er en tendens til at det er en overrepresentasjon av MC-ulykker i området, da denne kjøretøytypen var involvert i 4 av 12 ulykker (33 %). I henhold til håndbok V723 var MC involvert i 5–13 % av ulykkene.

Selv om det altså ser ut til å være uforholdsmessig mange MC-ulykker i området, er det likevel ingen ulykkespunkter eller ulykkesstrekninger i området. Disse er i henhold til håndbok V723 definert på følgende måte:

- Ulykkespunkt: Minimum 4 ulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 meter
- Ulykkesstrekning: Minimum 5 ulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 1 km.

2.3 Trafikksikkerhet for skolebarn

I dag er sentrumsskolen i Ås, Åsgård skole, midlertidig flyttet til en modulscole plassert ved Ås stadion og Ås ungdomsskole. Opptaksoneen til Åsgård skole er boligområder vest for jernbanen. Skoleveien til Åsgård skole går gjennom sentrum til gang- og sykkel-undergangen, over fv. 152 og videre langs Langbakken. De fleste bolig gatene og sentrumsgatene brukes av skolebarn til og fra Åsgård skole i dag. Etablering av gangfelt over Skoleveien nord for Sagaveien er et tiltak gjennomført i forbindelse med flytting av Åsgård skole til modulscole.

Mange skolebarn i trafikkbildet medfører at bilistene i området trolig er vant med at skolebarn er en del av trafikkbildet. Kombinert med lav fart på biltrafikk i sentrum vurderer vi at trafikksikkerheten er ivaretatt på skoleveien til Åsgård skole.

2.4 Kollektivtilbud

Planområdet ligger svært sentralt til i forhold til kollektivtransport.

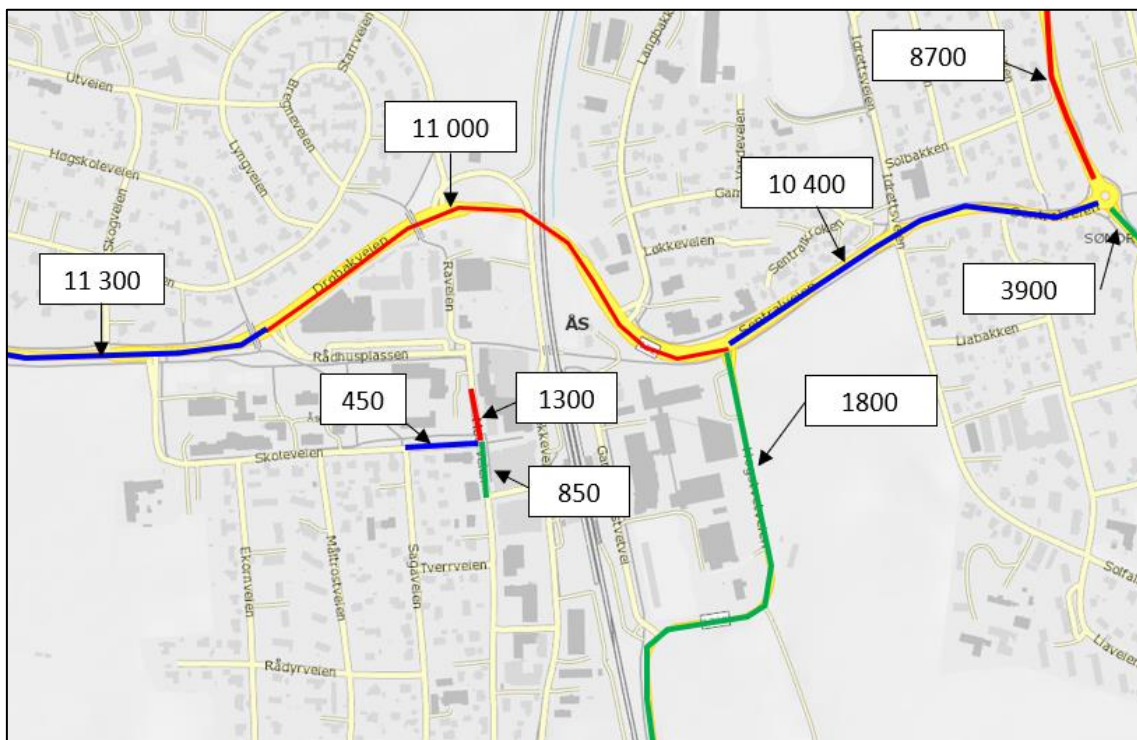
Ås stasjon ligger 150 meter fra BS5. Linje L21 Moss – Stabekk stopper på Ås stasjon, og har en avgang i timen og to avganger i rush, i begge retninger. Det er 20 min reisetid til Moss stasjon og 30 min reisetid til Oslo S.

Bussholdeplassene Åsgård skole og Ås videregående skole ligger henholdsvis 350/550 meter og 450 meter fra BS5. Det er avganger hvert 10. minutt store deler av døgnet (kl. 7 – 20).

Follobanen er planlagt ferdig i desember 2022, og det tilrettelegges for halvert reisetid mellom Ski og Oslo og kapasitet for flere persontog. Dette vil bidra til at kollektivtilbudet i Ås sentrum vil bli enda bedre.

2.5 Trafikkmengder i vegnettet

Figur 10 viser årstdøgnetrafikk (ÅDT) i dagens situasjon. Trafikktallene på fylkesvegnettet er hentet fra NVDB, mens tallene i krysset Moerveien/Raveien X Skoleveien er beregnet av Brekke & Strand Akustikk AS. Beregningen er basert på en korttidstelling i morgenerushet onsdag 9. oktober 2019, og det er derfor noe usikkerhet knyttet til tallene. Fargene i figuren betyr ikke noe spesielt, men viser hvilken parsell tallet gjelder for.



Figur 10 ÅDT i dagens situasjon. Kilde: NVDB og Brekke & Strand Akustikk AS

10 (25)

NOTAT
29.04.2020

2.6 Planområdets bilturproduksjon

2.6.1 Areal tall

Eksisterende trafikk fra området beregnes på bakgrunn av eksisterende bebyggelse (bolig, kontor og forretning). Vi har fått oppgitt fordeling av areal i dagens situasjon i bruttoareal (BTA). I forbindelse med trafikkberegninger er det vanligvis bruksareal (BRA) som brukes. Vi har derfor omregnet mottatte arealtall fra BTA til BRA med en forutsetning om at BRA utgjør 90 % av BTA, se tabell 2. Denne forutsetningen stemmer overens med arealtall for fremtidig situasjon, der vi har fått oppgitt både BTA og BRA, og der er BRA 90 % av BTA.

Tabell 2 Fordeling av areal i dagens situasjon, beregnet til BRA (90 % av BTA)

Eiendom	Arealbruk (m ² BRA)				Parkering
	Enebolig	Leiligheter	Kontor	Butikk	
Skoleveien 2		369	315	360	32
Skoleveien 4			232		8
Sagaveien 2A	161				3
Sagaveien 2B	140				3
Sagaveien 2D	150				3
Moerveien 5			1859		23
Sum dagens situasjon	451	369	2406	360	72

2.6.2 Beregnet trafikkvolum

Tabell 3 viser beregnet bilturproduksjon i dagens situasjon.

Tabell 3 Beregnet bilturproduksjon i dagens situasjon

Formål	Areal (BRA)	Enhet	Døgntrafikk [kjt/døgn]	
			YDT	ÅDT
Enebolig	451	3 stk	15	14
Bolig	369	8 bosatte	16	15
Kontor	2406	96 ansatte	173	109
Butikk	360	9 P-plasser	120	103
Sum dagens situasjon	3586		325	240

Beregningene viser at planområdet i dag har en bilturproduksjon på cirka 330 kjøretøy per yrkesdøgn (YDT) og 240 kjøretøy per døgn når man ser hele året under ett (ÅDT). I det følgende har vi gitt en nærmere beskrivelse av hvordan vi har kommet frem til disse tallene.

Beregning av trafikk fra boligformål:

Det er 3 eneboliger i området, henholdsvis i Sagaveien 2A, Sagaveien 2B og Sagaveien 2D. Vi antar at en enebolig gir 5 bilturer per yrkesdøgn (YDT). Dette er i henhold til håndbok V713 Trafikkberegninger, som sier at antall bilturer ligger på mellom 2,5 og 5 per bolig. YDT fra eneboligene i området er beregnet til 15 kjøretøy per yrkesdøgn.

I Skoleveien 2 er det ca. 370 m² BRA boligformål. Vi tar utgangspunkt i 45 m² per bosatt, som gir ca. 8 bosatte i Skoleveien 2. Prosam-rapport 137 Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus angir et variasjonsområde (lav tetthet / urban i mer enn 20 km fra Oslo) mellom 1,4 og 2,5 bilturer per bosatt per hverdag (mandag til fredag, yrkesdøgntrafikk – YDT). Vi anslår YDT 2 per bosatt. Eksisterende yrkesdøgntrafikk fra boligformål i Skoleveien 2 blir da 16.

Beregnet trafikk for boligformål i BS5 beregnes til 15 + 16 = **31 bilturer per yrkesdøgn (YDT)**. anslår at årsdøgntrafikken er ca. 90 % av yrkesdøgntrafikken for boligområder, noe som vil si at boligområdene gir **29 bilturer per døgn (ÅDT)**.

Beregnet trafikk fra kontorformål:

I BS5 er det ca. 2400 m² BRA kontorformål i dagens situasjon. Forutsatt 25 m² per kontoransatt gir dette 96 kontoransatte. Prosams erfaringer indikerer ca. 1,8 bilturer per hverdag mandag-fredag per kontoransatt forutsatt en god parkeringsdekning. **Dette gir 173 bilturer per yrkesdøgn (YDT)**.

For kontorformål anslås det at årsdøgntrafikken utgjør ca. 63 % av yrkesdøgntrafikken (230 arbeidsdager/365 dager). Årsdøgntrafikk fra eksisterende kontorformål i BS5 beregnes derfor til **109 kjøretøy per døgn (ÅDT)**.

Beregnet trafikk fra forretningsformål:

Det er 360 m² BRA forretningsformål/butikk i dagens situasjon. Det er 9 p-plasser langs Skoleveien forbeholdt kundeparkering, noe som tilsvarer ca. 2,5 p-plasser per 100 m². Vi antar at P-plassene utnyttes i gjennomsnitt 1 gang i makstimen på ettermiddagen, noe som gir 2 bilturer i makstimen (1 tur til og 1 tur fra parkeringsplassen). Vi forutsetter videre at denne timen utgjør 15 % av døgntrafikken på hverdager. Trafikk til og fra butikken blir da 13,3 bilturer per P-plass per yrkesdøgn (YDT). **Dette gir 120 bilturer per yrkesdøgn (YDT)**

Vi forutsetter at årsdøgntrafikken er ca. 86 % av yrkesdøgntrafikken (åpent 6 dager i uken). Dette vil si at beregnet bilturproduksjon er **103 bilturer per døgn (ÅDT)**

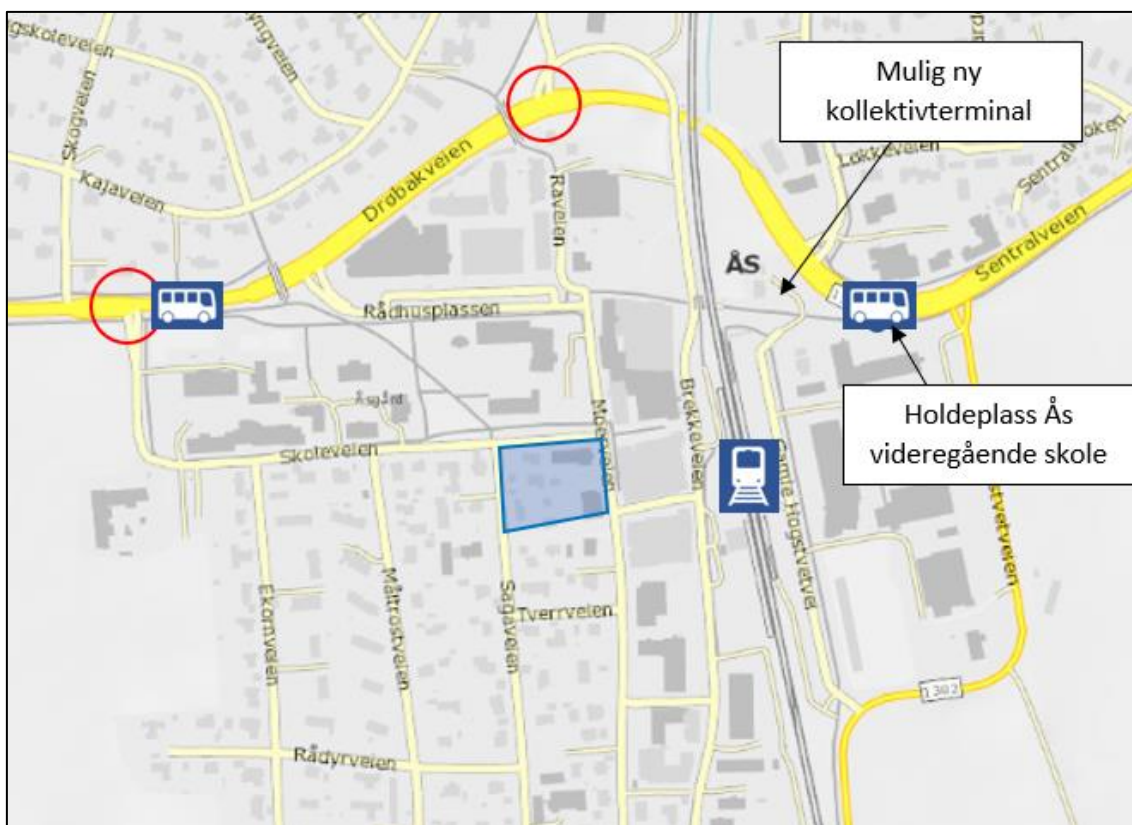
3 Fremtidig situasjon med realisering av planforslaget

3.1 Planlagt gatenett og funksjon

I områderegeringsplanen for Ås sentralområde er Moerveien mellom Skoleveien og Rådhusplassen/Raveien regulert til gatetun og Rådhusplassen er regulert til torg, og blir en del av et bilfritt sentrum. Det vil føre til at krysset fylkesveg 152 x Rådhusplassen ikke vil være adkomst til BS5/Skoleveien 2 i fremtiden. Adkomst til planområdet fra fylkesveg 152 vil være i kryssene fv. 152 x Skoleveien og fv. 152 x Brekkeveien. Disse to kryssene er markert med rød rundring i figur 11.

Det er tilrettelagt for etablering av rundkjøring i krysset fv. 152 x Brekkeveien x Raveien i områderegeringsplanen. Det er rekkefølgekrav for gjennomføring av eller sikret gjennomført kryssutbedring av fv. 152 x Brekkeveien før det gis rammetillatelse/igangsettingstillatelse for BS5.

Ås kommune er i gang med å planlegge ny kollektivterminal i krysset ved Langbakken. Hvis bussterminalen blir realisert, vil eksisterende holdeplass Ås videregående skole bli nedlagt.



Figur 11 Adkomst til planområdet i fremtidig situasjon (kartkilde: vegkart.no)

Nordre del av Moerveien (sør for Skoleveien) planlegges med tosidig fortau og sykkelfelt i kjørebanelen. Det er rekkefølgekrav om gjennomføring av eller sikret gjennomført fortau og sykkelfelt før det gis rammetillatelse/igangsettingstillatelse for BS5. Moerveien vil også i fremtiden være en sentrumsgate med toveis biltrafikk.



Figur 12 Illustrasjon av fremtidig situasjon, Moerveien i sørlig retning fra krysset med Skoleveien (kilde: planbeskrivelsen til områderegeringsplanen for Ås sentralområde)

Langs nordsiden av Skoleveien er det i områderegeringsplanen tilrettelagt for etablering av sykkelvei, som vil erstatte dagens parkeringsplasser. På sørsiden av Skoleveien vil dagens kundeparkering erstattes med fortau. Skoleveien vil også i fremtidig situasjon ha toveis biltrafikk.

Sagaveien skal fortsette å være en rolig boliggate.

Som nevnt tidligere er det tilrettelagt for etablering av en ny bussterminal i Ås sentrum, for å kunne ha et samlet knutepunkt for lokalbuss, regionbuss og tog. Dette, sammen med etablering av Follobanen, vil gjøre det lettere å reise kollektivt. Det vil bli flere avganger, enklere å bytte mellom ulike ruter og mellom buss og tog, og kortere reisetid.

I områderegeringsplanen for Ås sentralområde legges det opp til prioritering av gående i alle gater i sentrum. Det skal etableres sammenhengende sykkelveinett for å gjøre det mer attraktivt å sykle, med sykkelvei langs trafikkerte gater og sykling i blandet trafikk i rolige bolig-gater. Det legges opp til at mange av dagens parkeringsplasser omdisponeres til gatetun, torg, sykkel-felt og fortau. Langtidsparkering skal konsentreres i randsonen av sentrum.

Det er pågående reguleringsplanarbeid for ny Åsgård skole, med samme plassering som tidligere. I dag er flere av gatene i sentrum skolevei for barn på vei til moduls-kolen ved Ås stadion og Ås ungdomsskole på østsiden av jernbanen. I fremtidig situasjon vil bolig-gatene

Ekornveien, Måltrostveien og Sagaveien vil kunne bli mer brukt som skolevei enn Moerveien og Brekkeveien.

3.2 Planområdets bilturproduksjon

3.2.1 Areal tall

Vi har fått oppgitt fordeling av areal i fremtidig situasjon i BTA. Vi har omregnet arealtallene til BRA med en forutsetning om at BRA utgjør 90 % av BTA. Tabell 4 viser arealbruk i fremtidig situasjon ved realisering av planforslaget, oppgitt antall kvadratmeter BRA. Man kan legge merke til at antall P-plasser i planområdet blir som i dag, altså totalt 72.

Tabell 4 Fordeling av areal i fremtidig situasjon, oppgitt i BRA

Eiendom	Arealbruk (m ² BRA)				Parkering
	Enebolig	Leiligheter	Kontor	Butikk/ bevertning	
Skoleveien 2		3735		450	18
Skoleveien 4		1305	225		11
Sagaveien 2A		605			6
Sagaveien 2B		1845			14
Sagaveien 2D		1121			9
Moerveien 5		1836		270	14
I alt	0	10446	225	720	72

3.2.2 Beregnet trafikkvolum

Tabell 5 viser beregnet bilturproduksjon ved en realisering av planforslaget. Tabell 6 viser en sammenligning mellom beregnet bilturproduksjon i dagens situasjon, sammenlignet med bilturproduksjonen i planforslaget.

Tabell 5 Beregnet bilturproduksjon ved realisering av planområdet

Formål	Areal (BRA)	Enhet	Døgnetrafikk [kjt/døgn]	
			YDT	ÅDT
Nye leiligheter	10446	70 P-plasser	280	252
Butikk/bevertning	720	4 virksomheter	12	10
Kontor	225	9 ansatte	7	5
Sum planforslag	11391		299	267

Tabell 6 Sammenligning mellom beregnet bilturproduksjon i dagens situasjon og i planforslaget

Beregning	Areal (BRA)	P-plasser	Døgntrafikk [kjt/døgn]	
			YDT	ÅDT
Dagens situasjon	3586	72	325	240
Planforslag	11391	72	299	267
Differanse	7806	0	-25	27

Beregningene viser at planforslaget får en forventet bilturproduksjon på cirka 300 kjøretøy per yrkesdøgn (YDT) og cirka 270 bilturer per døgn når man ser hele året under ett (ÅDT). Sammenlignet med dagens situasjon vil dette si en reduksjon i YDT på cirka 30, mens det er beregnet at ÅDT øker med cirka 30. Grunnen til at ÅDT øker mens YDT reduseres, skyldes at kontorlokalene som gir ubetydelig helgetrafikk i dagens situasjon, erstattes med boliger som gir trafikk også i helgene. I det følgende er det gitt en nærmere gjennomgang av hvordan vi har kommet frem til trafikk tallene beregnet i tabell 5.

Bilturproduksjon for butikk/bevertning:

Det planlegges ingen parkeringsplasser for butikk/bevertning. Det må likevel forventes noe trafikk knyttet til varelevering. I henhold til håndbok V126 Byen og varetransporten forutsettes det 3 bilturer per virksomhet (tilsvarer 1,5 leveranser per dag). Ifølge oppdragsgiver vil det være totalt 4 virksomheter, og vi får dermed **12 bilturer per yrkesdøgn (YDT)**.

Som for dagens butikk forutsetter vi at årsdøgntrafikken er ca. 86 % av yrkesdøgntrafikken (åpent 6 dager i uken). Dette vil si at beregnet bilturproduksjon er **10 bilturer per døgn (ÅDT)**.

Nyskapt trafikk, kontorformål

For kontorarealene er det forutsatt 25 m² per ansatt, dvs. 100 m² BRA kontor rommer 4 ansatte. Med 225 m² gir dette 9 ansatte. Som nevnt over etableres det maksimalt 0,8 P-plasser per 100 m² kontor. Her vil dette si at det etableres 2 parkeringsplasser for kontor. Dette vil si en parkeringsdekning på $2/9 = 22\%$. Prosams erfaringer indikerer 0,83 bilturer per hverdag mandag-fredag per kontoransatt forutsatt en parkeringsdekning på 0-25 %. Man kan legge merke til at selv ved 0 % parkeringsdekning, vil det fremdeles være noe bilturproduksjon knyttet til kontorvirksomheter. Dette skyldes at folk fremdeles vil bli kjørt til og fra jobb. En person som blir kjørt til jobb, vil alene gi to bilturer. Én biltur der vedkommende sitter på, og en biltur fra området der sjåføren kjører videre til et annet reisemål.

9 ansatte og 0,83 bilturer per ansatt gir **7 bilturer per yrkesdøgn (YDT)**. Som for dagens kontorvirksomhet anslås det at årsdøgntrafikken utgjør ca. 63 % av yrkesdøgntrafikken (230 arbeidsdager/365 dager). Årsdøgntrafikk fra kontorformål i BS5 beregnes derfor til **6 kjøretøy per døgn (ÅDT)**.

Nyskapt trafikk, boligformål:

Vi tar utgangspunkt i 45 m² per bosatt, som gir ca. 232 bosatte i BS5 i fremtidig situasjon. Siden 2 P-plasser benyttes av kontorvirksomhet, vil boligene ha 70 P-plasser. Dette tilsvare cirka 0,6 P-plasser per bolig. Parkeringsdekningen vil bli så lav at det vil være begrensende for bilbruk. Planområdet har også et godt kollektivtilbud, med kort vei til Ås stasjon og bussholdeplasser langs fylkesveg 152. I stedet for å beregne bilturer per bosatt, som vil gi et urealistisk høyt anslag på biltrafikken, velger vi i stedet å bruke antall parkeringsplasser som utgangspunkt. Vi

forutsetter en bilturproduksjon på 4 bilturer per parkeringsplass per yrkesdøgn (YDT). Dette gir **280 bilturer per yrkesdøgn (YDT)**.

Som for dagens boliger forutsetter vi at årsdøgntrafikken er ca. 90 % av yrkesdøgntrafikken for boligområder. Det er derfor beregnet at boligene gir en bilturproduksjon på **252 bilturer per døgn (ÅDT)**.

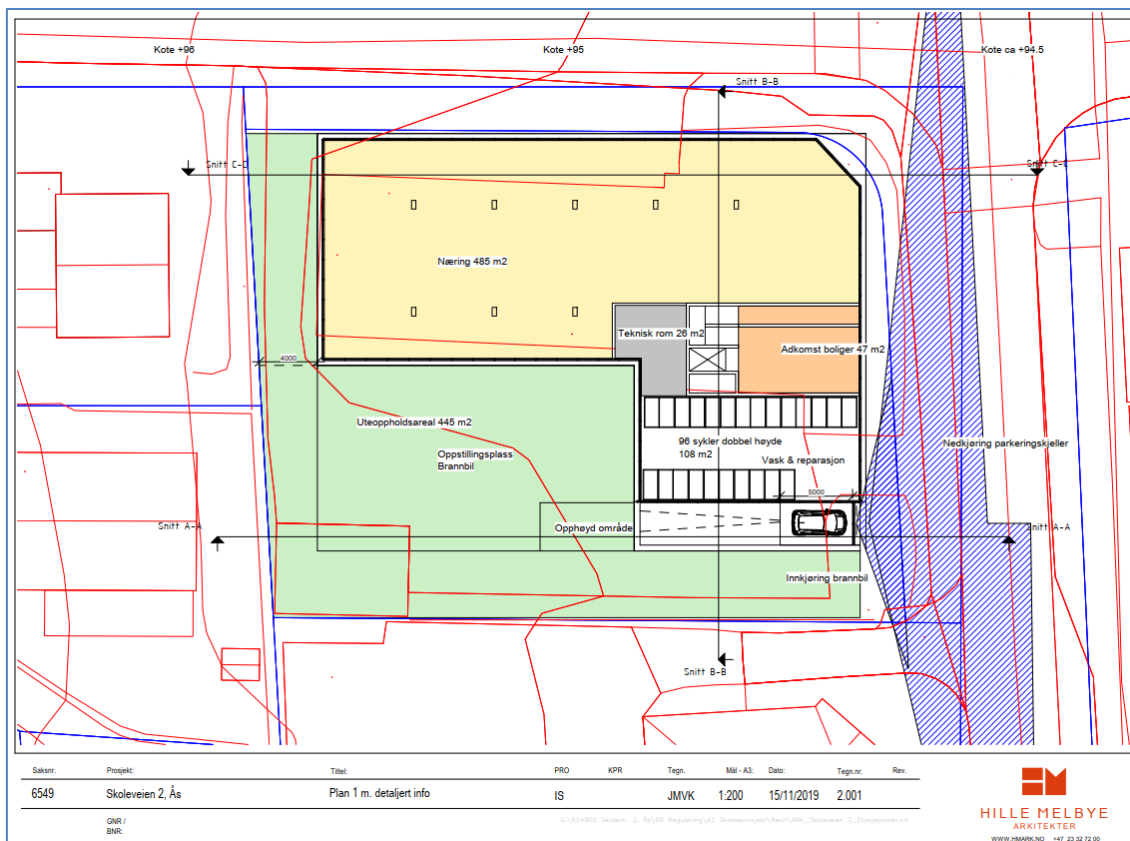
3.3 Overordnet vurdering av konsekvenser for trafikkavvikling

Som vist tidligere er det beregnet at YDT reduseres med cirka 30, mens ÅDT øker med cirka 30 som følge av planforslaget. Erfaringsmessig er det i rushperioder på hverdager det er størst problemer knyttet til trafikkavvikling. Dette betyr at det er reduksjonen i YDT, og ikke økningen i ÅDT, som er relevant å se på.

En reduksjon på YDT 30 kan grovt regnet utgjøre 3–5 bilturer i største time i rushperiodene. Dette tallet gjelder rett ved planområdet. Her er det, som tidligere vist, kun små trafikkmengder, med ÅDT på under 2000, noe som tilsier god trafikkavvikling allerede i dag. Trafikkreduksjonen vil spre seg på flere veger lenger unna planområdet. Dette vil si at vi i de to adkomstkryssene fv. 152 X Skoleveien og fv. 152 X Brekkeveien vil få en reduksjon på mindre enn 5 kjt/t. Dette er marginale reduksjoner i trafikkvolumet, og vi vurderer at planforslaget vil gi ubetydelige konsekvenser for trafikkavviklingen.

3.4 Vurdering av foreliggende planlagte parkerings- og adkomstløsninger

Det er planlagt at avkjørsel til parkeringskjelleren vil være fra Moerveien. Figur 13 viser skisse over adkomst til parkeringskjeller. Figuren vil bli oppdatert i en senere utgave av trafikknøtet.



Figur 13 Skisse av adkomst til parkeringskjeller (kilde: Hille Melbye arkitekter)

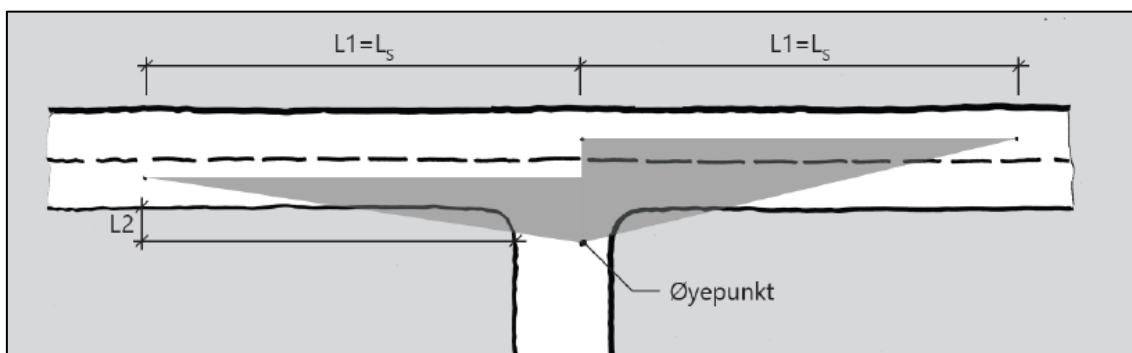
Det er foreløpig bare laget en skisse av adkomsten. Ved utarbeidelse av avkjørsel er det viktig å sørge for tilstrekkelig sikt for å unngå trafikkarlige situasjoner. Dette er nærmere gjennomgått i det følgende.

3.4.1 Sikt til kjørebane i Moerveien

I henhold til håndbok N100 bør avkjørsler på gatenettet utformes i henhold til håndbok V121 «Geometrisk utforming av veg- og gatekryss». Denne håndboken sier at avkjørsler med ÅDT > 50 og ÅDT på primærvegen under 2000 bør utformes som med hjørneavrunding med en sirkelkurve med radius $R = 9$ m. Videre oppgir håndboken at i tettbygd strøk der primærvegen har kantstein, føres kantsteinen senket gjennom avkjørselen for å tydeliggjøre vikepliktsforholdene.

Sikt krav defineres med sikt trekanter. Disse bestemmes ut fra stoppsikt (L_s). Sikt bør sikres i henhold til figur 14. Lengden til L2 bestemmes i henhold til Tabell 7. Siden fartsgrensen er 30

km/t og ÅDT i avkjørsel er mer enn 50, blir L2 lik 4 meter. I henhold til håndboken skal alle kryss og avkjørsler i gater utformes med stoppsikt 20 meter når fartsgrensen er 30 km/t.



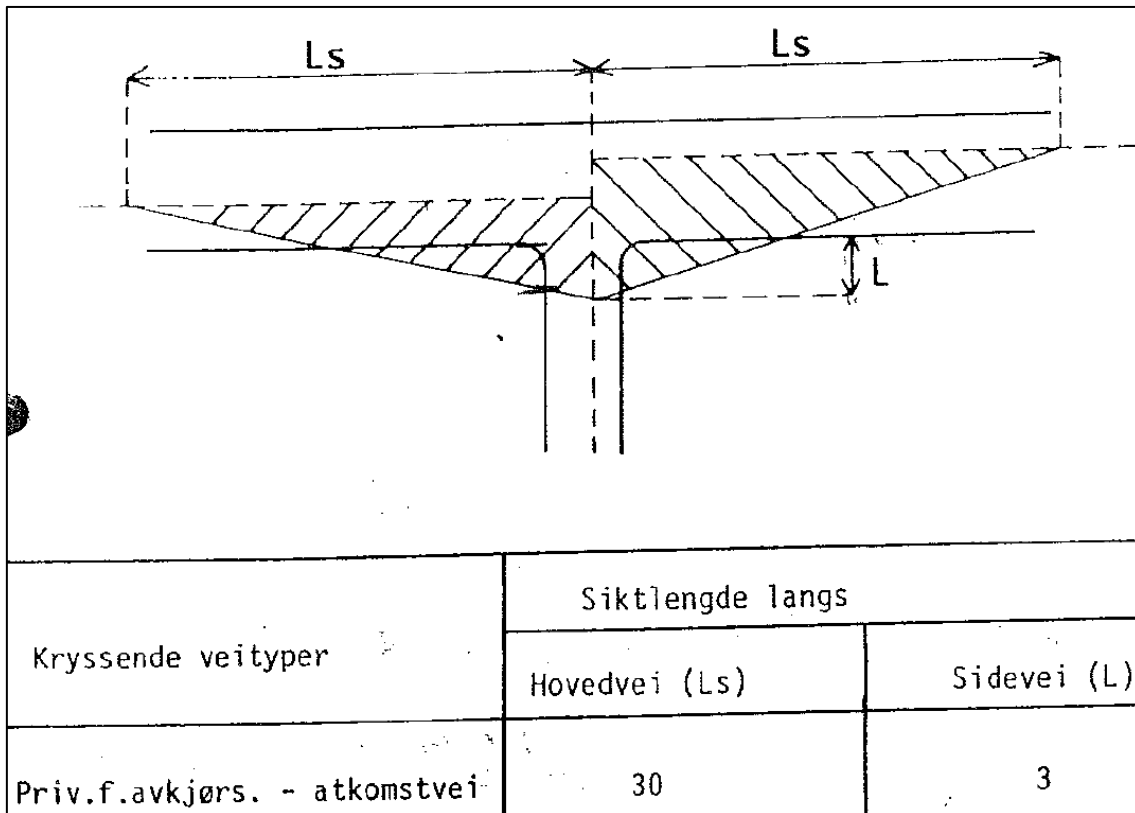
Figur 14 Sikt krav i avkjørsler. Hentet fra Statens vegvesens håndbok N100.

Tabell 7 Bestemmelse av L2 i sikt krav for avkjørsler

Trafikk i avkjørsel	Fartsgrense [km/t]		
	30 og 40	50, 60 og 80	90
ÅDT < 50	3	4	6
ÅDT > 50	4	6	8

Ås kommune har en egen veinorm. Ifølge kommunens hjemmeside¹ skal veinormen oppdateres. Siste utgave er fra 1985, og den er altså 35 år gammel. Vi er usikre på om veinormen følges i plansaker nå for tiden. Anbefalinger knyttet til sikt i avkjørsler i Ås kommunes veinorm er vist i figur 15. Sammenlignet med N100 ser vi at kommunens norm er strengere når det gjelder stoppsikt (30 meter, mot 20 meter i N100), mens L2 er mindre streng (3 meter, mot 4 meter i N100).

¹ <https://www.as.kommune.no/vei-og-gatenormal-for-Arings-kommune.6107136.html>



Figur 15 Faksimile fra Ås kommunes veinorm

3.4.2 Sikt til fortau langs Moerveien

Verken i håndbok N100, Ås kommunes veinorm eller i håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss finner vi krav til sikt mellom sideveg i avkjørsel (eller kryss) og fortau på hovedveg. Det er likevel klart at det må være noe sikt mellom kjørende i avkjørselen og gående på fortauet. Vi har derfor valgt å liste opp noen mulige krav som kan brukes. I parentes har vi oppført kilden for det mulige kravet:

- Sikt til gangfelt (håndbok N100)
- Sikt til gang- og sykkelveg (håndbok N100)
- Sikt mellom kjørende og gående (Oslo kommunes veg- og gatenormal²)

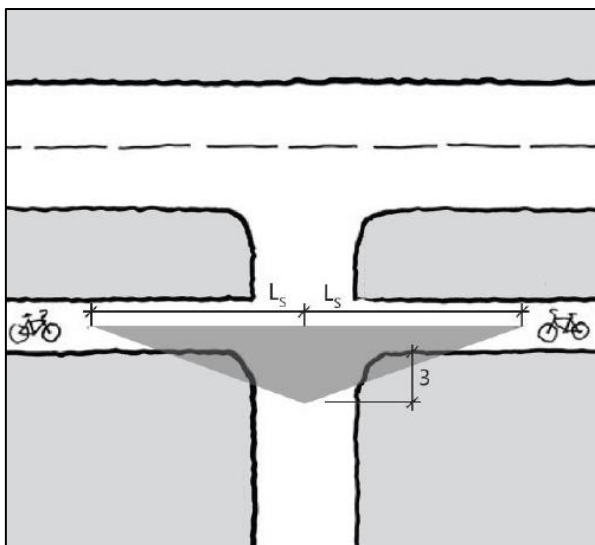
² Gate- og veiutforming for Oslo kommune. Utgitt av Oslo kommune, Bymiljøetaten, datert juni 2011, revidert januar 2018.

Sikt til gangfelt

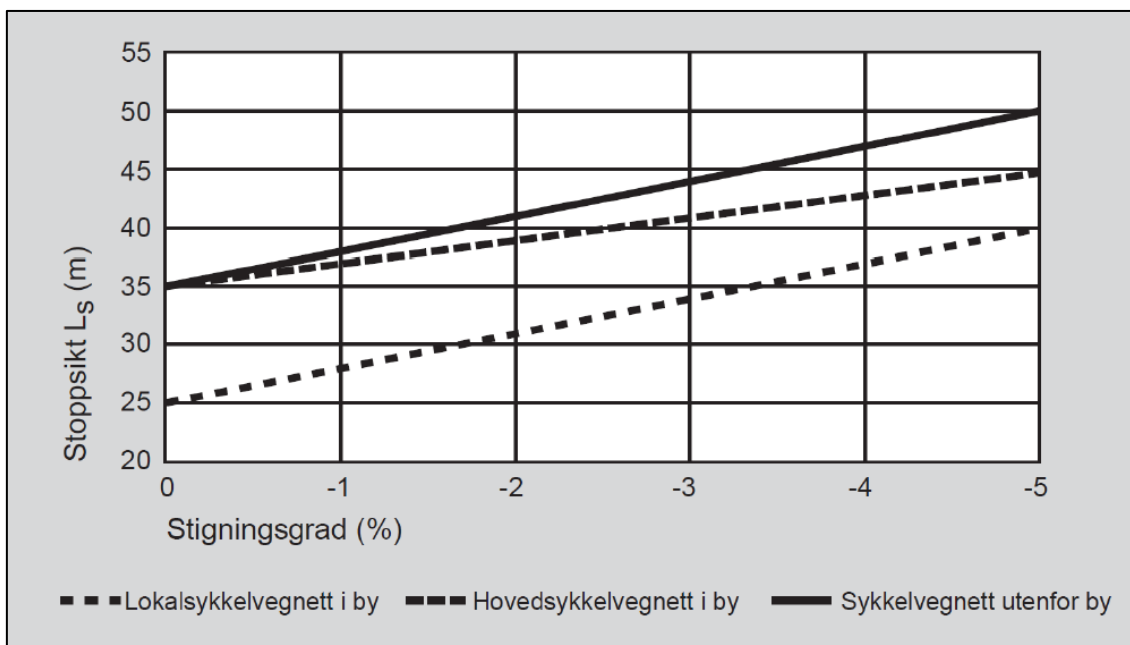
I henhold til håndbok N100 skal sikt til gangfelt være 1,2 ganger stoppsikt. Sikten bør tilsvare en sektor som dekker hele gangfeltet og minst 2 meter utenfor kantlinje/fortauskant. Dette kravet passer ikke helt, da det ikke vil være gangfelt over avkjørselen.

Sikt til gang- og sykkelveg

I henhold til håndbok N100 skal sikt mellom gang- og sykkelveg og veg der syklende har vikeplikt sikres i henhold til figur 16 vist under. Krav til L_s er gitt i figur 17.



Figur 16 Sikt mellom G/S-veg og avkjørsel. Avkjørselen har vikeplikt (kilde: håndbok N100)



Figur 17 Stoppesikt for sykkel sykkel, målt i meter (kilde: håndbok N100)

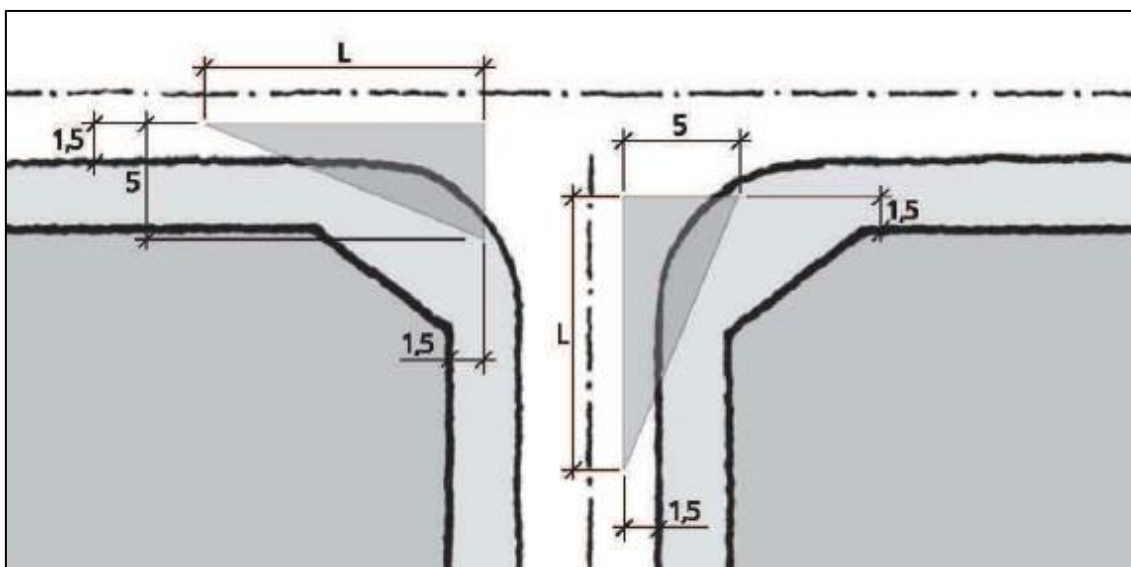
Etter vår mening kan dette kravet brukes, men sykling på fortau skal foregå på de gåendes premisser. I «forskrift om kjørende og gående trafikk» heter det:

Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.

Ut fra dette kan vi se at når det er gående på fortauet, skal syklingen skje i gangfart. Det er derimot ikke utenkelig at noen vil sykle raskere enn gangfart, i alle fall når det ikke er noen gående til stede.

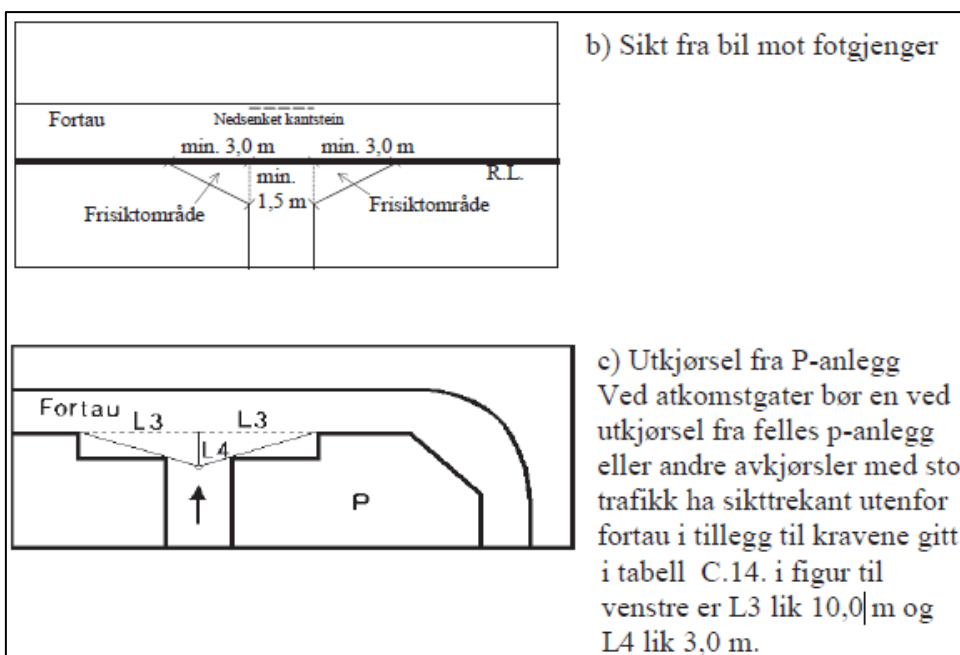
Sikt mellom kjørende og gående

I Oslo kommunes vegnormal er det vist krav til sikt mellom gående og kjørende i gatekryss. Kravene er utformet for å sikre et absolutt minstekrav til sikt mellom kjørende og gående. Kravene er vist i figur 18. L er oppgitt til 10 meter ved fartsgrense 30 km/t, 15 meter ved 40 km/t og 20 meter ved fartsgrense 50 km/t.



Figur 18 Siktkrav mellom gående og kjørende i gatekryss (Kilde: Oslo kommunes vegnormal)

Oslo kommunes vegnormal viser også siktkrav til avkjørsler i «tett by». Her er det også vist egne krav for sikt mellom bilster og fotgjengere, se figur 19.



Figur 19 Siktkrav i avkjørsler (Kilde: Oslo kommunes vegnormal)

Formelt sett gjelder ikke kravene vist i Oslo kommunes vegnormal for Ås. Etter vår oppfatning er kravene likevel aktuelle å bruke som rettesnor for kontroll av sikt i den aktuelle avkjørselen.

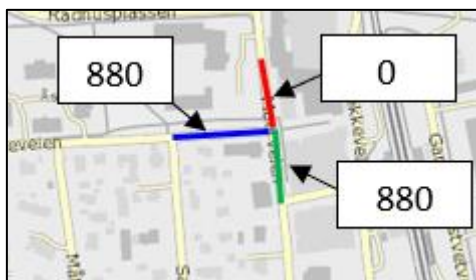
3.5 Vurdering av trafikksikkerhet

Som tidligere nevnt er det beregnet en trafikkøkning på ÅDT cirka 30 som følge av planforslaget. Dette er en marginal trafikkøkning som ikke forventes å gi særskilte problemer knyttet til trafikksikkerhet.

Som nevnt i kapittel 3.1 planlegges nordre del av Moerveien (sør for Skoleveien) med tosidig fortau og sykkelfelt i kjørebanelen. Dette sikrer god tilrettelegging for gående og syklende, og gaten bør derfor være godt rustet med tanke på trafikksikkerhet for å håndtere den lille, beregnede trafikkøkningen.

3.6 Trafikk i vegnettet

Som nevnt tidligere er Moerveien mellom Rådhusplassen og Skoleveien regulert til gatetun, som en del av arbeidet med et bilfritt sentrum. Dette betyr at trafikk som i dag kjører mellom Skoleveien og Moerveien nord for Skoleveien, i fremtiden vil velge andre kjøreruter. Trafikk mellom Moerveien syd og nord for Skoleveien, vil i fremtiden kjøre mellom Skoleveien og Moerveien syd for Skoleveien. Dette har større betydning for trafikkvolumet i vegnettet enn den beregnede trafikkøkningen på ÅDT cirka 30. Anslått trafikkvolum i vegnettet ved realisert planforslag for BS5, kombinert med gatetun i Moerveien nord for Skoleveien, er vist nedenfor. Det er ikke beregnet fremtidig trafikkvolum for fylkesveien, da dette ligger utenfor rammene av dette prosjektet. Trafikkvolumet på fylkesveien vil i alle tilfeller også bli sterkt påvirket av øvrig, foreslått utbygging i områdereguleringen for Ås sentralområde. I henhold til beregningene i områdereguleringsplanen, dokumentert i notatet «Trafikkberegninger og trafikksikkerhetsvurdering³» er det forutsatt at ingen nyskapt trafikk i områdereguleringen vil belaste Skoleveien og Moerveien ved BS5, trafikken kjører Brekkeveien i stedet. Vi har ikke endret på denne forutsetningen nå i trafikkanalysen for BS5.



Figur 20 ÅDT ved planområdet ved realisert planforslag, etter regulering av gatetun i Moerveien nord for Skoleveien

³ Tilgjengelig fra: <https://www.as.kommune.no/kunngjoering-av-vedtatt-plan-r-287-omraadereguleringsplan-for-aas-sentralomraade.6266393-260836.html>

4 Oppsummering

Sweco Norge AS er engasjert av Skoleveien 2 AS for å bistå med trafikkanalyse i forbindelse med detaljregulering av området BS5 i vedtatt områdereguleringssplan for Ås sentralområde.

Detaljreguleringen legger til rette for å etablere 11 600 m² bruttoareal bolig, 250 m² bruttoareal kontor og 800 m² bruttoareal forretning. Dagens bebyggelse i planområdet består av tre eneboliger, noen leiligheter, 2673 m² bruttoareal kontor og 400 m² forretning. Dagens bebyggelse er planlagt revet. Planområdet har 72 parkeringsplasser i dagens situasjon, og det er foreslått å ha like mange parkeringsplasser ved en realisering av planforslaget.

Beregningene viser at planforslaget får en forventet bilturproduksjon på 300 kjøretøy per yrkesdøgn (YDT) og 270 bilturer per døgn når man ser hele året under ett (ÅDT). Sammenlignet med dagens situasjon vil dette si at YDT reduseres med cirka 30, mens ÅDT øker med cirka 30. Grunnen til at ÅDT øker samtidig som YDT reduseres, skyldes at kontorlokalene som gir ubetydelig helgetrafikk i dagens situasjon, erstattes med boliger som gir trafikk også i helgene.

Erfaringsmessig er det i rushperioder på hverdager det er størst problemer knyttet til trafikkavvikling. Dette betyr at det er reduksjonen i YDT, og ikke økningen i ÅDT, som er relevant å se på når det gjelder trafikkavvikling. En reduksjon på YDT 30 kan grovt regnet utgjøre 3–5 bilturer i største time i rushperiodene. Dette tallet gjelder rett ved planområdet. Her er det, som tidligere vist, kun små trafikkmengder, med ÅDT på under 2000, noe som tilsier god trafikkavvikling allerede i dag. Trafikkreduksjonen vil spre seg på flere veger lenger unna planområdet. Dette vil si at vi i de to adkomstkryssene fv. 152 X Skoleveien og fv. 152 X Brekkeveien vil få en reduksjon på mindre enn 5 kjt/t. Dette er marginale reduksjoner i trafikkvolumet, og vi vurderer at planforslaget vil gi ubetydelige konsekvenser for trafikkavviklingen.

Den beskjedne trafikkøkningen på ÅDT 30 forventes å gi ubetydelige problemer knyttet til trafiksikkerhet. Nordre del av Moerveien (sør for Skoleveien) planlegges med tosidig fortau og sykkelfelt i kjørebane. Dette sikrer god tilrettelegging for gående og syklende, og gaten bør derfor være godt rustet med tanke på trafiksikkerhet for å håndtere den lille, beregnede trafikkøkningen.