

NOTAT

KUNDE / PROSJEKT Brekkeveien 61 AS Brekkeveien 61, trafikkanalyse	PROSJEKTLEDER Henrik Jacobsen Gjelsvik	DATO 25.09.2018
PROSJEKTNUMMER 10208074	OPPRETTET AV Håvard Norgård	KONTROLLERT AV Stein Emilsen

Brekkeveien 61, trafikkanalyse

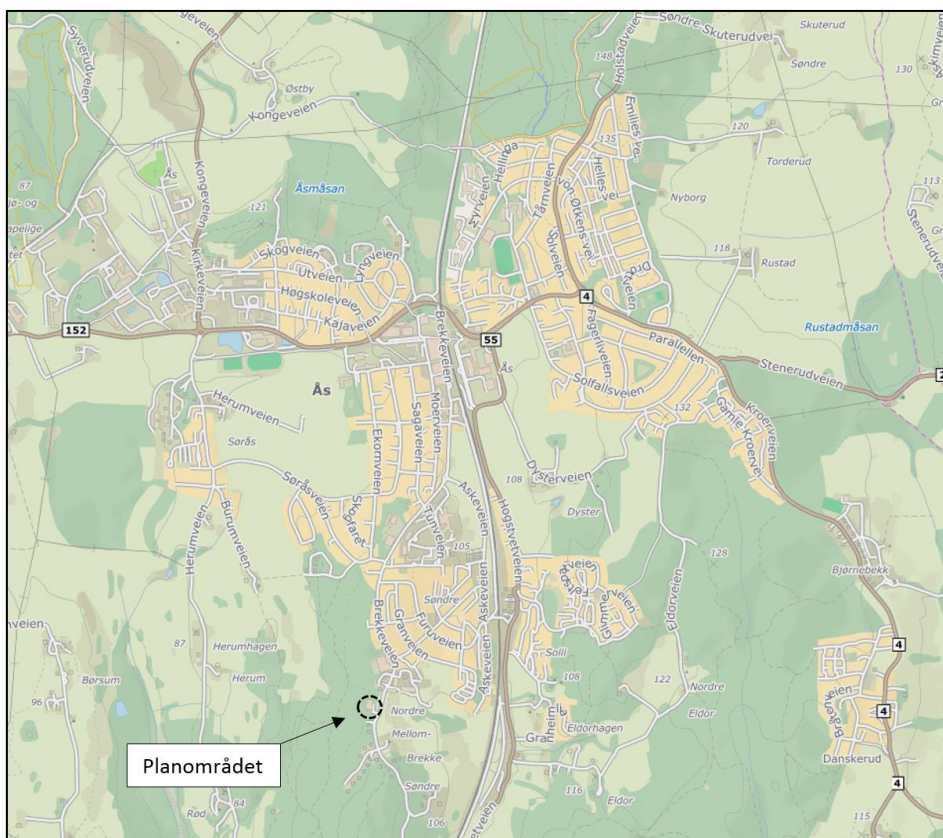
1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Brekkeveien 61 AS utarbeider forslag til reguleringsplan for en eiendom i Ås. Hensikten med reguleringsplanforslaget er å legge til rette for utbygging av boliger. Sweco Norge AS er i forbindelse med dette engasjert for å utarbeide en trafikkanalyse.

1.2 Beliggenhet

Planområdet, vist i figur 1, ligger ca. 2 km fra Ås sentrum, buss- og jernbanestasjon. Området består primært av boliger og jordbruksarealer, men også noe industri.

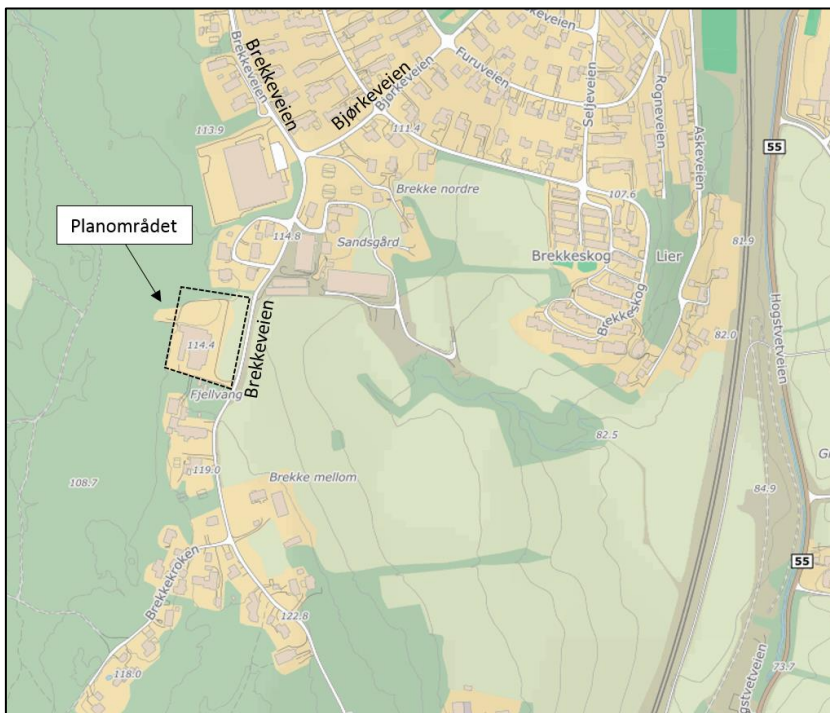


Figur 1: Oversiktskart med planområdets beliggenhet (kartkilde: kart.finn.no).

2 Dagens situasjon

2.1 Forhold for gående og syklende

Planområdet ligger i sørenden av Brekkeveien, hvor det for øvrig er ca. 29 boliger. Ved planområdet er veien ca. 4 meter bred og det er ikke anlagt et separat tilbud for myke trafikanter. Området er regulert 30-sone. I krysset med Bjørkeveien fortsetter Brekkeveien videre nordover med fortau som ligger på samme nivå som bilveien, se figur 2. Fortauet er kun markert med sperrelinje.



Figur 2: Planområdets beliggenhet (kartkilde: kart.finn.no).

2.2 Kollektiv

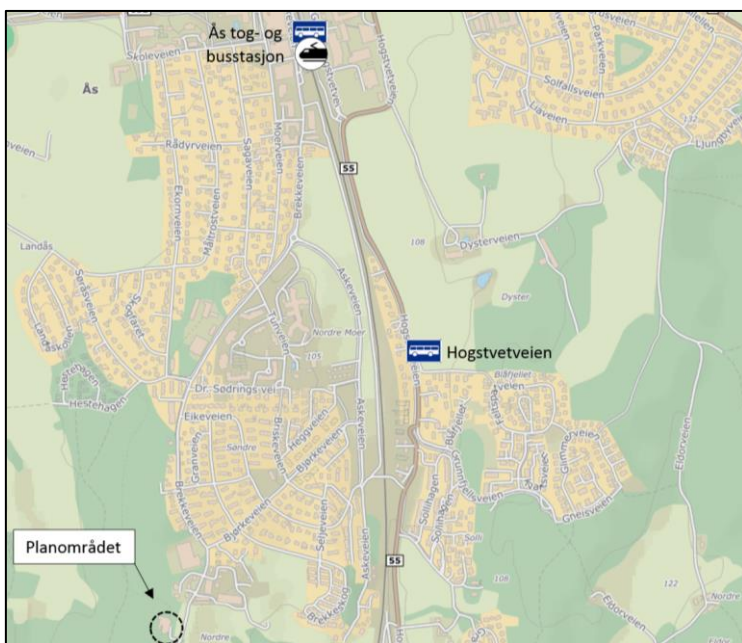
Det er 1,4 km, tilsvarende 17 minutters gåtid, mellom planområdet og nærmeste bussholdeplass, som ligger i Hogstvetveien. Hogstvetveien betjenes av rute 536, som har halvtimesfrekvens fra kl. 6 til 8, og fra 16 til 18. Ruten har ingen avganger utenom disse periodene. Linjen dekker kun et lite område, og anses videre som lite attraktivt for å kunne betjene planområdet.

Til Ås tog- og busstasjon er det ca. 2 km gangavstand, tilsvarende 23 minutters gåtid. Togstasjonen betjenes av L21 (Stabekk(Skøyen) - Oslo S - Moss). Ruten har halvtimesfrekvens i rushperiodene orientert i forhold til Oslo. Under øvrig betjeningstid har ruten timesfrekvens.

Busstasjonen betjenes av rute 524, 535 og 536, der rute 524 er bestillingslinje. I rushperioder har rute 535 timefrekvens, mens rute 536 har halvtimesfrekvens. Ruten har ingen avganger utenom rushperiodene.

2 (8)

NOTAT
25.09.2018



Figur 3: Kollektivtilbud relatert til planområdet (kartkilde: kart.finn.no).

Basert på avstanden mellom planområdet og kollektivtilbudet, samt avgangsfrekvensen, vurderes det at planområdet har svært dårlig kollektivtilbud, se tabell 1.

Tabell 1: Oversikt over definisjon av tilgang til kollektivtransport (kilde: PROSAM-rapport 218, Urbanet).

	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 2 km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr time	Særdeles god	Svært god	Middels god	Middels god	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

2.3 Trafikkmengder

Det foreligger ingen informasjon om trafikkmengder i nærheten av planområdet i Nasjonal vegdatabank (NVDB). Da planområdet ligger i en blindvei med få boenheter, er det forventet lave trafikkvolum.

2.4 Trafikkulykker

Det er ikke registrert noen ulykker i nær tilknytning til planområdet.

2.5 Parkering

Parkering er løst på egen eiendom som uoppmerkede plasser.

3 Planforslaget

Planområdet grenser til eksisterende bebyggelse i nord og sør. Vest og øst for området er det henholdsvis skog og et jordbruksområde. Området består i dag av et eksisterende næringsbygg på ca. 1900 m², samt 41 midlertidige boenheter.

3.1 Utbyggingsvolum

Planforslaget legger opp til etablering av rekkehusbebyggelse med 40 permanente boenheter. Leilighetene vil ha en størrelse på 117 m² BRA. Kommunen har tidligere uttalt at det kan etableres 33 boenheter, som følge av avstanden til Ås jernbanestasjon og forventede bilturproduksjon.



Figur 4: Illustrasjon av planforslag for alternativ 3 (kilde: KODA arkitekter AS).

For beregning av trafikkproduksjon er det valgt å regne for 4 alternativer:

1. Eksisterende næringsbygg
2. Eksisterende næringsbygg + 41 eksisterende midlertidige boenheter
3. Boligområde med 33 boenheter
4. Boligområde med 40 boenheter

4 (8)

NOTAT
25.09.2018

4 Bilturproduksjon

4.1 Boliger

For beregning av bilturproduksjon for bolig er det tatt utgangspunkt i at det i gjennomsnitt vil bo 2 personer per bolig for de permanente enhetene. For eksisterende midlertidige boenheter er det valgt å benytte 1 person per enhet.

I henhold til *PROSAM-rapport 218 Reisevaner i Osloområdet*, er det forutsatt en omgjøringsfaktor mellom ÅDT og YDT på 1,07. Dette viser til at turproduksjonen i hverdagen er ca. 7 % høyere enn for hele uken sett under ett.

Bilturproduksjonsfaktoren er hentet fra *Håndbok V713*, utgitt av Statens vegvesen. Her fremgår det et variasjonsområde på bilturproduksjonsfaktor mellom 2,5 og 5,0 bilturer per bolig per døgn. Grunnet planområdets beliggenhet i forhold til kollektivtilbud og sentrale målpunkter, er det videre valgt å benytte øvre del av variasjonsområdet for beregningene.

For midlertidige boenheter benyttes en bilturproduksjonsfaktor på 2 bilturer per døgn, mens det for de permanente boenhetene benyttes en faktor på 4. Justeringen er gjort i henhold til forventet antall boende per enhet.

Tabell 2: Beregnet bilturproduksjon for bolig.

Boliger	Boenheter	Personer per boenhet	Bilturproduksjonsfaktor		Bilturproduksjon	
			YDT	ÅDT	YDT	ÅDT
Alt. 1	0	-	-	-	-	-
Alt. 2	41	1	2.1	2	88	82
Alt. 3	33	2	4.3	4	141	132
Alt. 4	40	2	4.3	4	171	160

For de øvrige boenhetene i blindveien er det valgt å benytte en bilturproduksjonsfaktor på 4,5 bilturer per døgn. Dette begrunnes med at disse boligene ligger lengre fra kollektivtilbud og sentrale målpunkter, samt at faktoren skal dekke trafikken som går til et par gårdsbruk. Dette tilsvarer 131 kjøretøy per døgn (139 kjøretøy per yrkesdøgn).

4.2 Næringsbygg

Næringsbygget er oppdelt i 4 forskjellige kategorier; disponible rom, kontorer og sosialrom, lager og produksjon. For videre bruk er det valgt å legge sammen disponible rom under kategorien kontorer, mens lager og produksjon går som lett industri. Næringsbygget vil følgelig utgjøre 334 m² kontorlokaler og 1 553 m² lett industri.

4.2.1 Kontor

For kontor har vi tatt utgangspunkt i at det vil være 4 ansatte per 100 m² BRA. Basert på arealtall, tilsvarer dette 13 ansatte. Videre har vi benyttet *SINTEF-rapport A25302 Erfaringstall for turproduksjon* for å estimere forventet bilturproduksjon til kontorlokalene.

Fra rapporten fremgår det en forventet bilturproduksjon på 1,8 bilturer per ansatt til stede på normaldager. Videre forutsettes det at kontoret er stengt i helgene. Bilturproduksjonsfaktoren blir da $1,8 \cdot (5/7) = 1,3$ per ansatt per døgn.

Tabell 3: Beregnet bilturproduksjon for kontor.

Kontor	Areal [m ²]	Antall ansatte	Bilturproduksjonsfaktor		Bilturproduksjon	
			YDT	ÅDT	YDT	ÅDT
	334	13	1.8	1.3	24	17

4.2.2 Lett industri

Beregnet bilturproduksjon tilknyttet lett industri er hentet fra SINTEF-rapport A25302. Fra rapporten fremgår det en gjennomsnittlig bilturproduksjon per 100 m² gulvareal på 1,9 bilturer per virkedag. For lett industri er det valgt å ikke korrigere bilturproduksjonsfaktoren, da det er ventet noe aktivitet også i helgene. Siden den beregnede trafikkmengden er lav, vil det være lite forskjell mellom YDT og ÅDT.

Tabell 4: Beregnet bilturproduksjon for lett industri.

Lett industri	Areal [m ²]	Bilturproduksjonsfaktor		Bilturproduksjon	
		YDT	ÅDT	YDT	ÅDT
	1553	1.9	1.9	30	30

4.3 Bilturproduksjon for alternativene

Beregningene viser at trafikproduksjonen for de forskjellige alternativene varierer mellom 47 kjt/døgn og 171 kjt/døgn. Mellom dagens situasjon (alt. 2) og tilrettelegging av 40 boenheter (alt. 4), er det forventet en økning på 30 kjt/døgn.

Tabell 5: Oversikt over forventet bilturproduksjon for de ulike alternativene.

Alternativer	Planområdet		Brekkeveien v/planområdet	
	YDT	ÅDT	YDT	ÅDT
Alt. 1	54	47	193	177
Alt. 2	141	129	281	259
Alt. 3	141	132	281	263
Alt. 4	171	160	310	291

Trafikken som produseres av de øvrige boligene i Brekkeveien er lik mellom alle alternativene, og utgjør 131 kjt/døgn. Produsert trafikk som følge av omregulering vurderes til å ikke gi større endringer av den totale trafikkmengden gjennom døgnet.

4.4 Fordeling av trafikk på veinettet

Da Brekkeveien sør for planområdet er en blindvei, vil tilnærmet all trafikk som produseres av planområdet gå nordover langs Brekkeveien. Det er ventet at majoriteten av trafikken vil følge Brekkeveien inn mot Ås sentrum.

5 Konsekvenser av planforslaget

Det er forutsatt at timen med størst trafikk utgjør 15 % av YDT for kontor og lett industri. For boliger er det antatt en tilsvarende faktor på 13 % av YDT, og er også gjeldende for øvrige boenheter i søndre del av Brekkeveien.

Største time	Planområdet [kjt/t]	Brekkeveien v/planområdet [kjt/t]
Alt. 1	8	26
Alt. 2	19	38
Alt. 3	18	36
Alt. 4	22	40

Beregningene viser at trafikkproduksjonen i største time for de forskjellige alternativene varierer mellom 8 kjt/t og 22 kjt/t. Mellom dagens situasjon (alt. 2) og tilrettelegging av 40 boenheter (alt. 4), er det forventet en økning på 3 kjt/t. I praksis er det ikke forventet endring i trafikk mellom de tre alternativene 2, 3 og 4.

Trafikken som produseres av de øvrige boligene i Brekkeveien er lik mellom alle alternativene, og utgjør 18 kjt/t. Produsert trafikk som følge av omregulering vurderes til å ikke ha større negativ effekt på trafikkavviklingen. Avviklingen etter utbyggingen vil være tilnærmet lik dagens situasjon.

6 Oppsummering

Det er utarbeidet en trafikkanalyse i forbindelse med en planlagt omregulering av eksisterende næringsbygg med midlertidige boenheter til rekkehusbebyggelse. Det er beregnet forventet trafikkproduksjon for fire alternativer.

Ved å sammenligne dagens bruk mot utbygging av 40 rekkehus, fremgår det en forventet økning på 30 kjt/døgn og 3 kjt/t i rushperiodene. Produsert trafikk som følge av omregulering vurderes til å ikke ha større negativ effekt på trafikkavviklingen. Avviklingen etter utbyggingen vil være tilnærmet lik dagens situasjon.

Eksisterende kollektivtilbud ved planområdet vurderes som svært dårlig. Det er heller ikke tilrettelagt infrastruktur for myke trafikanter.