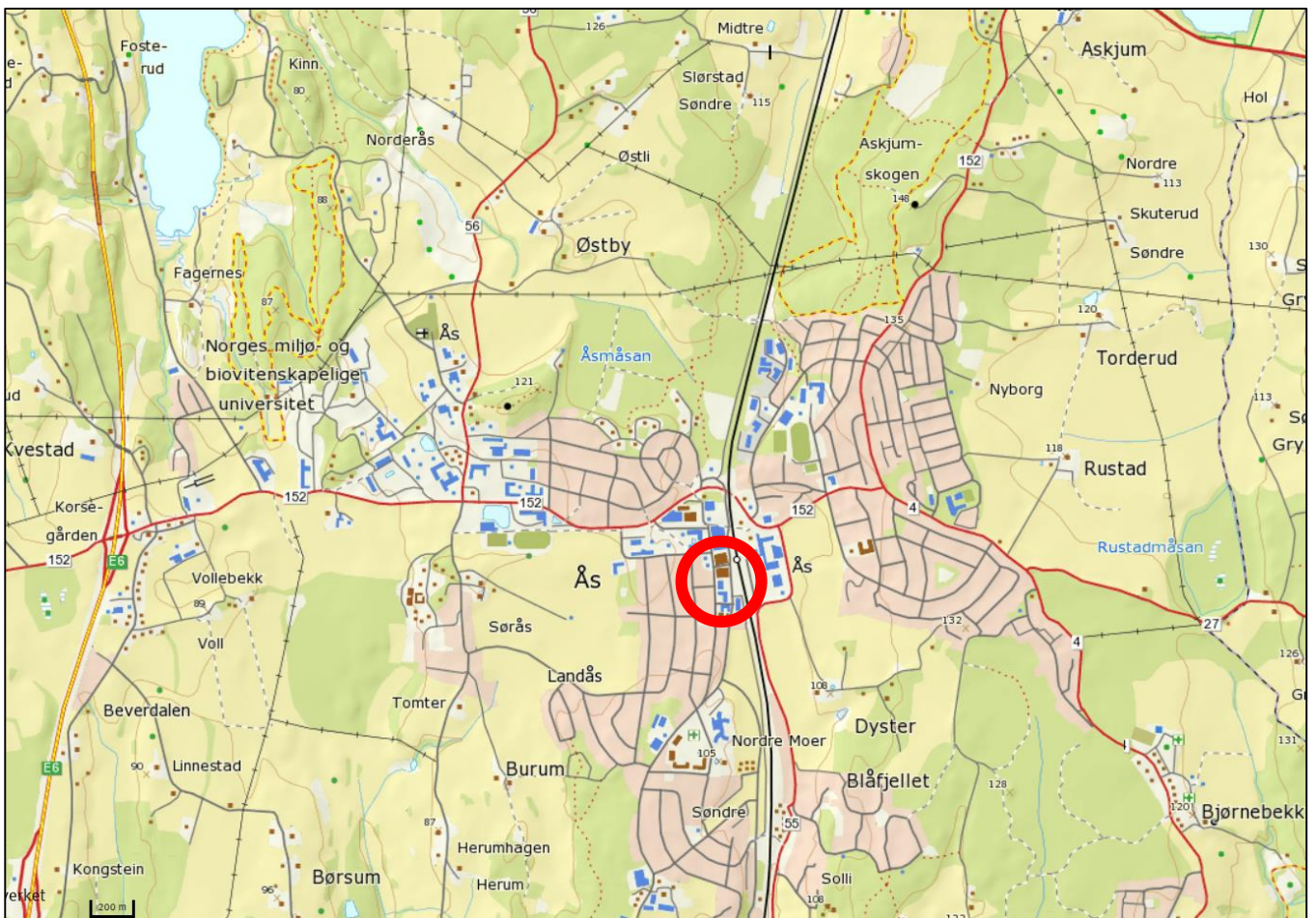


Moerveien 10, Ås kommune  
**TRAFIKKANALYSE**



**FORORD**

Hathon Holding AS ønsker å regulere Moerveien 10 i Ås kommune til ny sentrumsbebyggelse med forretning, kontor og tjenesteyting.

Tiltaket faller ikke inn under oppfangskriteriene i forskrift til Plan- og bygningslovens § 4-2 "Planbeskrivelse og konsekvensutredninger», og krever derfor ikke full konsekvensutredning.

Hensikten med foreliggende rapport er å gjøre rede for de trafikale konsekvenser av planforslaget som er utarbeidet av Hille Melbye Arkitekter AS for Moerveien 10 AS.

Trafikkanalysen er utarbeidet av Norsam AS med Kristin Sande som kontaktperson i Hille Melbye Arkitekter AS.

Oslo, 25.09.2015

Norsam AS

**INNHold**

	Side
<b>1. BAKGRUNN OG HENSIKT .....</b>	<b>4</b>
<b>2. PLANOMRÅDET OG INFLUENSOMRÅDET .....</b>	<b>4</b>
<b>3. DAGENS SITUASJON .....</b>	<b>4</b>
3.1 Arealbruk.....	4
3.2 Veger og gater .....	5
3.3 Trafikkvolum (figur 5).....	10
3.4 Trafikkulykker (figur 6 og tabell 1).....	11
3.5 Kollektivtrafikk (figur 7 og tabell 2).....	12
3.6 Parkering.....	13
3.7 Varelevering.....	14
<b>4. PLANER OG FØRINGER.....</b>	<b>14</b>
4.1 Kommuneplan .....	14
4.2 Gjeldende regulering .....	16
<b>5. PLANFORSLAGET .....</b>	<b>16</b>
<b>6. TRAFIKKANALYSE .....</b>	<b>17</b>
6.1 Metode .....	17
6.2 Analysealternativer .....	17
6.3 Befolkningsdata.....	17
6.4 Arealgrunnlag.....	18
6.5 Beregningsgrunnlag for bosatte og turgenerering.....	18
6.6 Bosatte og ansatte .....	19
6.7 Parkering.....	19
6.8 Turgenerering.....	22
6.9 Biltrafikk – beregning på grunnlag av arealbruk .....	26
6.10 Biltrafikk – beregning på grunnlag av parkeringsdekning.....	29
6.11 Nyskapt biltrafikk .....	29
6.12 Kollektivtrafikk .....	29
6.13 Trafikk fordelt i vegnettet .....	30
6.14 Trafikkavvikling.....	32
6.15 Trafikksikkerhet .....	33
<b>7. AVBØTENDE TILTAK.....</b>	<b>33</b>

## 1. BAKGRUNN OG HENSIKT

Moerveien 10 AS skal regulere Moerveien 10 i Ås kommune til ny sentrumsbebyggelse med forretning, kontor og tjenesteyting.

Hensikten med foreliggende rapport er å gjøre rede for de trafikale konsekvenser av planforslaget.

## 2. PLANOMRÅDET OG INFLUENSOMRÅDET

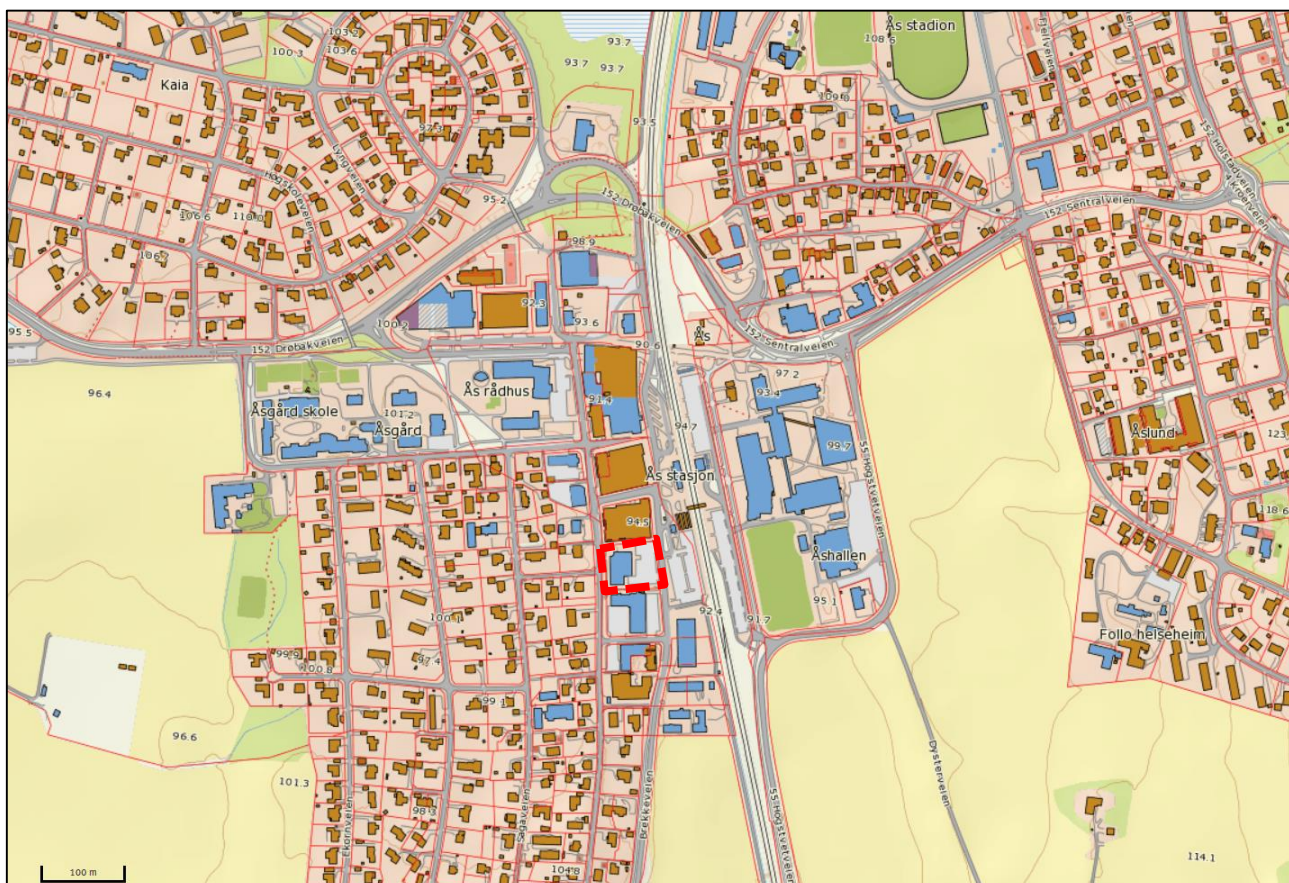
### Planområdet

Planområdet er på ca 3,3 da og ligger sentralt i Ås sentrum, mellom Moerveien i vest og Brekkeveien i øst, mot naboeiendom 54/109 (Mattilsynet) i sør og mot veiformål i nord.

Ås jernbanestasjon ligger rett på østsiden av Brekkeveien.

### Influensområdet

Trafikale konsekvenser av planforslaget er vurdert i forhold til dagens hovedvegnett i området (E6, Fv152, Fv56, Fv55, Fv4, Fv27)



Figur 1 : Oversiktskart der avgrensningen av planområdet er vist med rød, stiplet strek. (Kilde : Kartverket).

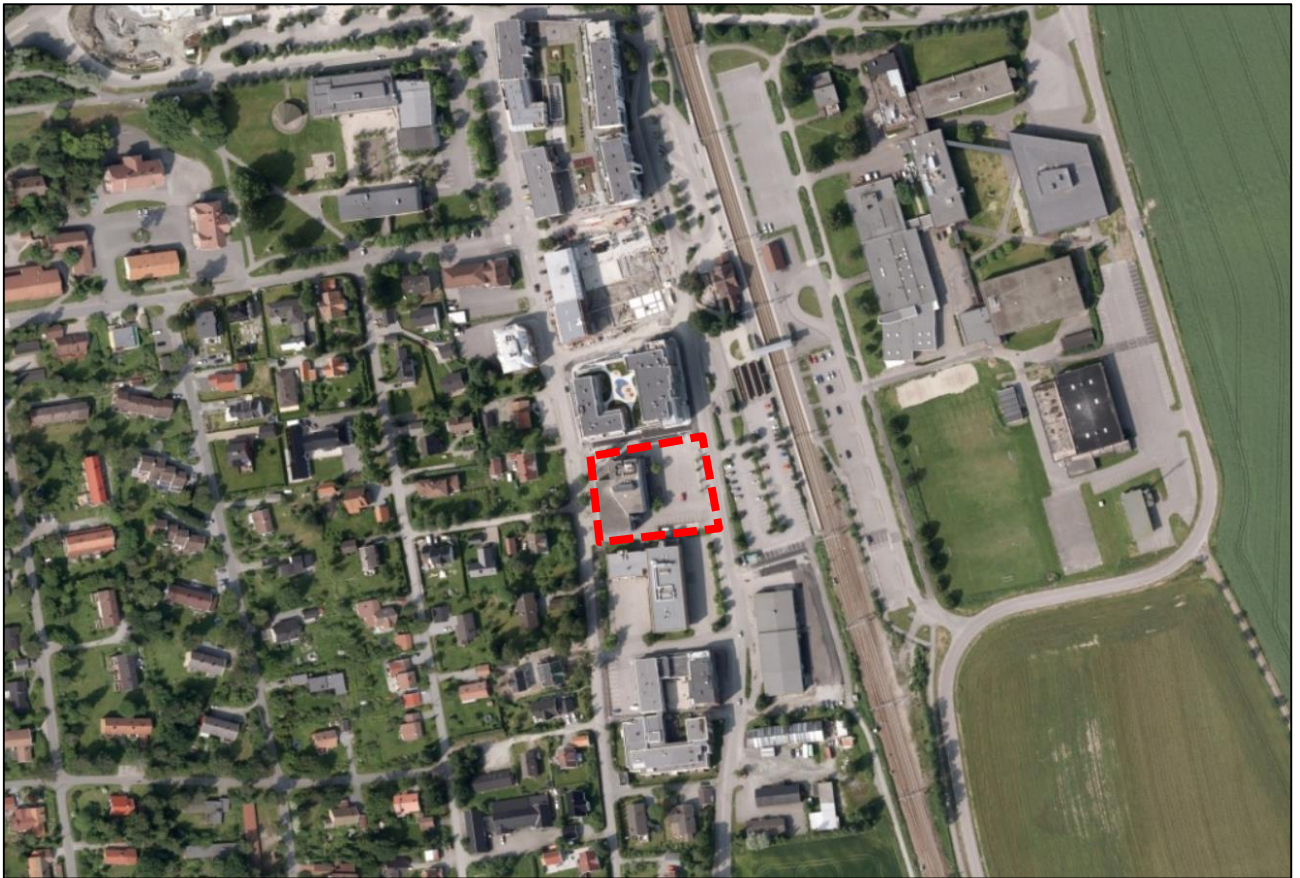
## 3. DAGENS SITUASJON

### 3.1 Arealbruk

På vestre del av tomten er det i dag et næringsbygg i tre høye etasjer pluss kjeller. Bygget inneholder forretning, kontor og helserelevante virksomheter.

På østre del av planområdet er det et parkeringsareal for kunder.





Bilde 1 : Oversiktsbilde av dagens situasjon der planområdet er vist med rød, stiplet strek  
(Kilde : Norge i bilder)

### 3.2 Veger og gater

#### Datagrunnlag

Dagens situasjon er dokumentert med bilder og data fra Nasjonal vegdatabank.

#### Veg- og gatenett (figur 2 og 3)

Drøbakveien (Fv152) er fylkesveg.

Både Brekkeveien, Moerveien og de øvrige vegen ved planområdet er kommunale veger / gater.

Drøbakveien er ført i kulvert under Brekkeveien og jernbanen (bilde 4).

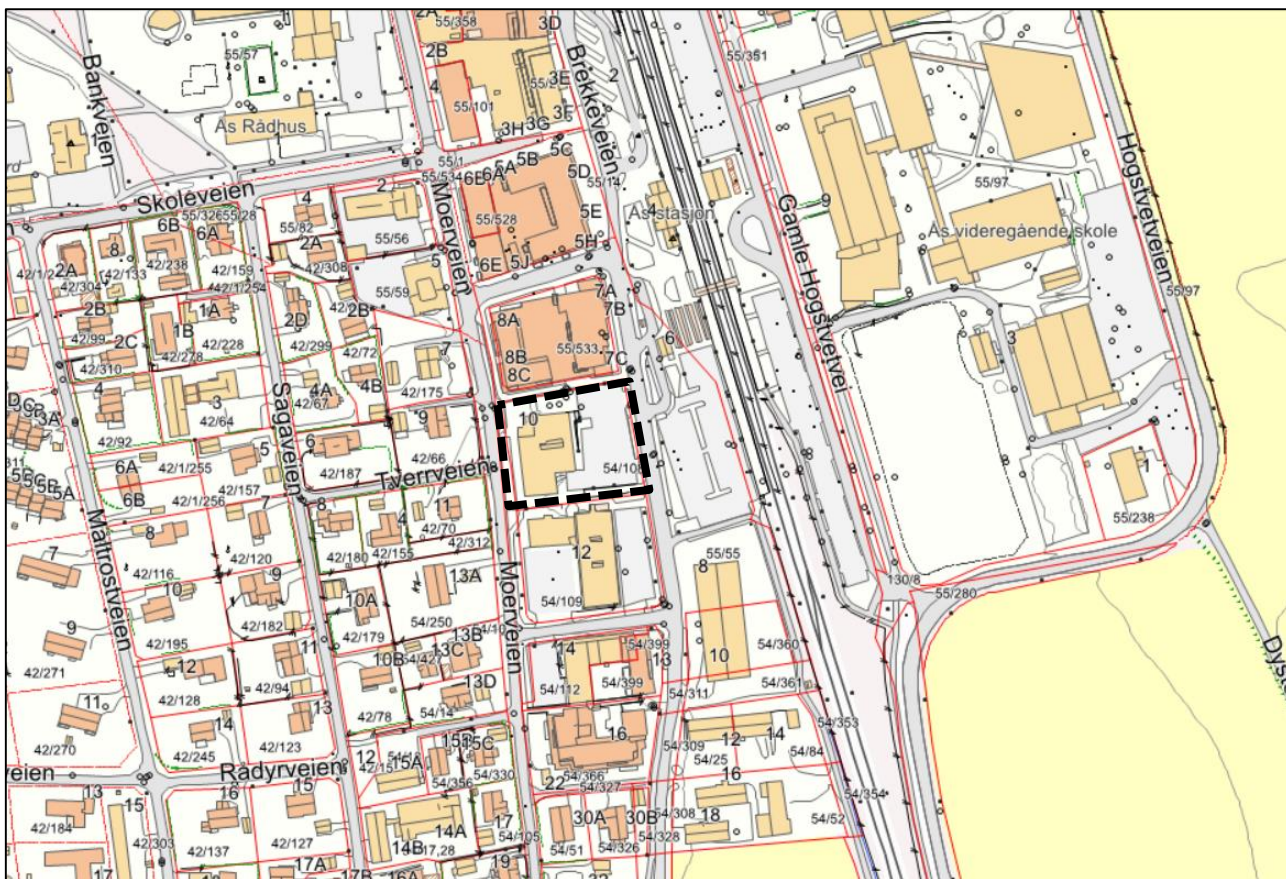
Sentrumsområdet på vestsiden av jernbanen er knyttet til Drøbakveien via Brekkeveien og Rådhusplassen i 2 kanaliserte T-kryss (bilde 2 og 3). Trafikken i både Brekkeveien og Rådhusplassen er regulert med vikeplikt mot Drøbakveien.

Gående og syklende kan krysse via 2 planskilte kryssinger ved Ås stasjon (kulvert og bru). I tillegg kan Drøbakveien krysses planskilt i krysset med Rådhusplassen (bru) og i krysset med Brekkeveien (bru).

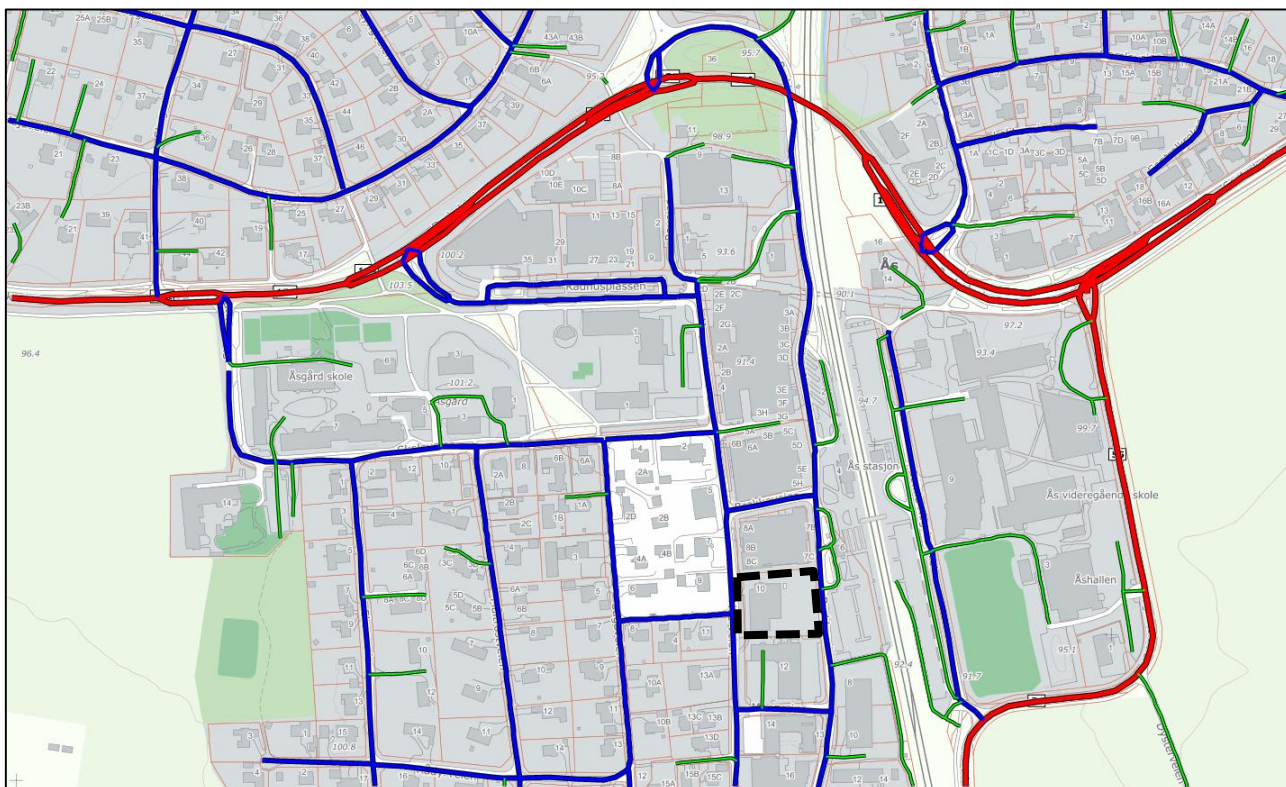
I kollektivknutepunktet ved Ås stasjon er det tilrettelagt med bussterminal, drosjer og parkering for biler (innfartsparkering) og sykler.

Moerveien 10 har i dag kjøreadkomst fra Brekkeveien der det er to innkjørsler til parkeringsarealet samt en innkjørsel til varelevering.





Figur 2 : Dagens veg- og gatenett. Planområdet er merket med svart, stiplet strek.



Figur 3 : Dagens veg- og gatenett. Rød = Fylkesveg, Blå = Kommunal veg, Grønn = Privat veg (Kilde : Nasjonal vegdatabank). Planområdet er merket med svart, stiplet strek.





Bilde 2 : Drøbakveien (Fv152) sett mot øst i krysset med Rådhusplassen (Kilde : Google, okt. 2010)



Bilde 3 : Drøbakveien (Fv152) sett mot øst i krysset med Brekkeveien (Kilde : Google, okt. 2010)





Bilde 4 : Drøbakveien (Fv152) sett mot øst i krysset med Brekkeveien (Kilde : Google, okt. 2010)



Bilde 5 : Moerveien sett mot nord ved Moerveien 10 med bilparkering langs vestsiden av bygget.



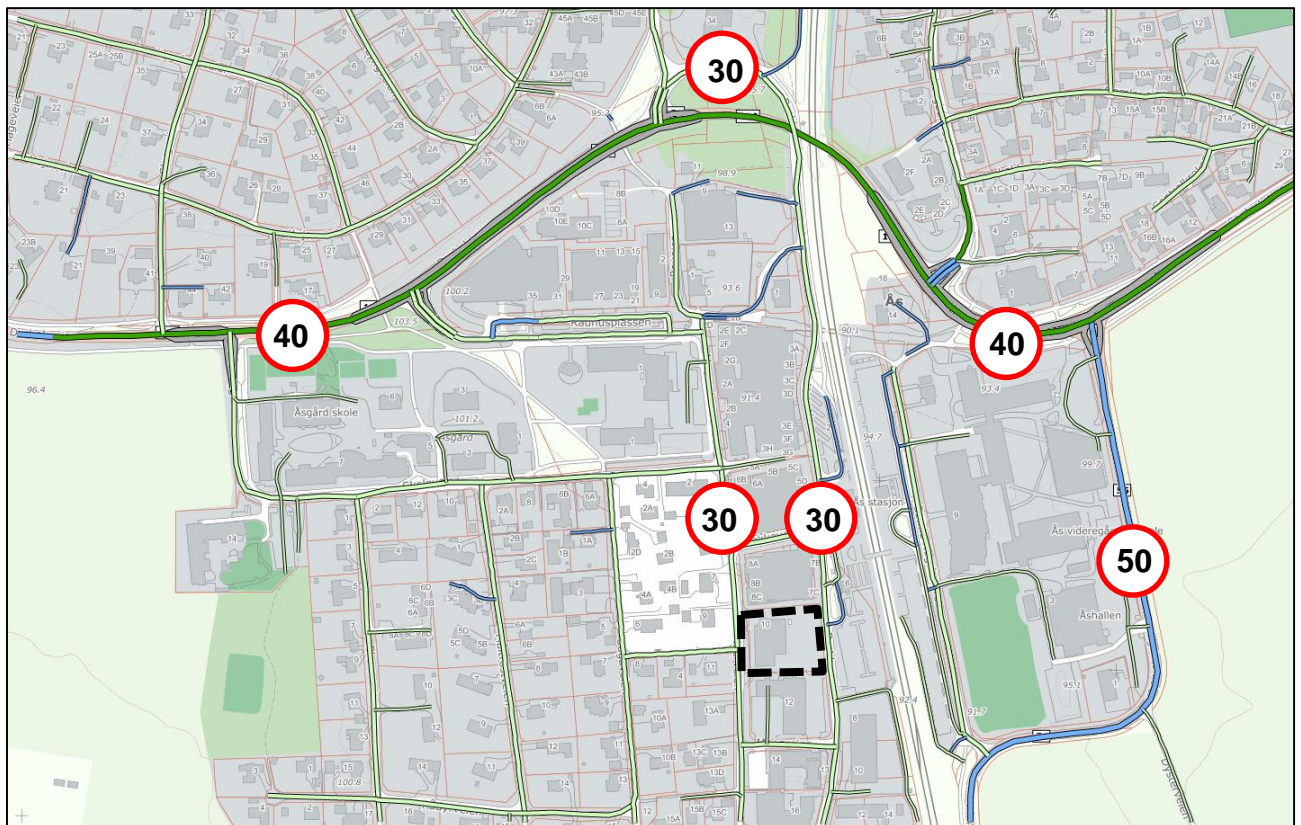


Bilde 6 : Brekkeveien sett mot nord ved Moerveien 10 med parkeringsplass på østsiden av bygget

#### Skiltet fartsgrense (figur 4)

Ved planområdet gjelder følgende fartsgrenser :

- 30 km/t i Moerveien og Brekkeveien
- 40 km/t i Drøbakveien (Fv152)



Figur 4 : Skiltet fartsgrense (Kilde : Nasjonal vegdatabank). Planområdet er merket med svart, stiplet strek.



### 3.3 Trafikkvolum (figur 5)

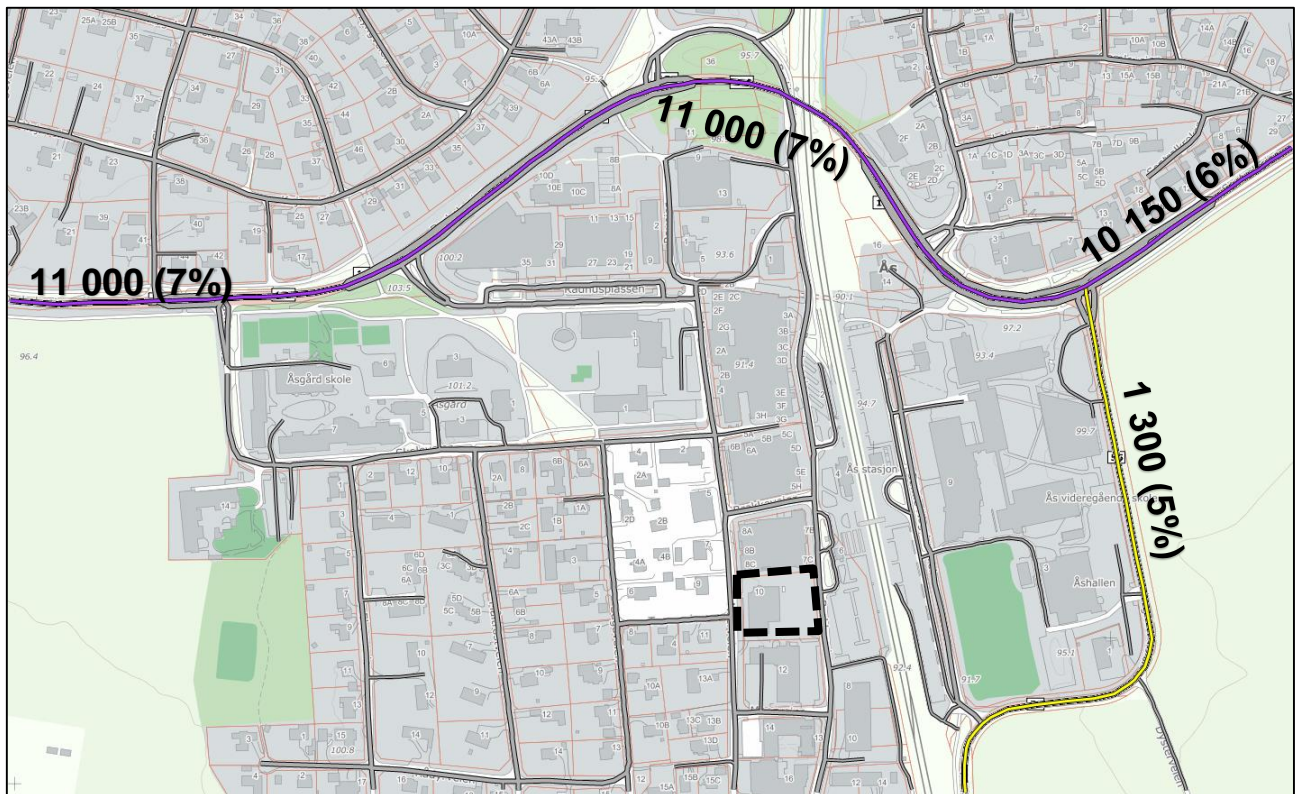
#### Trafikkbegreper

ÅDT Gjennomsnittlig døgntrafikk for alle dager over et helt år

YDT Gjennomsnittlig døgntrafikk for alle yrkesdagen (mandag – fredag) over en uke

#### Nasjonal vegdatabank

Ved planområdet er døgntrafikken ÅDT ca. 11 000 (7% tungtrafikk) i Drøbakveien. På østsiden av jernbanen har Hogstvetveien (FV55) ÅDT 1 300 (5% tungtrafikk).



Figur 5 : Dagens døgntrafikk (ÅDT) med tungtrafikkandel vist i parentes (Kilde : Nasjonal vegdatabank). Planområdet er merket med svart, stiplet strek.

#### Lokalgater

Det foreligger ikke data fra trafikktegninger i Moerveien og Brekkeveien ved planområdet.

Ås kommune har gjennomført fartsmålinger i Brekkeveien ved Dr. Sørdrings vei i perioden 21.-28. april 2015 . I løpet av den perioden passerte det 10 269 kjøretøy.

Snittet i Brekkeveien ved Dr. Sørdrings vei gir et ukegjennomsnitt på UDT 1 500. Dersom det antas at UDT ligger ca. 10 lavere enn YDT gir dette YDT 1650.

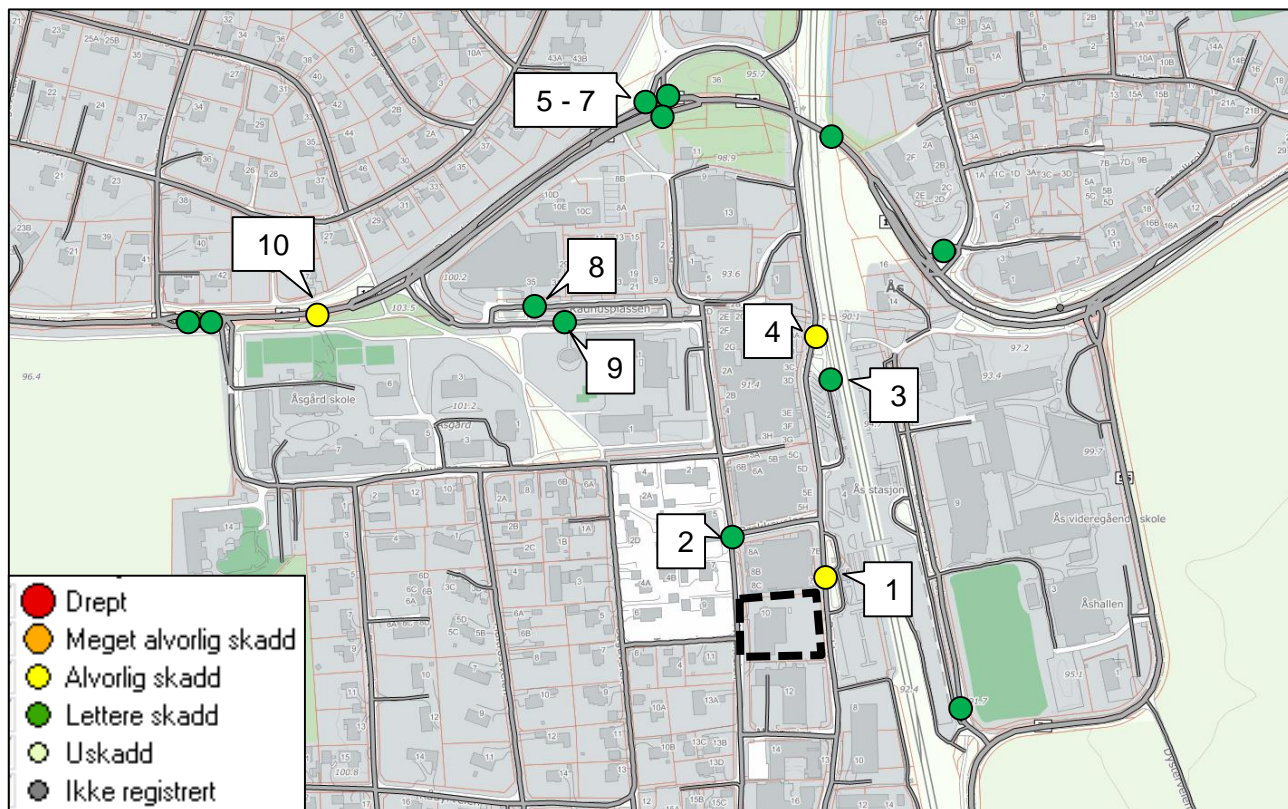
Vurdert ut fra vegnett og arealbruk i området anslås trafikken i et snitt ved Ås stasjon å være ÅDT ca. 3000 i Brekkeveien / ÅDT 1000 i Moerveien.



### 3.4 Trafikkulykker (figur 6 og tabell 1)

I 10-års perioden 2005 – 2014 er det registret 10 trafikkulykker i veg- og gatenettet mellom planområdet og Drøbakveien. Dette fordeler seg med 3 fotgjengerulykker, 1 sykkelulykke, 3 MC-ulykker og 3 bilulykker. 2 ulykker medførte alvorlig personskade, mens de øvrige 8 medførte lettere personskade.

Ulykkene i krysset mellom Drøbakveien og Brekkeveien inntraff alle i mellom venstresving fra Drøbakveien – vest og motgående trafikk i Drøbakveien. Dette kan tyde på dårlig sikt mot trafikk i kulverten under jernbanen. Forøvrig er det ikke noe tydelig mønster i ulykkesregistreringen.



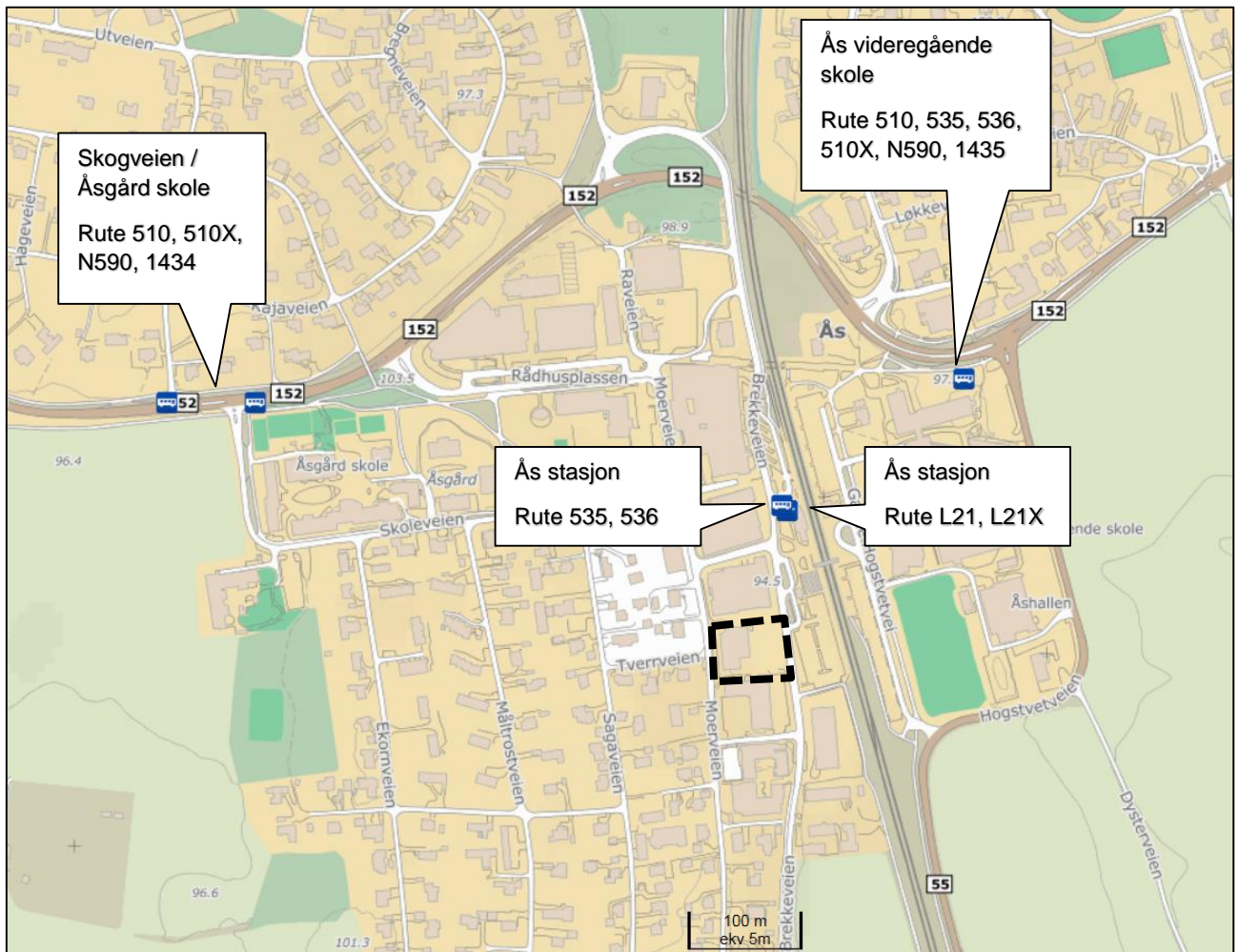
Figur 6 : Trafikkulykker 2005 – 2014 (Kilde : Nasjonal vegdatabank). Nummereringen henviser til tabell 1. Planområdet er merket med svart, stiplet strek.

Nr.	År	Ulykke	Ulykkestype	Skadeomfang
1	2010	Fotgjengerulykke	Fotgjenger oppholdt seg i kjørebanelen	Alvorlig skade
2	2007	MC-ulykke	Venstresving / møtende trafikk	Lettere skade
3	2011	Bilulykke	Enslig kjøretøy / utforkjøring	Lettere skade
4	2012	MC-ulykke	Enslig kjøretøy veltet i vegen	Alvorlig skade
5	2007	Bilulykke	Venstresving / møtende trafikk	Lettere skade
6	2014	MC-ulykke	Kryssende kjøreretninger	Lettere skade
7	2012	Bilulykke	Venstresving / møtende trafikk	Lettere skade
8	2014	Sykkelulykke	Kryssende kjøreretninger	Lettere skade
9	2007	Fotgjengerulykke	Fotgjenger krysset kjørebanelen	Lettere skade
10	2008	Fotgjengerulykke	Fotgjenger krysset kjørebanelen	Lettere skade

Tabell 1 : Trafikkulykker 2005 – 2014 (Kilde : Nasjonal vegdatabank)

### 3.5 Kollektivtrafikk (figur 7 og tabell 2)

Planområdet har god kollektivdekning med lokaltog på Ås stasjon og bussruter med stoppested ved stasjonen og langs Drøbakveien.



Figur 7 : Stoppesteder og kollektivruter ved planområdet (Kilde : Ruter). Planområdet er merket med svart, stiplet strek.

Transportmiddel	Rute		Avgangsfrekvens pr. retning pr. time			Kommentar
			Rush	Dag	Kveld	
Tog	L21 L21X	Skøyen – Oslo S - Moss	1	1	1	
Buss	510	Langhus – Ski – Ås - Drøbak	4	4	2	
Buss	535	Garder – Kroer – Ås stasjon	1	1	-	
Buss	536	Dyster – Eldor – Ås stasjon	2	-	-	Rushrute

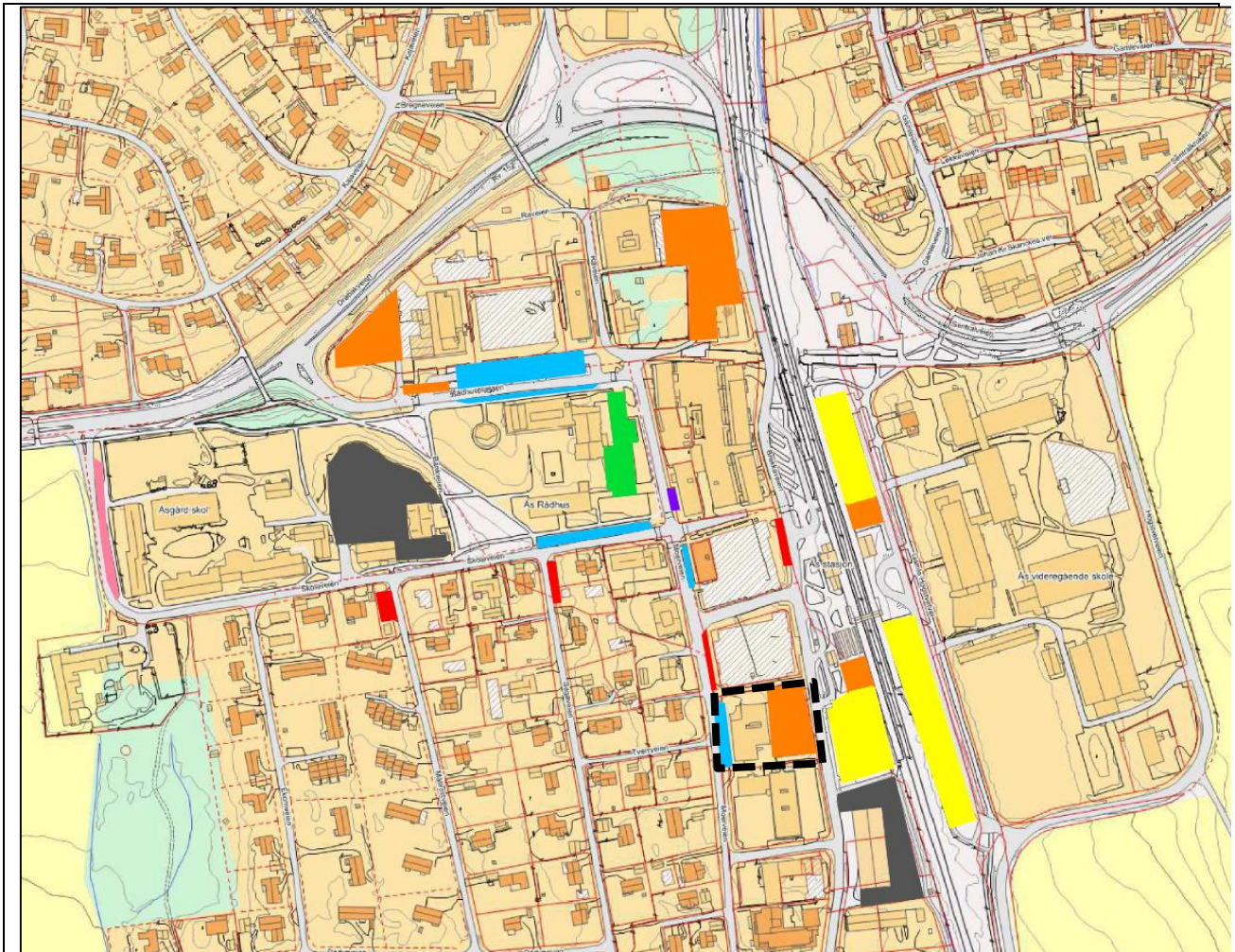
Tabell 2 : Avgangsfrekvens for kollektivtilbudet ved planområdet



### 3.6 Parkering

#### Bilparkering

Det er i dag ca. 70 parkeringsplasser innenfor planområdet. Plassene på vestsiden av bygget er regulert parkering på inntil 2 timer, mens plassene på østsiden av bygget er avgiftsbelagt med gratis parkering på inntil 2 timer.



**Figur 8 :**  
*Parkeringsregulering  
i Ås sentrum.  
Planområdet er  
merket med svart,  
stiplet strek.*

#### FORKLARING

	Fri parkering, ingen regulering		For Ås kommunes ansatte med spesiell tillatelse
	2 timers parkering fra 08-17 og (08-15)		Privateid parkering m/ automat
	4 timers parkering fra 09-17 og (09-15)		15 minutters parkering fra 08-17 og (08-15)
	Jernbaneverkets parkering for togpendlere m/ oblat		Parkering forbudt i tidsrommet fra 07-09 og 15-17

#### Sykkelparkering

Det er tilrettelagt for sykkelparkering ved hovedinngangen mot Moerveien.

### 3.7 Varelevering

Dagens varelevering skjer fra via innkjørsel fra Brekkeveien.
























## 4. PLANER OG FØRINGER

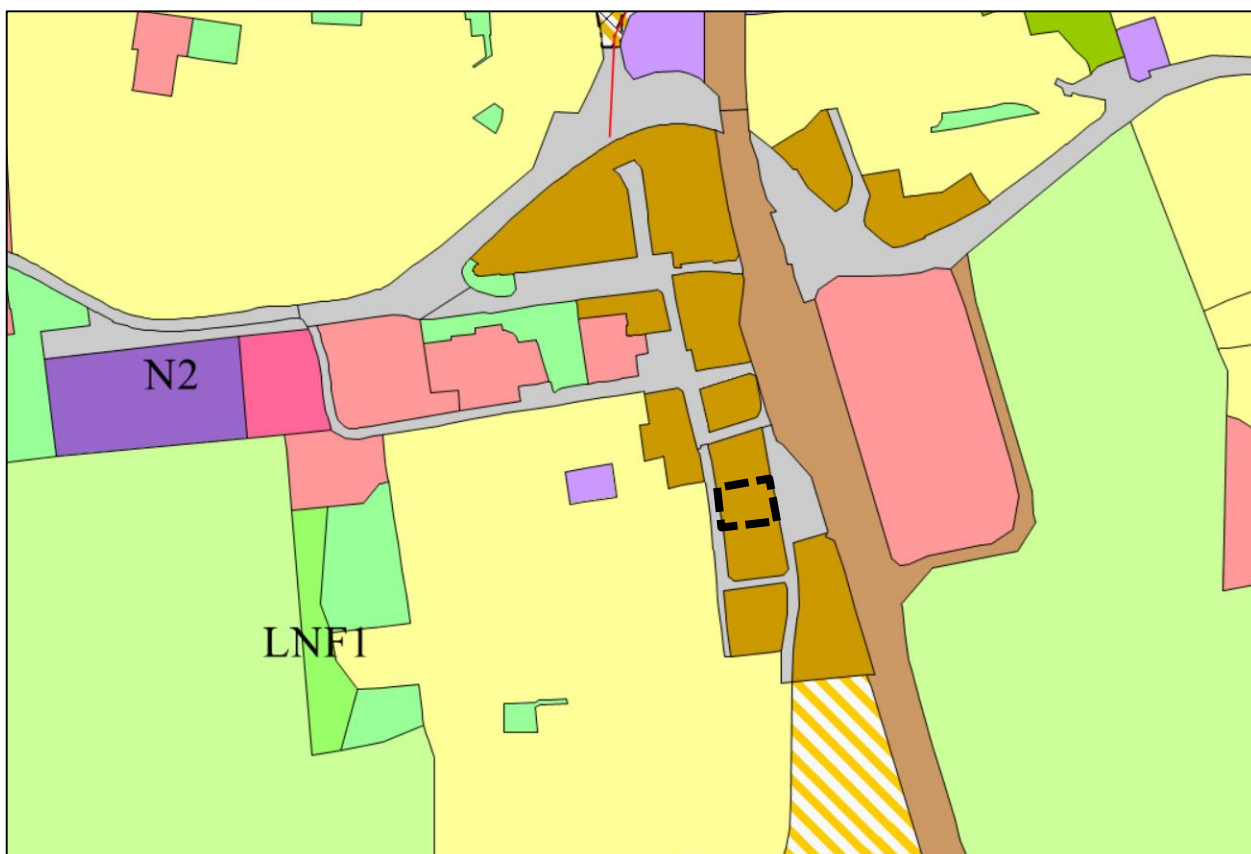
### 4.1 Kommuneplan

#### Kommuneplan 2011-2023

Planen ble vedtatt av kommunestyret 06.04.2011, men med innsigelser. Nå er den ferdig oppdatert i henhold til avgjørelsen av innsigelsene i Miljøvern-departementet.

I kommuneplanen 2011 – 2023 er planområdet disponert til sentrumsformål.

TEGNFORKLARING		Ås kommune
Nåværende	Framtidig	
§ 11-7. Arealformål		
		Boligbebyggelse
		Fritidsbebyggelse
		Næringsbebyggelse
		Bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting
		Sentrumsformål
		Idrettsanlegg
		Grønnstruktur
		Kombinert bebyggelse
		Fritids- og turistformål
		Landbruks-, natur- og friluftsområder - A
		Landbruks-, natur- og friluftsområder - B
		Råstoffutvinning
		Kollektivknutepunkt



Figur 9 : Utsnitt av Kommuneplan 2011-2023 – arealdelen (Kilde : Ås kommune). Planområdet er merket med svart, stiplet strek.



I bestemmelsene til kommuneplanen er det flere formuleringer som angår trafikk og parkering

**§ 5. Utbygging i Ås tettsted (Ås tettsted defineres slik SSB definerer tettstedet)**

**(pbl § 11-9 pkt. 5)**

I Ås tettsted gjelder følgende:

- For tett bebyggelse skal parkering for bil og sykkel planlegges samlet og primært være løst i fellesanlegg. Disse fellesanleggene skal vurderes lagt under bakken.
- Ved alle større utbyggingsprosjekter skal en viss andel av parkeringsplasser tilrettelegges for personer med nedsatt funksjonsevne og for ladestasjoner for elbiler.

**§ 11. Forhold som skal avklares og belyses i videre reguleringsarbeid (pbl § 11-9 pkt 8)**

Trafikk

Reguleringsforslag som inneholder tiltak som kan medføre økning i biltrafikk på over 400 ÅDT (årsdøgntrafikk) eller tungtransport på over 200 ÅDT, skal suppleres med en trafikkprognose og en vurdering av kapasitet og trafiksikkerhet for atkomsten til tiltaket inklusive berørte veikryss.

**§ 13. Bebyggelse og anlegg (pbl § 11-7 pkt. 1)**

- Det skal anordnes minst to bilplasser for hver familieleilighet, og minst en bilplass for hver hybelleilighet, enten som åpne plasser eller i carport/garasje.

Kommuneplan 2015-2027

Kommunestyret i Ås vedtok i møte den 11.02.2015 og den 14.03.2015 å legge forslag til Kommuneplan for Ås 2015-2027 ut til offentlig ettersyn.

I kommuneplanen 2015 – 2027 er planområdet foreslått disponert til sentrumsformål.

I bestemmelsene til kommuneplanen er det flere formuleringer som angår trafikk og parkering

**7. Trafiksikkerhet og fremkommelighet**

- § 7.3 Planforslag som inneholder tiltak som kan medføre økning i biltrafikk på over 400 ÅDT (årsdøgntrafikk) eller tungtransport på over 200 ÅDT, skal suppleres med en trafikkprognose og en vurdering av kapasitet og trafiksikkerhet for atkomsten til tiltaket inklusive berørte veikryss.
- § 7.4 Ved etablering av næringsvirksomhet skal det legges til rette for trafiksikker og effektiv varelevering, primært på egen grunn. Krysningpunkter med gående og syklende skal unngås.

**8. Parkering**

- § 8.1 Det skal avsettes plass for sykler og biler.
- § 8.2 Sykkelparkering skal plasseres nær hovedinngang og være overbygd der det vurderes som hensiktsmessig.

**17. Tettstedsutvikling**

§ 17.2 For tett bebyggelse skal parkering for bil planlegges samlet og fortrinnsvis løses i fellesanlegg.

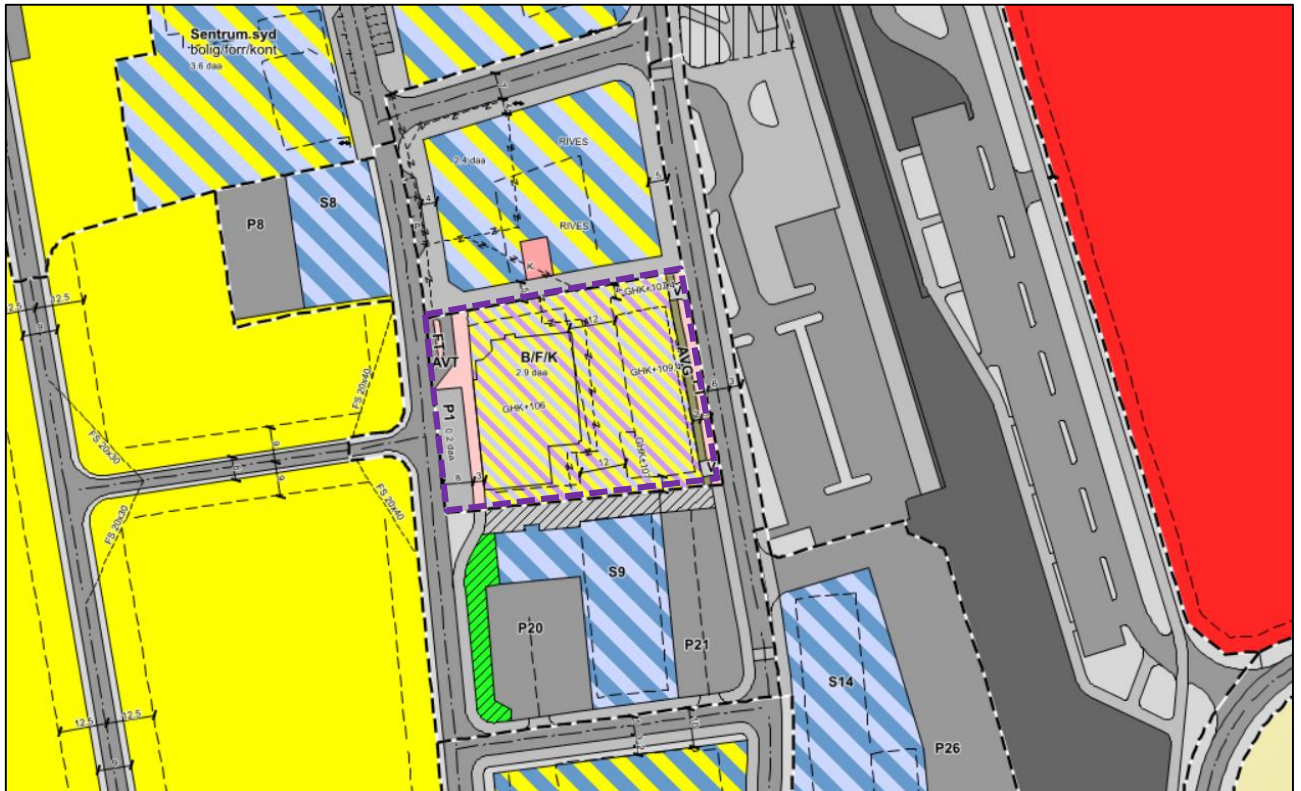
**18. Bestemmelser for boligbebyggelse**

§ 18.2 Parkering

Det skal opparbeides to parkeringsplasser for hver boenhet, og én parkeringsplass for hver sekundærleilighet, enten som åpne plasser eller i carport/garasje. Parkerings-plassene skal opparbeides på egen eiendom.

## 4.2 Gjeldende regulering

Planområdet er i dag regulert til bolig / forretning / kontor



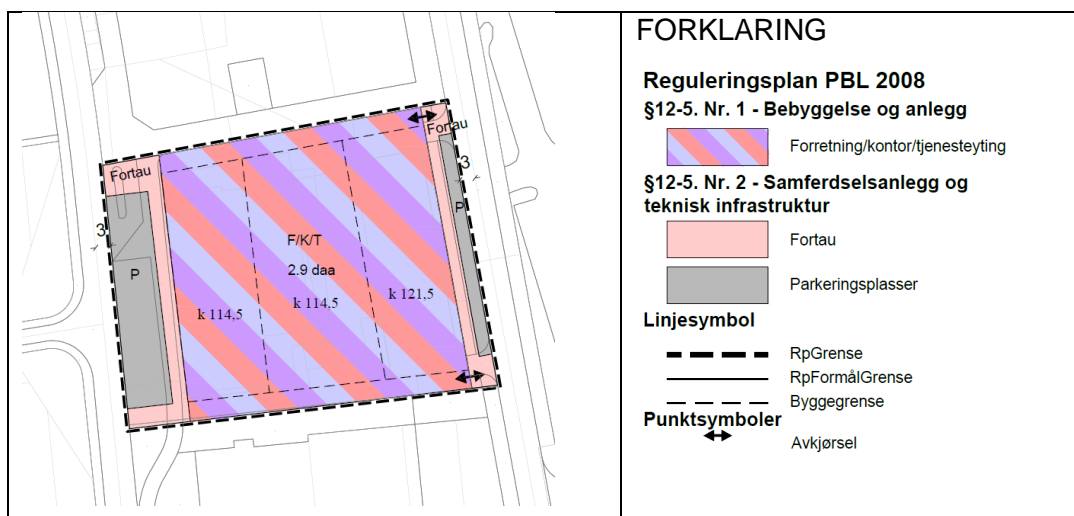
Figur 10 : Gjeldende regulering (Kilde : Ås kommune). Planområdet er merket med fiolett, stiplet strek.

## 5. PLANFORSLAGET

Planforslaget legger til rette for ny sentrumsbebyggelse med forretning, kontor og tjenesteyting. Kjøreadkomst foreslås tilknyttet Brekkeveien..

Bilparkering foreslås etablert i garasje samt som bakkeparkering langs Moerveien og Brekkeveien, mens sykkelparkering foreslås på gateplan ved inngangene og i parkeringskjeller.

Det er lagt opp til at varelevering skjer fra Brekkeveien.



Figur 11 : Forslag til reguleringsplan (Kilde : Hille Melbye Arkitekter AS)



## 6. TRAFIKKANALYSE

### 6.1 Metode

Trafikkanalysen er gjennomført på grunnlag av :

- Erfaringsdata fra reisevaneundersøkelser
- Erfaringsdata for sammenhengen mellom arealbruk og trafikk
- Erfaringsdata for sammenhengen mellom parkeringsdekning og trafikk

De mest aktuelle erfaringsdata er dokumentert i

- Statens vegvesens håndbok 146: Trafikkberegninger
- Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport (TØI)
- Prosamrapport 137 : Turproduksjonstall for boliger i Oslo og Akershus
- Prosamrapport 202 : Reisevaner i Oslo og Akershus

Generert trafikk er beregnet på 2 måter :

1. På grunnlag av arealbruk
2. På grunnlag av parkeringsdekning

### 6.2 Analysealternativer

Trafikkanalysen omfatter 3 scenarier :

- Dagens situasjon innen planområdet
- Utbygging i samsvar med gjeldende regulering
- Utbygging i samsvar med planforslaget

### 6.3 Befolkningsdata

Folke- og boligtellingsen i 2011 viser følgende i Ås kommune :

- Ca. 65% av befolkningen bor i eneboliger, mens ca. 11% bor i boligblokker.
- Ca. 20% av boligtilbudet er boenheter i boligblokker.
- I Ås kommune bor det gjennomsnittlig 2,18 personer pr. boenhet

Boligtype	Befolkning		Boenheter		Befolkning pr. boenhet
	Antall	Andel	Antall	Andel	
Enebolig	10 915	64,8 %	4 281	55,3 %	2,55
Tomannsbolig	1 746	10,4 %	691	8,9 %	2,53
Rekkehus, kjedehus, andre småhus	2 097	12,4 %	932	12,0 %	2,25
Boligblokk	1 819	10,8 %	1 524	19,7 %	1,19
Bygning for bofellesskap	103	0,6 %	133	1,7 %	0,77
Annen bygningstype	169	1,0 %	180	2,3 %	0,94
Uoppgitt bygningstype		0,0 %	0	0,0 %	
Sum	16 849	100,0 %	7 741	100,0 %	2,18

Tabell 3 : Befolkning og boliger i Ås kommune i 2011 (Kilde : SSB)

Statistikken gir et uvanlig lavt personbelegg i boligblokker. Dette kan kanskje forklares med mange studentboliger i tilknytning til Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU).

Trafikkanalysen er utført med 1,8 bosatte pr. boenhet i boligblokk.

## 6.4 Arealgrunnlag

Tabell 4 viser arealgrunnlaget for trafikkanalysen.

Arealbruken i planforslaget og utbyggingspotensialet i gjeldende regulering er vurdert av Hille Melbye Arkitekter AS som et realistisk arealgrunnlag for trafikkanalysen. Planforslaget åpner for alternative kombinasjoner av formålene i forslaget.

Sammenlignet med dagens situasjon, vil tomteutnyttelsen øke både i gjeldende regulering og i planforslaget. I planforslaget er det areal til kontorformål som øker mest.

Formål	Arealkbruk (m <sup>2</sup> BRA)		
	Dagens situasjon	Gjeldende regulering	Plan-forslag
Bolig		5 520	
Forretning (dagligvare)	1 300	644	1 290
Kontor	780	199	6 810
Offentlig / privat tjenesteyting	350	276	370
Undervisning	780		280
Kafe / servering			460
Forsamlingslokale			920
Sum	3 210	6 639	10 130

Tabell 4 : Arealgrunnlag. (Kilde : Hille Melbye Arkitekter AS)

## 6.5 Beregningsgrunnlag for bosatte og turgenerering

Tabell 5 viser det beregningsgrunnlag for bosatte, ansatte og turgenerering som er benyttet i trafikkanalysen.

Formål	Bosatte og ansatte	Turgenerering
Bolig	80 m <sup>2</sup> i gjennomsnittlig leilighetsstørrelse. 1,8 bosatte pr. leilighet.	3,5 personturer pr ansatt pr. døgn. 7,9 personturer pr 100 m <sup>2</sup> pr. døgn
Forretning (dagligvare)	75 m <sup>2</sup> pr. ansatt tilsvarende 1,3 ansatte pr. 100 m <sup>2</sup> .	3,0 personturer pr ansatt pr. døgn. 200 personturer (kunder) pr. 100 m <sup>2</sup> pr. yrkesdøgn.
Kontor	25 m <sup>2</sup> pr ansatt tilsvarende 4 ansatte pr. 100 m <sup>2</sup>	3,0 personturer pr ansatt pr. døgn 12,0 personturer pr 100 m <sup>2</sup> pr. døgn
Offentlig / privat tjenesteyting	25 m <sup>2</sup> pr ansatt 4 ansatte pr. 100 m <sup>2</sup>	20 personturer pr 100 m <sup>2</sup> pr. døgn
Undervisning	0,6 ansatte pr. 100 m <sup>2</sup>  5,0 elever pr. 100 m <sup>2</sup> .	4,0 personturer pr. ansatt pr. døgn tilsvarende 2,4 personturer pr 100 m <sup>2</sup> pr. døgn. 2,5 personturer pr. elev pr. døgn tilsvarende 12,5 personturer pr 100 m <sup>2</sup> pr. døgn.
Kafe / servering	2 ansatt pr. 100 m <sup>2</sup>	15,0 personturer pr 100 m <sup>2</sup> pr. døgn
Forsamlingslokale	1 ansatt pr. 500 m <sup>2</sup> tilsvarende 0,2 ansatte pr. 100 m <sup>2</sup>	8,0 personturer pr 100 m <sup>2</sup> pr. døgn

Tabell 5 : Beregningsgrunnlag for bosatte, ansatte og turgenerering



## 6.6 Bosatte og ansatte

### Bosatte

Det er bare gjeldende regulering som åpner for boligbygging innen planområdet. Med det angitte beregningsgrunnlaget kan det bygges leiligheter for ca. 125 personer.

Formål	Beregningsgrunnlag		Bosatte		
			Dagens situasjon	Gjeldende reg.	Planforslag
Bolig	2,25	bosatte pr. 100 m2		124	
Forretning (dagligvare)	1,33	ansatte pr. 100 m2			
Kontor	4,00	ansatte pr. 100 m2			
Offentlig / privat tjenesteyting	4,00	ansatte pr. 100 m2			
Undervisning - ansatte	0,60	ansatte pr. 100 m2			
Undervisning - elever	5,00	elever pr. 100 m2			
Kafe / servering	2,00	ansatte pr. 100 m2			
Forsamlingslokale	0,20	ansatte pr. 100 m2			
Sum			0	124	0

Tabell 6 : Beregnet antall bosatte

### Ansatte / elever

Sammenlignet med dagens situasjon, kan planforslaget få ca. 250 flere ansatte. Antall ansatte vil bli færrest i gjeldende regulering.

Sammenlignet med dagens situasjon, kan planforslaget få ca. 25 færre elever. Gjeldende regulering omfatter ikke undervisning.

Formål	Beregningsgrunnlag		Ansatte / elever					
			Dagens situasjon		Gjeldende reg.		Planforslag	
			Ansatte	Elever	Ansatte	Elever	Ansatte	Elever
Bolig	2,25	bosatte pr. 100 m2	0				0	
Forretning (dagligvare)	1,33	ansatte pr. 100 m2	17		9		17	
Kontor	4,00	ansatte pr. 100 m2	31		8		272	
Offentlig / privat tjenesteyting	4,00	ansatte pr. 100 m2	14		11		15	
Undervisning - ansatte	0,60	ansatte pr. 100 m2	5		0		2	
Undervisning - elever	5,00	elever pr. 100 m2		39		0		14
Kafe / servering	2,00	ansatte pr. 100 m2	0		0		9	
Forsamlingslokale	0,20	ansatte pr. 100 m2	0		0		2	
Sum			67	39	28	0	317	14

Tabell 7 : Beregnet antall ansatte / elever

## 6.7 Parkering

### Parkeringsnorm

I Kommuneplanen for Ås kommune er det kun fastsatt parkeringsnorm for bilparkering ved boliger.

Tabell 8 viser forslag til parkeringsnorm for både bil- og sykkelparkering for de aktuelle formålene i planområdet. Forslaget tar utgangspunkt i :

- Planområdet ligger nær Ås stasjon med god kollektivdekning
- Parkeringsnorm i nylig vedtatte kommuneplaner for andre kommuner i Akershus

Formål	Enhet	Parkeringsdekning	
		Bil	Sykkel
Bolig	pr. boenhet	1,25	2,00
Forretning (dagligvare)	pr. 100 m2	1,50	0,50
Kontor	pr. 100 m2	0,75	1,00
Offentlig / privat tjenesteyting	pr. 100 m2	1,50	0,50
Undervisning	pr. 100 m2	1,00	1,50
Kafe / servering	pr. 100 m2	3,00	2,00
Forsamlingslokale	pr. 100 m2	3,00	1,00

Tabell 8 : Forslag til parkeringsnorm for planområdet

### Bilparkering

Tabellene 9 - 11 viser beregnet behov for bilparkering i utredningsalternativene.

Formål	Arealbruk m2 BRA	Forslag til parkeringsnorm		P-plasser for biler
Bolig		1,25	pr. boenhet	0
Forretning (dagligvare)	1 300	1,50	pr. 100 m2	20
Kontor	780	0,75	pr. 100 m2	6
Offentlig / privat tjenesteyting	350	1,50	pr. 100 m2	5
Undervisning	780	1,00	pr. 100 m2	8
Kafe / servering		3,00	pr. 100 m2	0
Forsamlingslokale		3,00	pr. 100 m2	0
Sum	3 210			38

Tabell 9 :Beregnet behov for bilparkering i dagens situasjon

Formål	Arealbruk m2 BRA	Forslag til parkeringsnorm		P-plasser for biler
Bolig	5 520	1,25	pr. boenhet	69
Forretning (dagligvare)	644	1,50	pr. 100 m2	10
Kontor	199	0,75	pr. 100 m2	1
Offentlig / privat tjenesteyting	276	1,50	pr. 100 m2	4
Undervisning		1,00	pr. 100 m2	0
Kafe / servering		3,00	pr. 100 m2	0
Forsamlingslokale		3,00	pr. 100 m2	0
Sum	6 639			84

Tabell 10 : Beregnet behov for bilparkering i gjeldende regulering

Formål	Arealbruk m2 BRA	Forslag til parkeringsnorm		P-plasser for biler
Bolig		1,25	pr. boenhet	0
Forretning (dagligvare)	1 290	1,50	pr. 100 m2	19
Kontor	6 810	0,75	pr. 100 m2	51
Offentlig / privat tjenesteyting	370	1,50	pr. 100 m2	6
Undervisning	280	1,00	pr. 100 m2	3
Kafe / servering	460	3,00	pr. 100 m2	14
Forsamlingslokale	920	3,00	pr. 100 m2	28
Sum	10 130			120

Tabell 11 : Beregnet behov for bilparkering i planforslaget



Beregnet behov for bilparkering er minst i dagens situasjon og størst i planforslaget.

Planforslaget dimensjoneres for 120 bilparkeringsplasser, hovedsakelig lokalisert i parkeringskjeller. Ca. 5% av plassene utformes med HC-standard.

Med utgangspunkt i andelen el-biler i forhold til andre personbiler i Akershus, foreslås det at 5% av parkeringsplassene utstyres med ladepunkt for el-biler.

### Sykkelparkering

Tabellene 12 - 14 viser beregnet behov for sykkelparkering i utredningsalternativene.

Formål	Arealbruk m2 BRA	Forslag til parkeringsnorm	P-plasser for sykler
Bolig		2,00 pr. boenhet	0
Forretning (dagligvare)	1 300	0,50 pr. 100 m2	7
Kontor	780	1,00 pr. 100 m2	8
Offentlig / privat tjenesteyting	350	0,50 pr. 100 m2	2
Undervisning	780	1,50 pr. 100 m2	12
Kafe / servering		2,00 pr. 100 m2	0
Forsamlingslokale		1,00 pr. 100 m2	0
Sum	3 210		28

Tabell 12 :Beregnet behov for sykkelparkering i dagens situasjon

Formål	Arealbruk m2 BRA	Forslag til parkeringsnorm	P-plasser for sykler
Bolig	5 520	2,00 pr. boenhet	110
Forretning (dagligvare)	644	0,50 pr. 100 m2	3
Kontor	199	1,00 pr. 100 m2	2
Offentlig / privat tjenesteyting	276	0,50 pr. 100 m2	1
Undervisning		1,50 pr. 100 m2	0
Kafe / servering		2,00 pr. 100 m2	0
Forsamlingslokale		1,00 pr. 100 m2	0
Sum	6 639		117

Tabell 13 :Beregnet behov for sykkelparkering i gjeldende regulering

Formål	Arealbruk m2 BRA	Forslag til parkeringsnorm	P-plasser for sykler
Bolig		2,00 pr. boenhet	0
Forretning (dagligvare)	1 290	0,50 pr. 100 m2	6
Kontor	6 810	1,00 pr. 100 m2	68
Offentlig / privat tjenesteyting	370	0,50 pr. 100 m2	2
Undervisning	280	1,50 pr. 100 m2	4
Kafe / servering	460	2,00 pr. 100 m2	9
Forsamlingslokale	920	1,00 pr. 100 m2	9
Sum	10 130		99

Tabell 14 :Beregnet behov for sykkelparkering i planforslaget

Beregnet behov for sykkelparkering er minst i dagens situasjon og størst i gjeldende regulering.

Planforslaget dimensjoneres for ca. 100 sykkelparkeringsplasser.

## 6.8 Turgenerering

### Personturer

Beregnet persontrafikk til/fra planområdet er vist i tabellene 15 – 17.

I dagens situasjon er det beregnet at det genereres ca. 2 900 personturer pr. yrkesdøgn (YDT)

Fullt utbygd kan det i gjeldende regulering genereres ca. 1 400 personturer pr. yrkesdøgn (YDT) og ca. 3 700 personturer pr. yrkesdøgn (YDT) i planforslaget.

Formål	Beregningsgrunnlag YDT		Personturer YDT
Bolig	7,9	personturer pr. 100 m2	0
Forretning (dagligvare) - ansatte	3,0	personturer pr. 100 m2	39
Forretning (dagligvare) - kunder	200,0	personturer pr. 100 m2	2 600
Kontor	12,0	personturer pr. 100 m2	94
Offentlig / privat tjenesteyting	20,0	personturer pr. 100 m2	70
Undervisning - ansatte	4,0	personturer pr. 100 m2	31
Undervisning - elever	12,5	personturer pr. 100 m2	98
Kafe / servering	15,0	personturer pr. 100 m2	0
Forsamlingslokale	8,0	personturer pr. 100 m2	0
Sum			2 931

Tabell 15 : Beregning av personturer pr. døgn i dagens situasjon

Formål	Beregningsgrunnlag YDT		Personturer YDT
Bolig	7,9	personturer pr. 100 m2	435
Forretning (dagligvare) - ansatte	3,0	personturer pr. 100 m2	19
Forretning (dagligvare) - kunder	200,0	personturer pr. 100 m2	1 288
Kontor	12,0	personturer pr. 100 m2	24
Offentlig / privat tjenesteyting	20,0	personturer pr. 100 m2	55
Undervisning - ansatte	4,0	personturer pr. 100 m2	0
Undervisning - elever	12,5	personturer pr. 100 m2	0
Kafe / servering	15,0	personturer pr. 100 m2	0
Forsamlingslokale	8,0	personturer pr. 100 m2	0
Sum			1 386

Tabell 16 : Beregning av personturer pr. døgn i gjeldende regulering

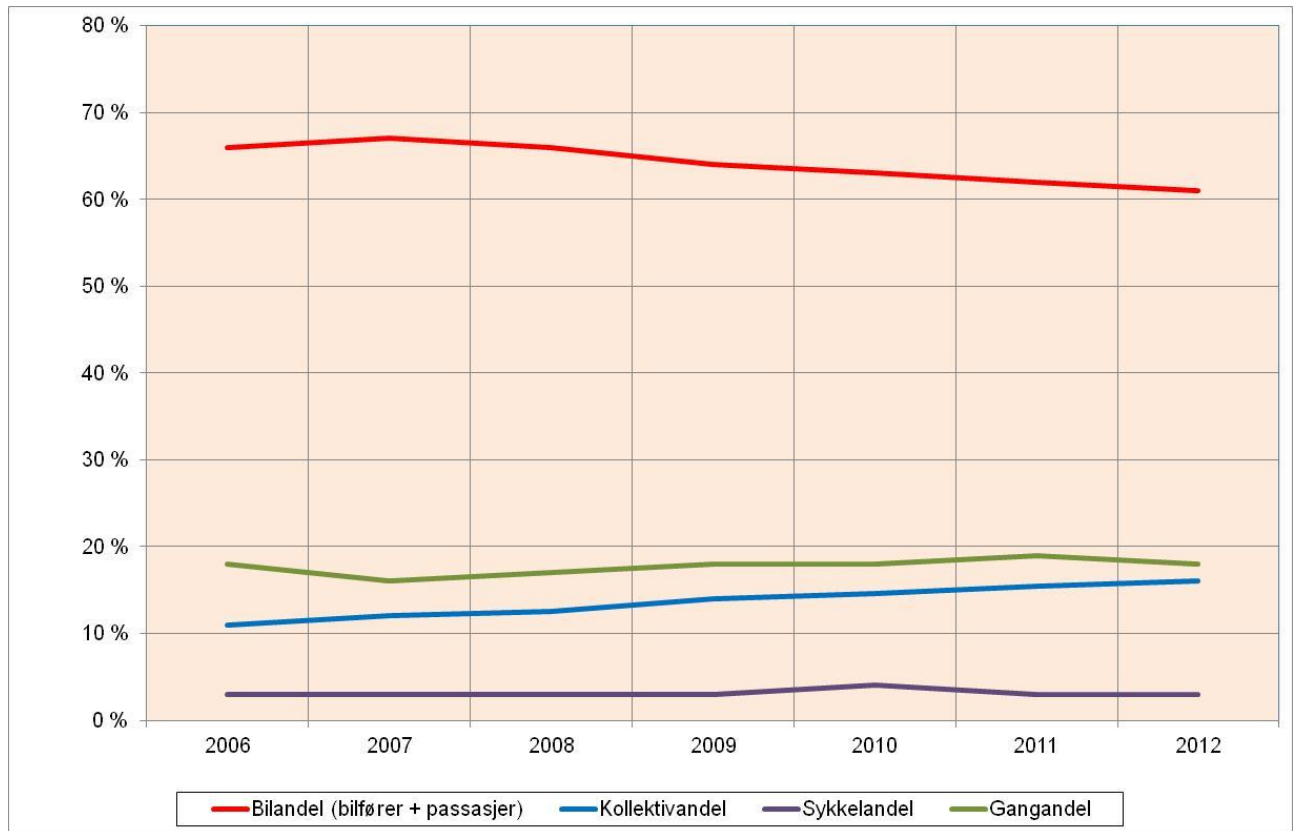
Formål	Beregningsgrunnlag YDT		Personturer YDT
Bolig	7,9	personturer pr. 100 m2	0
Forretning (dagligvare) - ansatte	3,0	personturer pr. 100 m2	39
Forretning (dagligvare) - kunder	200,0	personturer pr. 100 m2	2 580
Kontor	12,0	personturer pr. 100 m2	817
Offentlig / privat tjenesteyting	20,0	personturer pr. 100 m2	74
Undervisning - ansatte	4,0	personturer pr. 100 m2	11
Undervisning - elever	12,5	personturer pr. 100 m2	35
Kafe / servering	15,0	personturer pr. 100 m2	69
Forsamlingslokale	8,0	personturer pr. 100 m2	74
Sum			3 699

Tabell 17 : Beregning av personturer pr. døgn i planforslaget



### Reisemiddelfordeling

I periode 2006 – 2012 har kollektivandelen i Akershus økt, menes bilandelen har blitt redusert. Det er liten endring i andelen gang- og sykkelturner.



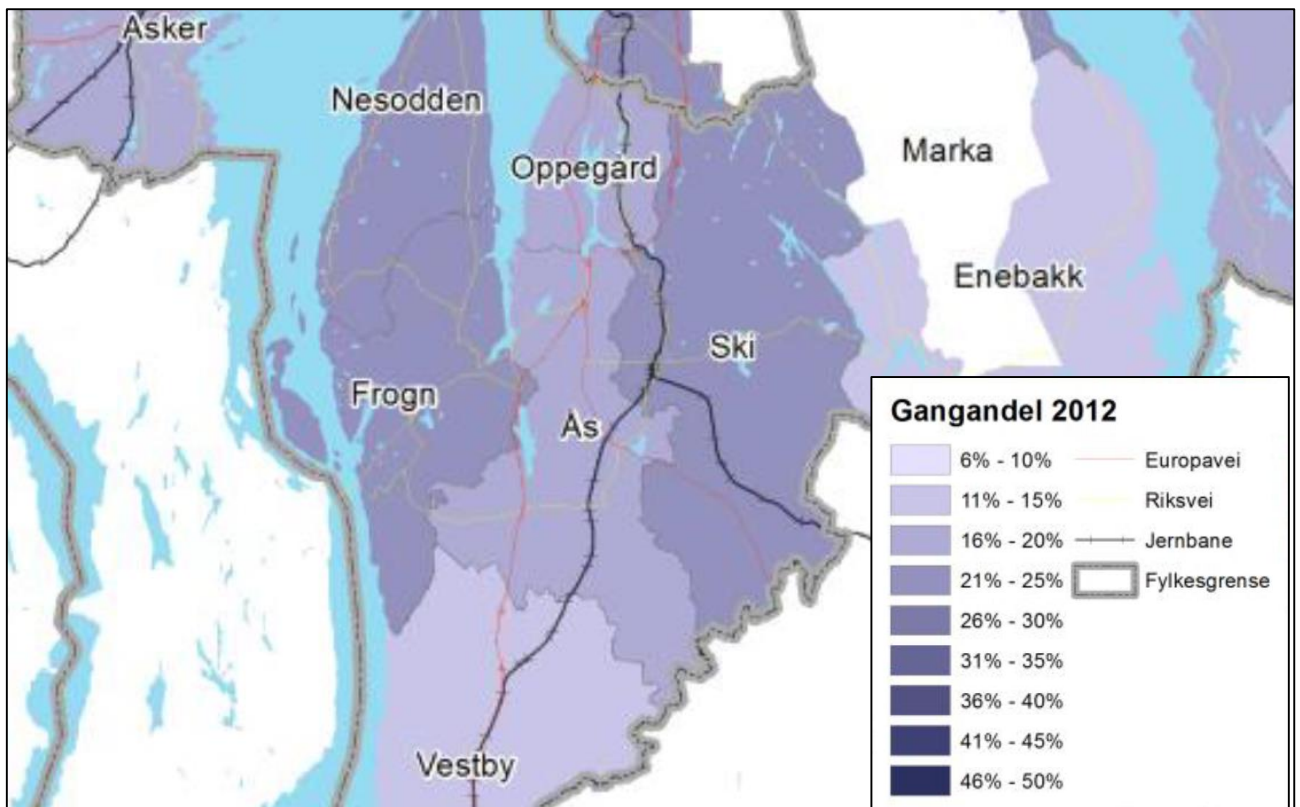
Figur 12 : Utvikling av reisemiddelfordeling i Akershus 2006 – 2012 (Kilde : Prosamrapport 202)

I PROSAM-rapport 202 er reisemiddelfordelingen i Ås kommune i 2012 kartlagt som vist i figurene 12 – 15.

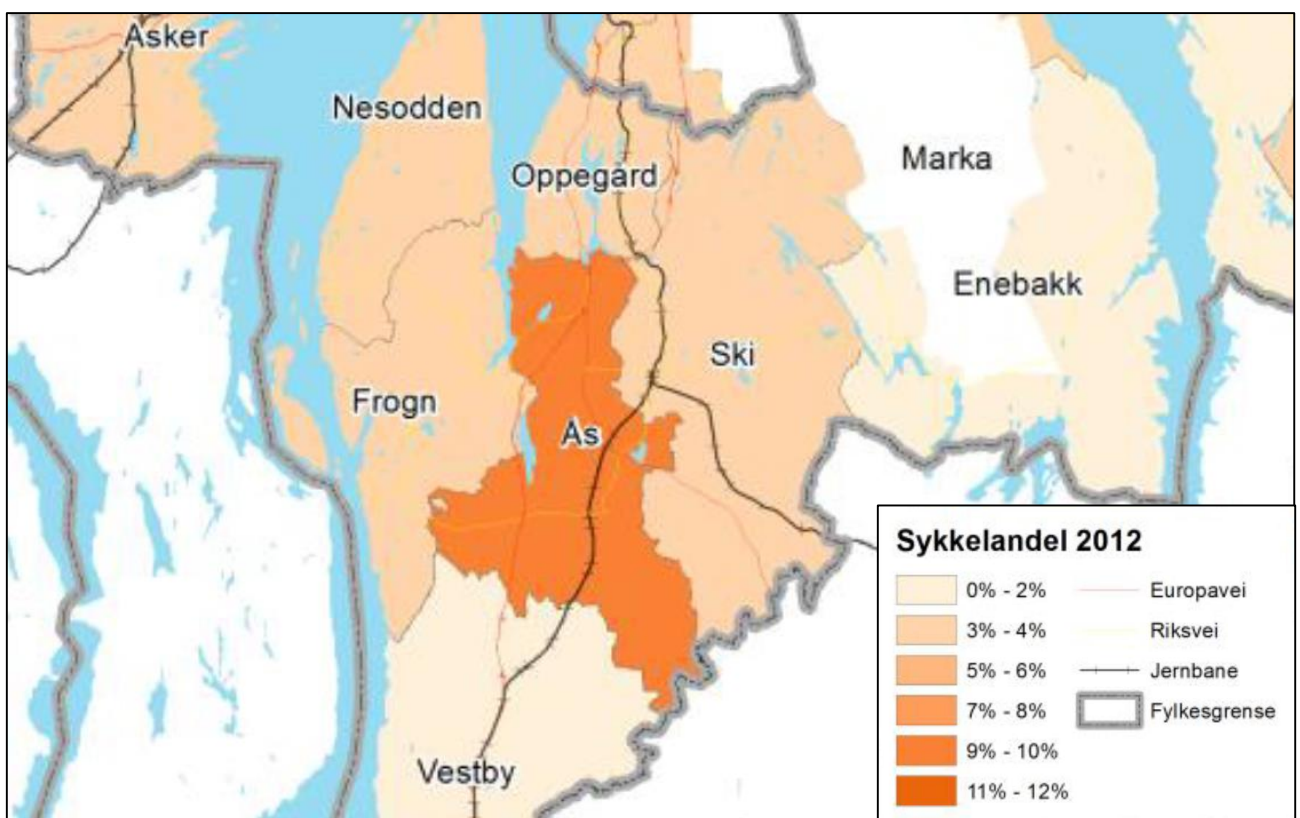
Reisemiddelfordelingen i planområdet er anslått som vist tabell 18.

Reisemiddel	Andel	
	Ås kommune	Planområdet
Gangturer	16 - 20%	20 %
Sykkelturer	9 - 10%	10 %
Kollektivturer	6 - 10%	10 %
Bilturer	61 - 70%	60 %
Sum	100 %	100 %

Tabell 18 : Anslått reisemiddelfordeling

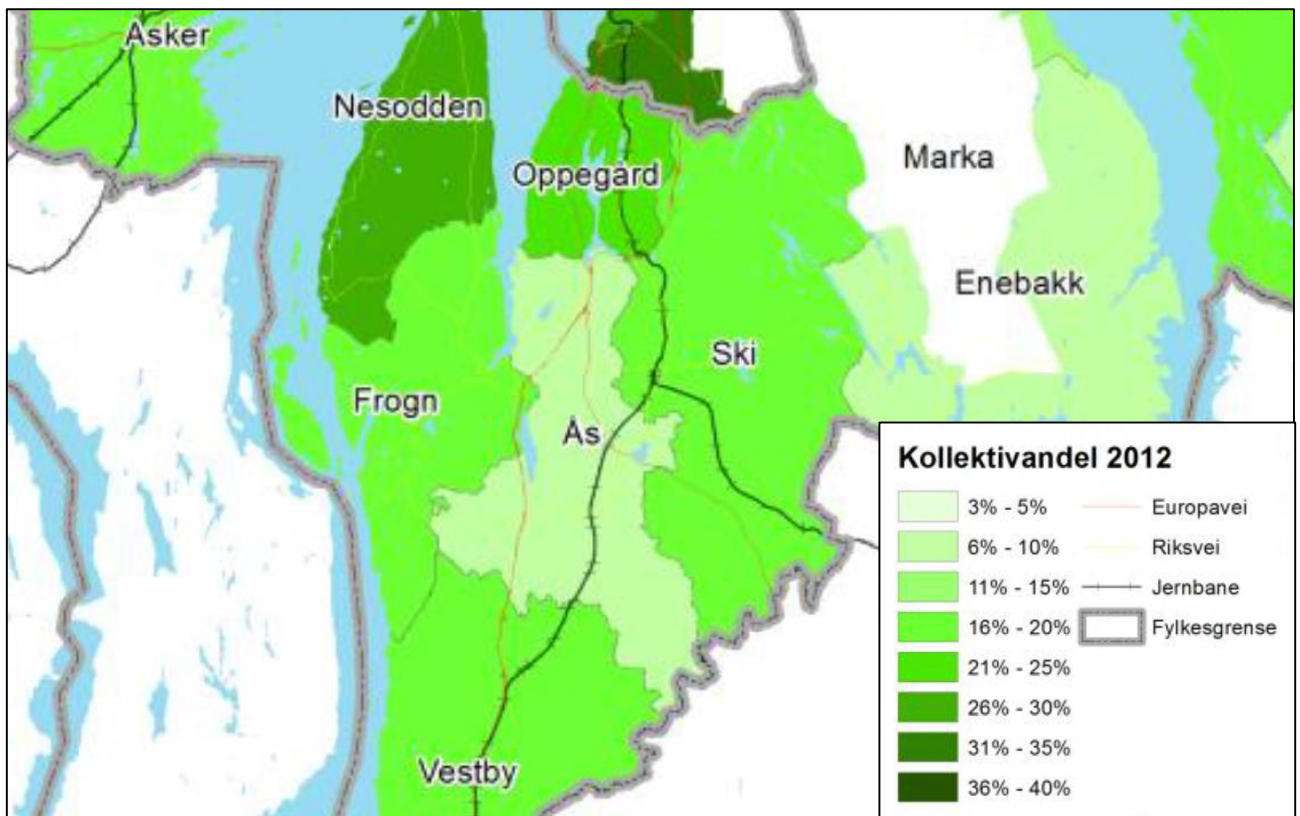


Figur 13 : Gangandelen i Ås var 16-20% av alle type reiser i 2012. (Kilde : PROSAM-rapport 202)

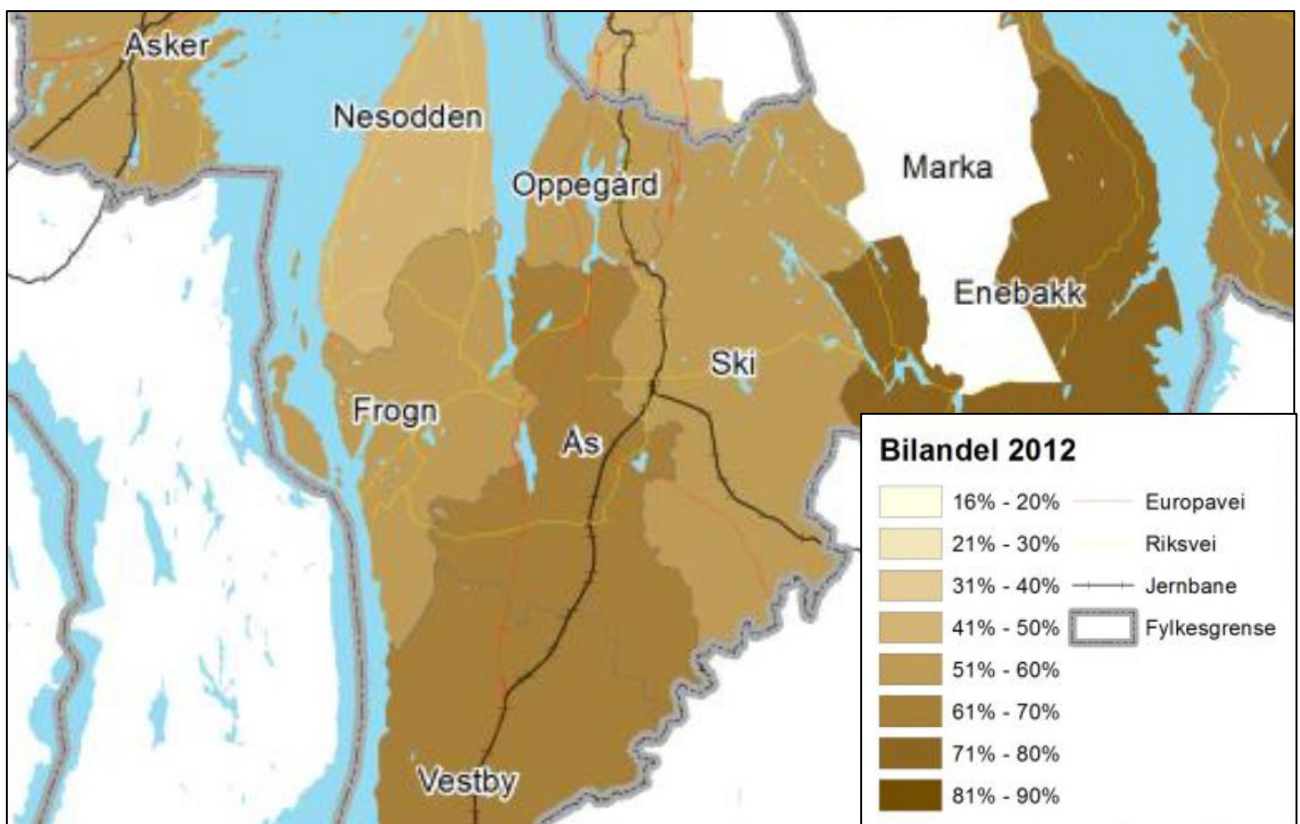


Figur 14 : Sykkelandelen i Ås var 9– 10 % av alle type reiser i 2012. (Kilde : PROSAM-rapport 202)





Figur 15 : Kollektivandelen i Ås var 6 - 10 % av alle type reiser i 2012. (Kilde : PROSAM-rapport 202)



Figur 16 : Bilandelen i Ås var 61 - 70 % av alle type reiser i 2012. (Kilde : PROSAM-rapport 202)

I trafikkanalysen er reisemiddelfordelingen fordelt på formål som vist i tabell 19.

Formål	Reisemiddelfordeling (personturer)			
	GS-turer	Koll.turer	Turer i bil	Sum
Bolig	30 %	10 %	60 %	100 %
Forretning (dagligvare) - ansatte	30 %	10 %	60 %	100 %
Forretning (dagligvare) - kunder	40 %	5 %	55 %	100 %
Kontor	30 %	10 %	60 %	100 %
Offentlig / privat tjenesteyting	30 %	10 %	60 %	100 %
Undervisning - ansatte	30 %	10 %	60 %	100 %
Undervisning - elever	50 %	10 %	40 %	100 %
Kafe / servering	50 %	5 %	45 %	100 %
Forsamlingslokale	35 %	5 %	60 %	100 %

Tabell 19 : Anslått reisemiddelfordeling for formålene innen planområdet

## 6.9 Biltrafikk – beregning på grunnlag av arealbruk

### Beregning av biltrafikk

Biltrafikken er beregnet på grunnlag av arealbruk, turgenerering, reisemiddelfordeling og personbelegg pr. bil.

Korreksjon for kombinerte turer er gjort når det utføres flere gjøremål på samme tur, f.eks. at det handles dagligvarer på en tur mellom arbeidssted og hjem.

Forholdet mellom ÅDT og YDT uttrykker virksomhetene «åpningstid» i løpet av uka.

### Beregnet døgntrafikk i dagens situasjon

Med korreksjon for kombinerte turer er det beregnet at det i dagens situasjon genereres YDT ca. 910 / ÅDT ca. 800 til /fra planområdet.

Formål	Personturer i bil	Personbelegg pr. biltur	Bilturer
Bolig	0	1,2	0
Forretning (dagligvare) - ansatte	23	1,1	21
Forretning (dagligvare) - kunder	1 430	1,4	1 021
Kontor	56	1,2	47
Offentlig / privat tjenesteyting	42	1,2	35
Undervisning - ansatte	19	1,1	17
Undervisning - elever	39	1,4	28
Kafe / servering	0	1,2	0
Forsamlingslokale	0	1,4	0
Sum	1 609		1 169

Tabell 20 : Beregning av bilturer pr. døgn i dagens situasjon (uten korreksjon for kombinerte turer)



Formål	Bilturer uten korr.	Korr. for komb. turer		YDT	ÅDT/YDT	ÅDT
		Andel	Volum			
Bolig	0			0	1,00	0
Forretning (dagligvare) - ansatte	21			21	0,90	19
Forretning (dagligvare) - kunder	1 021	25 %	255	766	0,90	689
Kontor	47			47	0,75	35
Offentlig / privat tjenesteyting	35			35	0,75	26
Undervisning - ansatte	17			17	0,75	13
Undervisning - elever	28			28	0,75	21
Kafe / servering	0	25 %	0	0	0,90	0
Forsamlingslokale	0			0	1,50	0
Sum	1 169			914		804

Tabell 21 : Beregnet biltrafikk pr. døgn i dagens situasjon

### Gjeldende regulering

Med korreksjon for kombinerte turer er det beregnet at det i gjeldende regulering genereres YDT ca. 430 / ÅDT ca. 380 til/fra planområdet.

Formål	Personturer i bil	Personbelegg pr. biltur	Bilturer
Bolig	261	1,2	217
Forretning (dagligvare) - ansatte	12	1,1	11
Forretning (dagligvare) - kunder	708	1,4	506
Kontor	14	1,2	12
Offentlig / privat tjenesteyting	33	1,2	28
Undervisning - ansatte	0	1,1	0
Undervisning - elever	0	1,4	0
Kafe / servering	0	1,2	0
Forsamlingslokale	0	1,4	0
Sum	767		556

Tabell 22 : Beregning av bilturer pr. døgn i gjeldende regulering (uten korreksjon for kombinerte turer)

Formål	Bilturer uten korr.	Korr. for komb. turer		YDT	ÅDT/YDT	ÅDT
		Andel	Volum			
Bolig	217			217	1,00	217
Forretning (dagligvare) - ansatte	11			11	0,90	9
Forretning (dagligvare) - kunder	506	25 %	127	380	0,90	342
Kontor	12			12	0,75	9
Offentlig / privat tjenesteyting	28			28	0,75	21
Undervisning - ansatte	0			0	0,75	0
Undervisning - elever	0			0	0,75	0
Kafe / servering	0	25 %	0	0	0,90	0
Forsamlingslokale	0			0	1,50	0
Sum	556			430		381

Tabell 23 : Beregnet biltrafikk pr. døgn i gjeldende regulering

### Planforslaget

Med korreksjon for kombinerte turer er det beregnet at det i planforslaget genereres YDT ca. 1290 / ÅDT ca. 1110 til/fra planområdet.

Formål	Personturer i bil	Personbelegg pr. biltur	Bilturer
Bolig	0	1,2	0
Forretning (dagligvare) - ansatte	23	1,1	21
Forretning (dagligvare) - kunder	1 419	1,4	1 014
Kontor	490	1,2	409
Offentlig / privat tjenesteyting	44	1,2	37
Undervisning - ansatte	7	1,1	6
Undervisning - elever	14	1,4	10
Kafe / servering	31	1,2	26
Forsamlingslokale	44	1,4	32
Sum	2 073		1 554

Tabell 24 : Beregning av bilturer pr. døgn i planforslaget (uten korreksjon for kombinerte turer)

Formål	Bilturer uten korr.	Korr. for komb. turer		YDT	ÅDT/YDT	ÅDT
		Andel	Volum			
Bolig	0			0	1,00	0
Forretning (dagligvare) - ansatte	21			21	0,90	19
Forretning (dagligvare) - kunder	1 014	25 %	253	760	0,90	684
Kontor	409			409	0,75	306
Offentlig / privat tjenesteyting	37			37	0,75	28
Undervisning - ansatte	6			6	0,75	5
Undervisning - elever	10			10	0,75	8
Kafe / servering	26	25 %	6	19	0,90	17
Forsamlingslokale	32			32	1,50	47
Sum	1 554			1 294		1 114

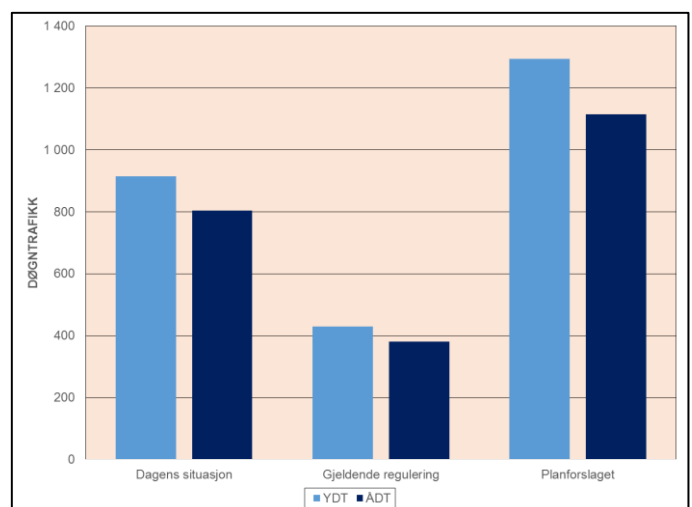
Tabell 25 : Beregnet biltrafikk pr. døgn i planforslaget

### Sammenstilling

Trafikkgenereringen er beregnet å bli minst ved gjennomføring av gjeldende regulering og størst i planforslaget.

Sammenlignet med dagens situasjon er planforslaget beregnet å gi en trafikkøkning tilsvarende YDT 380 / ÅDT 310.

En stor andel av trafikkøkningen forklares med den økte størrelsen på kontor-arealene i planforslaget.



Figur 17 : Beregnet døgntrafikk



### 6.10 Biltrafikk – beregning på grunnlag av parkeringsdekning

Antall parkeringsplasser vil øke fra 70 i dagens situasjon til 120 i planforslaget. Dette gir en netto økning på ca. 50 bilparkeringsplasser.

Økningen i arealbruk er hovedsakelig knyttet til økningen i kontorareal. Det anslås at parkering for kontorformål vil generere YDT 2,5 og YDT 3,0 pr. P-plass pr. døgn.

Dette gir en beregnet økning i døgntrafikk på YDT 125 – 150, tilsvarende 33% - 39% av beregnet trafikkøkning på grunnlag arealbruk.

### 6.11 Nyskapt biltrafikk

Beregning av trafikkgenerering gir stor forskjell for de to beregningsmåtene.

Beregning basert på økt arealbruk gir et resultat som er for høyt på grunn av begrensningen i økt bilparkering.

### 6.12 Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken er beregnet å bli minst ved gjennomføring av gjeldende regulering og størst i planforslaget.

Sammenlignet med dagens situasjon er planforslaget beregnet å gi en økning i kollektivreisene tilsvarende YDT 70 / ÅDT 60.

Formål	Koll.turer YDT	ÅDT/YDT	ÅDT
Bolig	0	1,00	0
Forretning (dagligvare) - ansatte	4	0,90	4
Forretning (dagligvare) - kunder	130	0,90	117
Kontor	9	0,75	7
Offentlig / privat tjenesteyting	7	0,75	5
Undervisning - ansatte	3	0,75	2
Undervisning - elever	10	0,75	7
Kafe / servering	0	0,90	0
Forsamlingslokale	0	1,50	0
Sum	163		142

Tabell 26 : Beregnet kollektivtrafikk pr. døgn i dagens situasjon

Formål	Koll.turer YDT	ÅDT/YDT	ÅDT
Bolig	43	1,00	43
Forretning (dagligvare) - ansatte	2	0,90	2
Forretning (dagligvare) - kunder	64	0,90	58
Kontor	2	0,75	2
Offentlig / privat tjenesteyting	6	0,75	4
Undervisning - ansatte	0	0,75	0
Undervisning - elever	0	0,75	0
Kafe / servering	0	0,90	0
Forsamlingslokale	0	1,50	0
Sum	74		66

Tabell 27 : Beregnet kollektivtrafikk pr. døgn i gjeldende regulering

Formål	Koll.turer YDT	ÅDT/YDT	ÅDT
Bolig	0	1,00	0
Forretning (dagligvare) - ansatte	4	0,90	3
Forretning (dagligvare) - kunder	129	0,90	116
Kontor	82	0,75	61
Offentlig / privat tjenesteyting	7	0,75	6
Undervisning - ansatte	1	0,75	1
Undervisning - elever	4	0,75	3
Kafe / servering	3	0,90	3
Forsamlingslokale	4	1,50	6
Sum	234		199

Tabell 28 : Beregnet kollektivtrafikk pr. døgn i planforslaget

### 6.13 Trafikk fordelt i vegnettet

#### Trafikk i hovedvegnettet

For ikke å understipulere trafikkkonsekvensene er nyskapt biltrafikk beregnet på grunnlag av arealbruk.

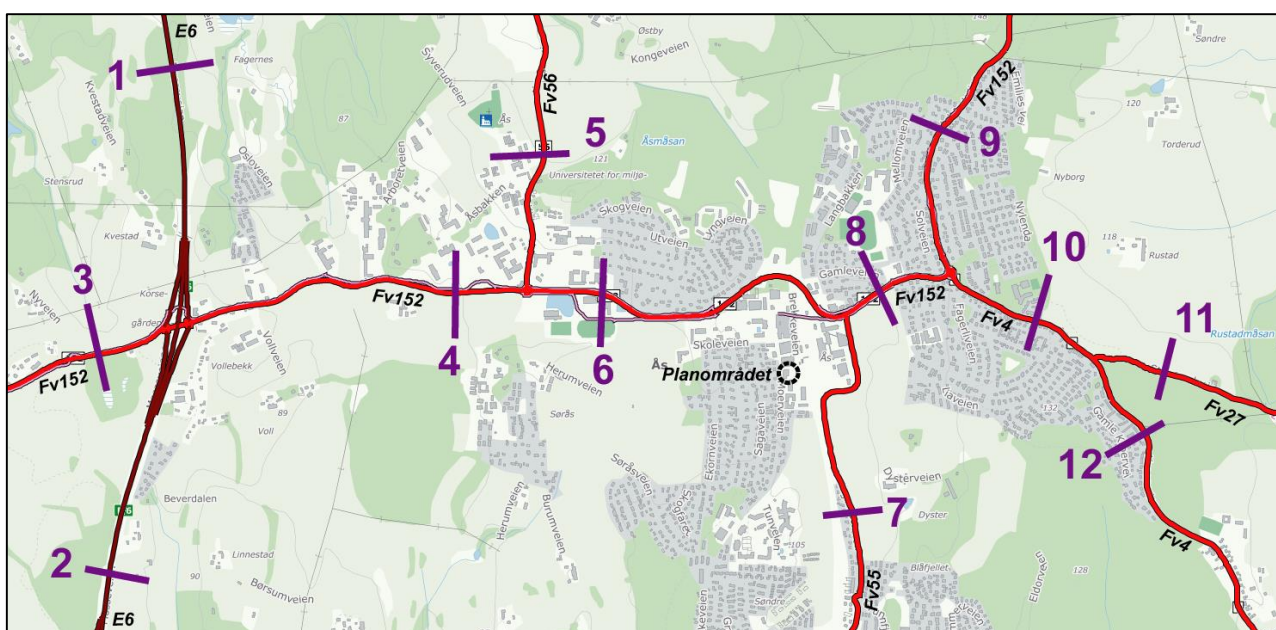
Sammenlignet med dagens situasjon, er planforslaget da beregnet å gi en trafikkøkning tilsvarende ÅDT ca. 300.

Beregnet trafikkøkning er fordelt i vegnettet i forhold til dagens trafikk i hovedvegnettet.

Figur 18 viser plassering av 12 snitt i hovedvegnettet, mens tabell 29 viser dagens døgntrafikk (ÅDT) i snittene.

Snitt	Veg	ÅDT
1	E6	40 500
2	E6	40 000
3	Fv152	6 300
4	Fv152	10 500
5	Fv56	1 200
6	Fv152	11 000
7	Fv55	1 300
8	Fv152	10 200
9	Fv152	9 000
10	Fv4	3 700
11	Fv27	900
12	Fv4	3 200

Tabell 29 : Dagens døgntrafikk i hovedvegnettet.  
(Kilde : Nasjonal vegdatabank)



Figur 18 : Plassering av 12 snitt i hovedvegnettet

Det er antatt at ca. 20% av trafikken har start- / endepunkt i tettstedet og at de resterende 80% fordeles i hovedvegnettet.

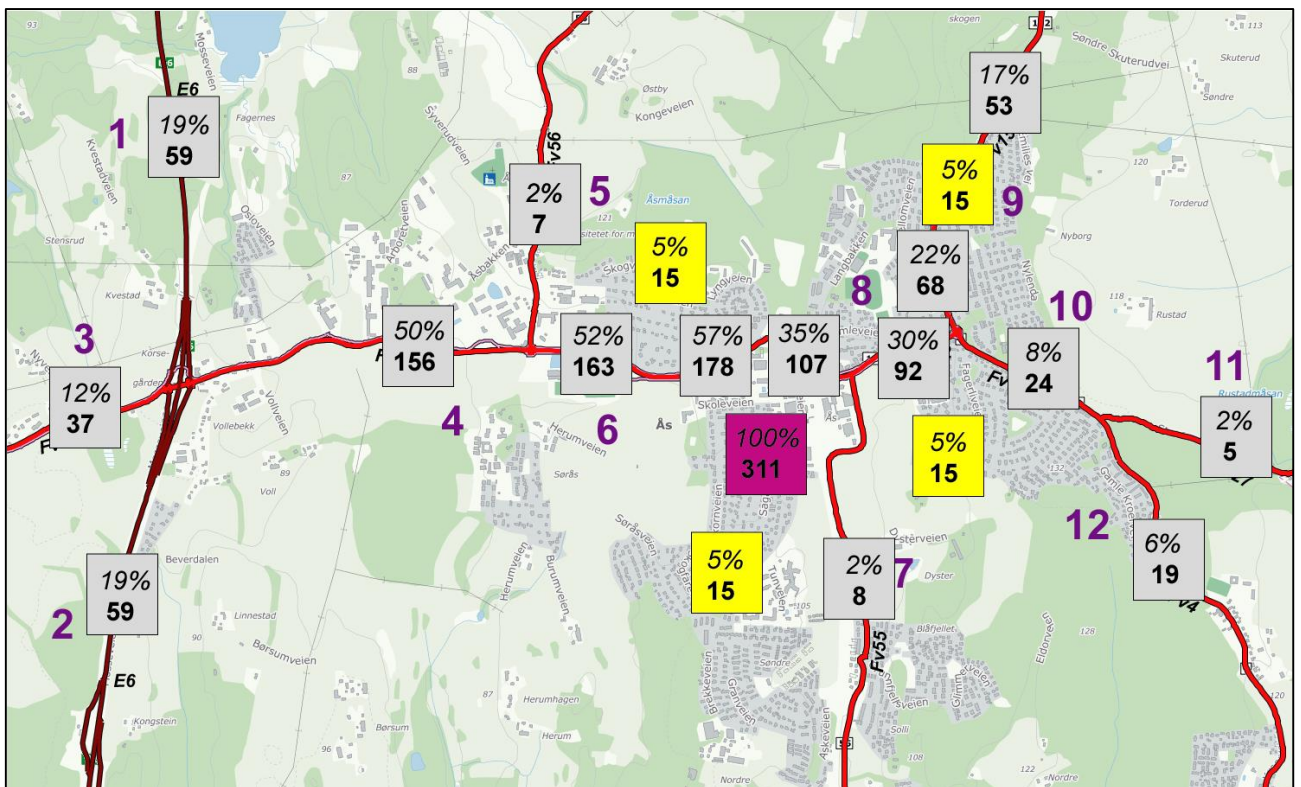
Figur 19 og tabell 30 viser beregnet fordeling av forventet trafikkøkning.

Beregnet trafikkøkning er størst langs Fv152 rett øst for E6.

Sammenlignet med dagens trafikk er beregnet trafikkøkning liten, 0,1 – 1,6% av dagens trafikk.

Snitt	Veg	ÅDT	Trafikkøkning	
			ÅDT	Relativt
1	E6	40 500	59	0,1 %
2	E6	40 000	59	0,1 %
3	Fv152	6 300	37	0,6 %
4	Fv152	10 500	156	1,5 %
5	Fv56	1 200	7	0,6 %
6	Fv152	11 000	163	1,5 %
7	Fv55	1 300	8	0,6 %
8	Fv152	10 200	92	0,9 %
9	Fv152	9 000	53	0,6 %
10	Fv4	3 700	24	0,6 %
11	Fv27	900	5	0,6 %
12	Fv4	3 200	19	0,6 %

Tabell 30 : Beregnet trafikkøkning i 12 snitt i hovedvegnettet



Figur 19 : Beregnet trafikkøkning (ÅDT) i hovedvegnettet. Fioletts boks viser trafikkøkningen i planområdet. Gul boks viser trafikken med start- / endepunkt i tettstedet, mens grå boks viser trafikk som fordeles via hovedvegnettet utenfor tettstedet.

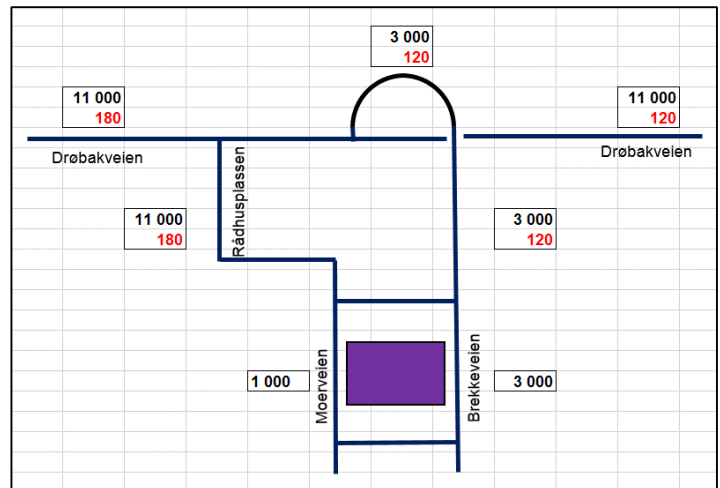


### Trafikk i 2 kryss med Drøbakveien

Det foreligger ikke data for dagens døgntrafikk i Brekkeveien og Moerveien.

Dagens døgntrafikk er anslått til ÅDT 3 000 i Brekkeveien og ÅDT 1 000 i Moerveien. Det er videre antatt at trafikkøkningen til/fra planområdet er noe større mot vest enn mot øst i Drøbakveien.

Tabell 31 viser døgntrafikk (ÅDT) i 2 kryss med Drøbakveien før og etter utbygging av planforslaget.



Tabell 31 : Døgntrafikk i 2 kryss med Drøbakveien. Svarte tall viser dagens døgntrafikk, mens røde tall viser forventet trafikkøkning.

Forventet trafikkøkning i de 2 kryssene med Drøbakveien er beregnet å bli på 1,0 – 1,6% av dagens kryssbelastning.

Vegarm	Før utbygging	Etter utbygging	Trafikkøkning	
			Volum	Relativt
Drøbakveien-vest	11 000	11 180		
Drøbakveien-øst	11 000	11 000		
Rådhusplassen	1 000	1 180		
Sum	23 000	23 360		
Kryssbelastning	11 500	11 680	180	1,6 %

Tabell 32 : Kryssbelastning (ÅDT) i krysset Drøbakveien / Rådhusplassen

Vegarm	Før utbygging	Etter utbygging	Trafikkøkning	
			Volum	Relativt
Drøbakveien-vest	11 000	11 120		
Drøbakveien-øst	11 000	11 000		
Brekkeveien	3 000	3 120		
Sum	25 000	25 240		
Kryssbelastning	12 500	12 620	120	1,0 %

Tabell 33 : Kryssbelastning (ÅDT) i krysset Drøbakveien / Brekkeveien

## 6.14 Trafikkavvikling

Endringen i trafikkbelastning i kryss og vegnett nærmest planområdet er såpass liten at det kun gir marginale endringer i trafikkavvikling.

Når det korrigeres for begrensningen i trafikkøkning som følge av begrensning i parkeringsdekning, vil konsekvensene nedskaleres til mindre halvparten av beregninger basert på arealbruk.

## 6.15 Trafikksikkerhet

Kryssene Drøbakveien / Brekkeveien og Drøbakveien / Rådhusplassen er i dag utformet som 3-armet kryss med vikeplikt for trafikk fra sidevegene. Skiltet fartsgrense er 40 km/t i Drøbakveien og 30 km/t i sidevegene.

Kjørehastigheten i kryssene er lavere enn erfaringsdata i Trafikksikkerhetshåndboka.

Reguleringsform	Krysstype	Fartsgrense	Andel sidevegtrafikk (%)	Ulykker pr million innkommende kjøretøy
Vikeplikt	T-kryss	50 km/t	0-14,9	0,08
			15-29,9	0,11
			>30	0,11

Tabell 34 : Ulykkesfrekvens i kryss (Kilde : Trafikksikkerhetshåndboka)

I beregning av forventet ulykkesbelastning er det tatt utgangspunkt i erfaringsdata for T-kryss med skiltet fartsgrense på 50 km/t. I hvert av kryssene gir dette en forvent økning i ulykkesbelastning på ca. 1 ulykke i løpet av 100 år, tilsvarende 1 ulykke i løpet av ca. 50 år for kryssene samlet.

Beregning	Før utbygging	Etter utbygging	Endring
Kryssbelastning (ÅDT)	23 000	23 360	360
Årstrafikk	8 395 000	8 526 400	131 400
Ulykkesfrekvens	0,08	0,08	
Forventet ulykkesbelastning	0,672	0,682	0,011

Tabell 35 : Beregning av forventet ulykkesbelastning i krysset Drøbakveien / Rådhusgata

Beregning	Før utbygging	Etter utbygging	Endring
Kryssbelastning (ÅDT)	25 000	25 240	240
Årstrafikk	9 125 000	9 212 600	87 600
Ulykkesfrekvens	0,11	0,11	
Forventet ulykkesbelastning	1,004	1,013	0,010

Tabell 36 : Beregning av forventet ulykkesbelastning i krysset Drøbakveien / Brekkeveien

Den faktiske ulykkesbelastningen er 3 ulykker i kryssene samlet i løpet av siste 10-års-periode. Dette utgjør ca. 20% av beregnet ulykkesbelastning for en 10-års-periode, noe som antagelig kan forklares med redusert kjørehastighet og planskilte løsninger for gang- og sykkeltrafikken.

Med korreksjon for faktisk ulykkesfrekvens, vil forventet trafikkøkning som følge av planforslaget gi en forvent økning i ulykkesbelastning på 1 ulykke i løpet av ca. 250 år for kryssene samlet.

Endringen i trafikkbelastning i kryss og vegnett nærmest planområdet er såpass liten at det kun gir marginale endringer i forventet ulykkesbelastning.

Når det korrigeres for begrensningen i trafikkøkning som følge av begrensning i parkeringsdekning, vil konsekvensene nedskaleres til mindre halvparten av beregninger basert på arealbruk.

## 7. AVBØTENDE TILTAK

Trafikkanalysen har ikke avdekket behov for spesielle avbøtende tiltak.