

Dokument type
Rapport

Date
Oktober 2016

TRAFIKKANALYSE HAUG GÅRD



TRAFIKKANALYSE HAUG GÅRD

Revisjon **0**
Dato **2016-10-19**
Utført av **Robin Åkebrand**
Kontrollert av **Magne Fjeld**
Godkjent av **Magne Fjeld**
Beskrivelse **Trafikkanalyse – Haug gård**

Ref. 1350014051

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Bakgrunn	1
2.	Dagens situasjon	1
2.1	Planområdet	1
2.2	Trafikkmengder	1
2.3	Trafikksikkerhet	2
2.4	Fartsgrenser	3
2.5	Kollektivtrafikktilbud	3
2.6	Forholdene for gående og syklende	3
2.7	Parkering	3
3.	Konsekvenser av anlegget	4
3.1	Transport av masser	4
3.2	Kryssutforming	4
3.3	Trafikksikkerhet	6
3.4	Kollektivtrafikk	6
3.5	Gang- og sykkeltrafikk	6
4.	Konklusjon og anbefalinger	7

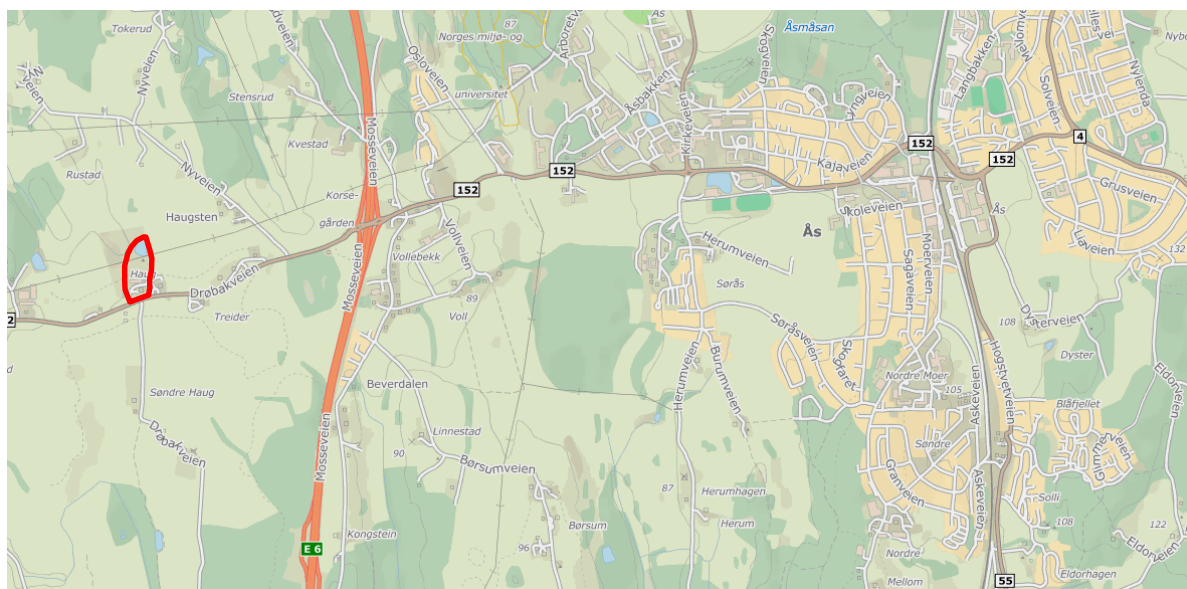
1. BAKGRUNN

Drøbakveien Jord og Gjenvinning driver jordforedlings- og gjenvinningsanlegg i planområdet. I 2010 ble planområdet regulert av Ås kommune. Området ble da regulert til landbruksområde, med tillatelse til jordproduksjon/jordsortering på deler av området. Per-Ove Siggerud, eier og daglig leder av Drøbakveien Jord og Gjenvinning ønsker en regulering som er i tråd med dagens bruk, som også inkluderer mottak og bearbeiding av lettere forurensede masser. Han har derfor engasjert Rambøll Norge AS for å utarbeide detaljreguleringsplanen. Denne trafikkanalysen er en del av dette arbeidet.

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Planområdet

Planområdet ligger på Haug, ca. 3,5 km vestover fra Ås. Planområdet avgrenses av Fv152 i sør og eiendomsgrensen mot nabo i vest. Dette omfatter hele formålsområdet for jordproduksjonen/jord-sorteringen.



Figur 1: Omtrentlig plassering av planområdet markert med rød innringning. Bakgrunnskart: finn.no.

2.2 Trafikkmengder

Årsdøgnetrafikken (ÅDT) for Fv152 er i dag på 6 300 kjt/døgn og denne informasjonen er hentet fra Nasjonal Vegdatabank (NVDB). Det antas at makstimestrafikk for veien er ca. 10 % av ÅDT, dvs. 630 kjt/time. Informasjon vedrørende ÅDT på nærliggende veier finnes ikke i databanken, men en arm av Drøbakveien (som går sydownover fra et kryss rett øst for planområdet) fører til et fåtall boliger og noen næringsvirksomheter, bl.a. Haug golfsenter og Follo ferdigplenn. Det er antatt at denne veien genererer mindre enn 200 kjt/døgn.

Det foreligger ingen eksakte tall på trafikken til og fra gjenvinningsanlegget. For atkomst til anlegget må alle biler passere en bom. Det er gjort registreringer av antallet ganger denne bommen har gått opp og ned i 2015. Dette gir en indikasjon av hvor mye trafikk som anlegget genererer. Registreringene viste at bommen gikk opp/ned nesten 2 000 ganger i 2015. Denne informasjonen er imidlertid beheftet med store usikkerheter. Det var bl.a. problemer med bommen i august, hvilket fører til feil i registreringer. Bommen sto også oppe hele tiden under befaringen, noe som kan føre til underregistreringer av kjøretøy dersom dette skjer ofte. Basert på registreringene og årsvariasjon anslås det en antatt makstrafikk på 500 kjt/mån (sum inn-ut). Her legges det til grunn at en måned i gjennomsnitt har 25 virkedøgn, noe som fører til en ÅDT på 20 kjt/døgn. Dette vil i hovedsak være lastebiler som leverer og henter masser.

For å kompensere for usikkerhetene ved registreringene og for å være «på den sikre siden» i vurderingene i denne rapporten legges det til grunn en ÅDT på mellom 20 – 50 kjt/døgn. Dette innebærer at de trafikale konsekvensene som er beskrevet i denne rapporten sannsynligvis er noe større enn de faktiske konsekvensene.

Det er videre antatt at ca. 10 % av årstdøgnstrafikken vil passere området i makstimen. Dermed anslås det en makstimestrafikk på ca. 2 – 5 bilturer/time. Sannsynligvis vil det kun være noen sjeldne ganger som 2 biler kommer til krysset Fv152 x Drøbakveien samtidig. Det vil meget sjelden føre til merkbar kø.

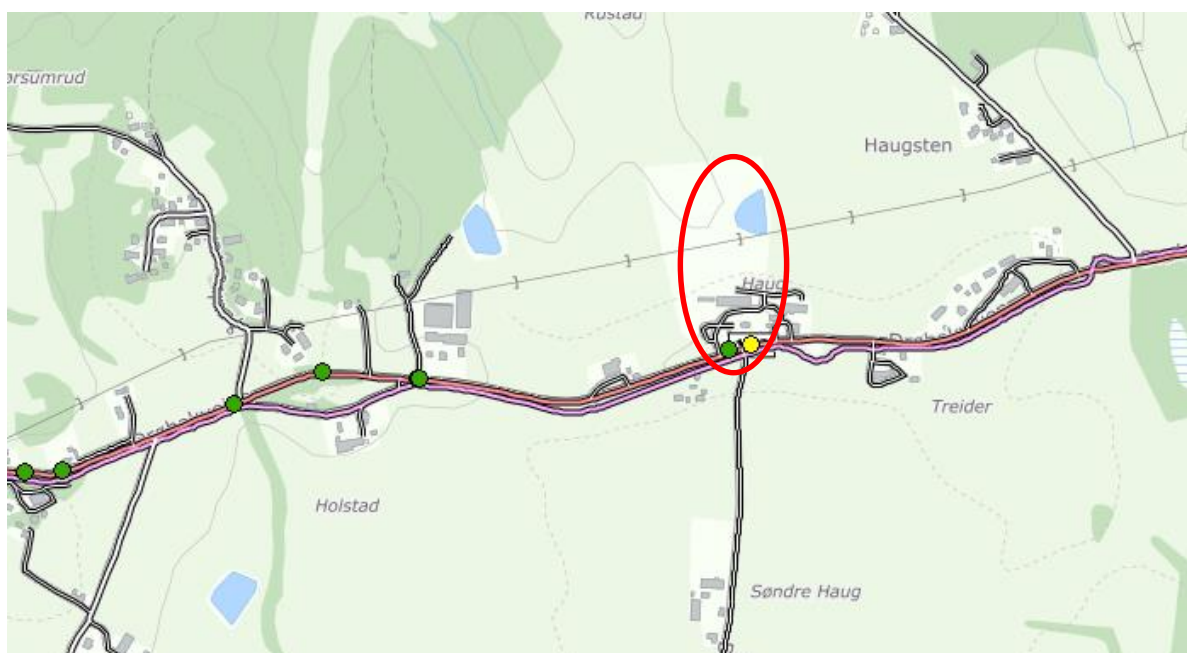
Avkjørselen til anlegget fører også til en bolig og en brannstasjon med tilknyttet ambulansetjeneste. Basert på faglig skjønn og erfaring er det antatt at disse til sammen vil generere en ÅDT på inntil 50 kjt/døgn, der ca. 10 % kjører i makstimen, dvs. 5 kjt/time.

Det antas dermed at avkjørselen vil oppleve en ÅDT på totalt 70 – 100 kjt/døgn med 7 – 10 kjt/time i makstime.

I dagens situasjon er det mer trafikk til området enn hva gjeldende reguleringsplan tilsier. Trafikk fra et tidligere utsalg av hagerprodukter er ikke tatt med i vurderingen.

2.3 Trafikksikkerhet

For å få en overblikk på trafikksikkerhetssituasjonen i området er det hentet ut informasjon om politiregistrerte ulykker for de siste 10 årene (2005 – 2014). Denne informasjon ble hentet fra NVDB. I Figur 2 illustreres disse ulykkene med prikker. Grønne prikker indikerer ulykker med lettere personskader og gule prikker indikerer alvorlige personskader.



Figur 2: Politiregistrerte ulykker med personskade i området de siste 10 årene. Grønne prikker indikerer ulykker med lettere personskader og gule prikker indikerer alvorlige personskader. Planområdet er markert med en rød ring.

Som man ser er alle registrerte ulykker i nærområdet skjedd på Fv152. Halvparten av disse ulykkene involverer kun biler og halvparten involverer MC-førere. Kun én av ulykkene førte til alvorlig personskade. Denne skjedde rett ved planområdet og skjedde ved møte av to biler på rett veistrekning.

En av bilulykkene var et enslig kjøretøy som kjørte utfor. De andre bilulykkene skjedde ved møte.

En av MC-ulykkene skjedde ved påkjøring fra siden. De andre skjedde ved påkjøring bakfra.

Ulykkessituasjonen viser et antall ulykker på det normale, men med et større innslag av MC-ulykker enn det som er vanlig. Sannsynligvis skyldes dette at vegen er populær for denne trafikkantypen.

2.4 Fartsgrenser

Skiltet hastighet i Fv152 er 70 km/t. Drøbakveien retning sør for planområdet er uten skiltet fartsbegrensning og veiene innen planområdet er i en 30-sone.

2.5 Kollektivtrafikktilbud

Rett ved planområdet er bussholdeplassen Haug (Fv152). Denne holdeplassen betjenes av linje 510 Langhus – Ås - Ski - Drøbak som har god frekvens. Mellom kl. 07.00 – 17.30 går det buss hver 10. minutt. Store deler av resterende driftsdøgn kjører bussen med to avganger i timen.

Buslinje 1171 Dyrløkke – Vestby har også en avgang på morgenen og en avgang i motsatt retning på ettermiddagen. Dette er primært en skolebuslinje til Vestby videregående skole.

Det kjører også en skolebuss mellom Vestbygda – Brønnerud skole/Ås ungdomsskole med en avgang på morgenen og en avgang i motsatt retning på ettermiddagen.

2.6 Forholdene for gående og syklende

Langs store deler av Fv152 er det anlagt gang- og sykkelvei. Forbi planområdet ligger denne på sydsiden av Fv152. Denne strekker seg helt til Ås i øst og til krysset med Fv52 i vest. På kortere deler av denne strekningen er det tillatt å kjøre bil til eiendommene. Denne biltrafikken antas derfor å være svært begrenset. I praksis oppleves sannsynligvis veien som gang- og sykkelvei over hele strekningen.

Ved bussholdeplassen på den nordlige siden av Fv152 er det ingen merket fotgjengerovergang. Dersom man går av bussen her og skal krysse Fv152 må dette skje på bilistenes villkår, sannsynligvis også midt i krysset. Dette representerer sannsynligvis ikke noe stor fare, da antall kryssinger sannsynligvis er svært få, men fører til utrygghetsfølelser og forsinkelser dersom det er mange biler som passerer der man ønsker å krysse over veien.

2.7 Parkering

Innenfor planområdet er det 49 parkeringsplasser, der 11 av disse er reservert til brannvesenet og åtte til Helseekspress og taxi. Der er også en bussoppstillingsplass for Helseekspressens busser.

Det ble utført befaring i planområdet den 9. juni 2016. Da ble det registrert at fem av brannvesenets 11 plasser var opptatte, to av helseekspress/taxis åtte plasser var belagt og det samme var 11 av resterende 30 parkeringer. Det var altså en dekning av ca. 40 % av parkeringsplassene. Bussoppstillingsplassen ble ved befaring også brukt av en av Helseekspressens busser under ca. 15 minutter.

3. KONSEKVENSER AV ANLEGGET

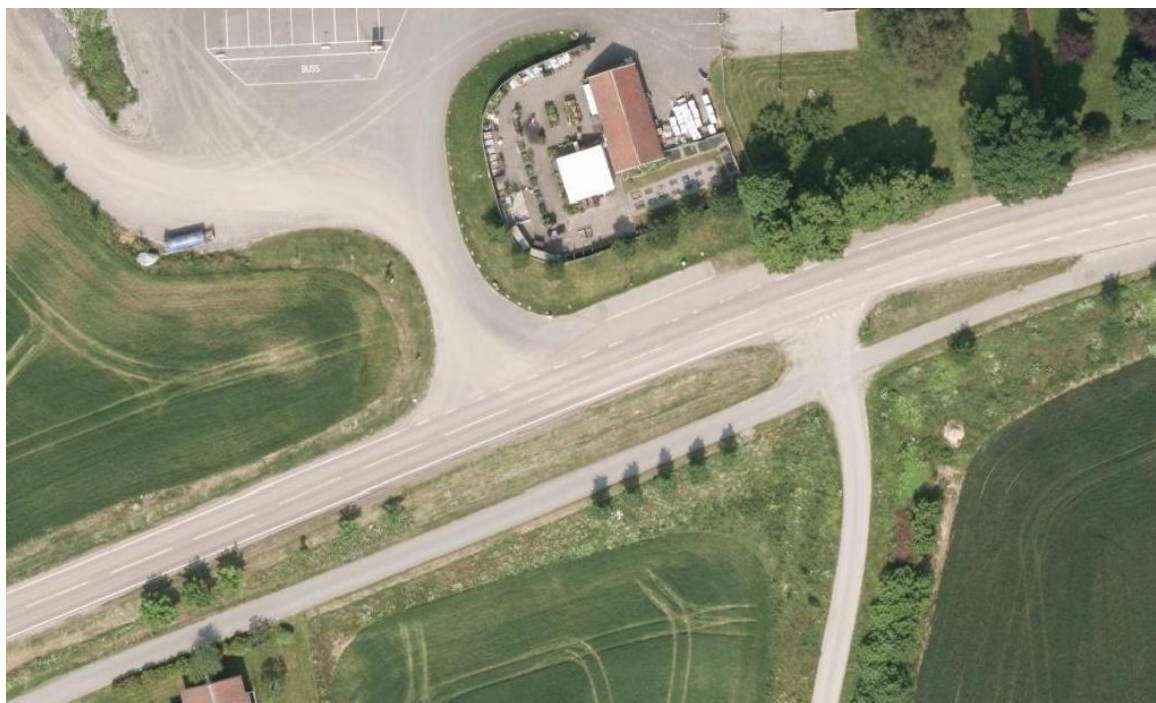
3.1 Transport av masser

I henhold til informasjon oppgitt av daglig leder for anlegget transporteres ca. 25 000 tonn masser inn og like mye ut fra anlegget. Disse transportene har en gjennomsnittlig transportstrekning på 10 km.

I kapitel 2.2 ble det antatt at det maksimalt vil komme 500 lastebiler/måned til anlegget. Dette fører til at det maksimalt vil være 6 000 lastebiler som leverer masser per år. En vanlig lastebil uten henger transporterer ca. 10 m³ løsmasser. Dette betyr at det maksimalt vil bli levert 60 000 m³ masser til anlegget per år. Det er antatt at omtrentlig samme mengder vil bli hentet fra anlegget.

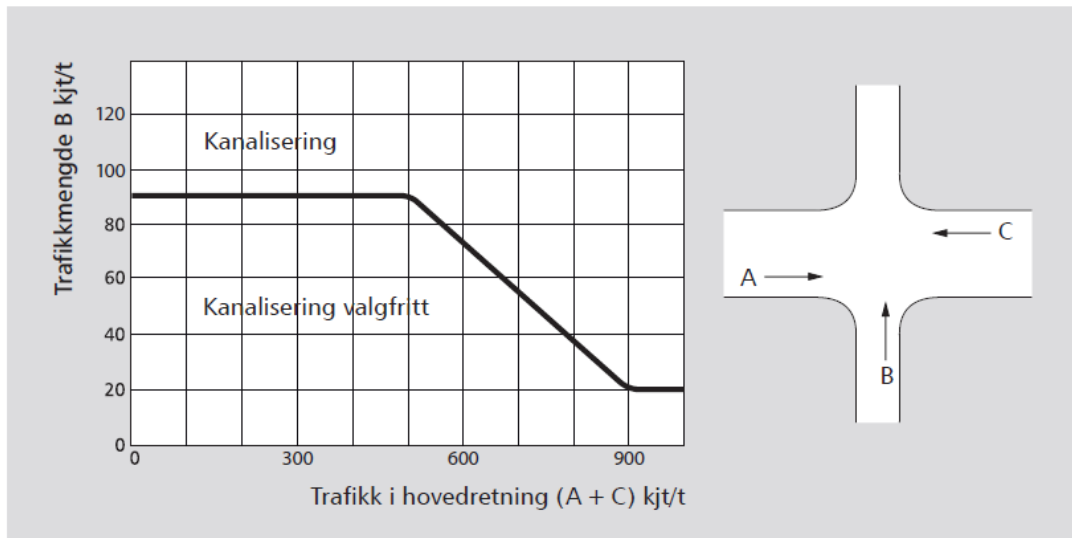
3.2 Kryssutforming

Avkjørselen til gjenvinningsanlegget er i dag bredere enn strengt nødvendig, men er utformet i henhold til gjeldende reguleringsplan fra 2010.

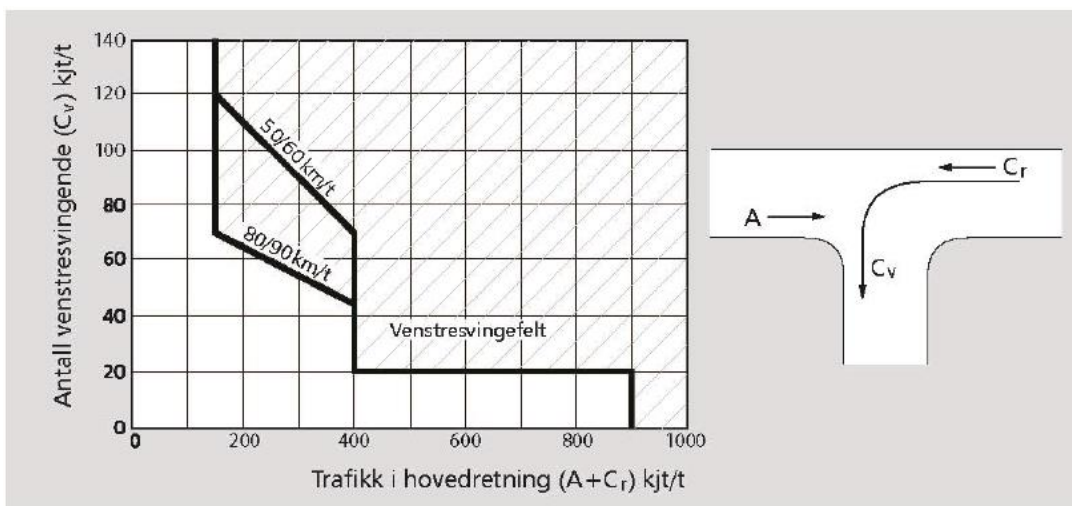


Figur 3: Flyfoto av avkjørselen til anlegget. Kilde: finn.no.

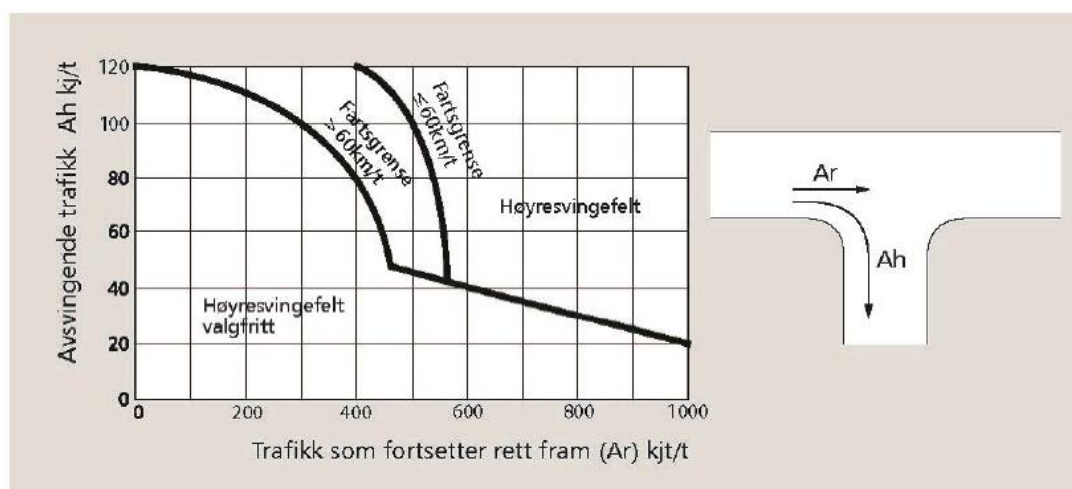
I henhold til Statens vegvesens håndbok V121 – *Geometrisk utforming av veg- og gatekryss* kontrolleres krav til kanalisering både i sekundær- og hovedvei. Kravene for dette er illustrert i figurene nedenfor. I Figur 4 illustreres kravene for kanalisering i sekundærvei. I Figur 5 vises kravene for eget venstresvingefelt i hovedvei og i Figur 6 illustreres kravene til eget høyresvingefelt i hovedvei.



Figur 4: Trafikkø i sekundærvei basert på trafikken i dimensjonerende time. Kilde: Statens vegvesens håndbok V121 – Geometrisk utforming av veg- og gatekryss.



Figur 5: Kriterier for vurdering av eget venstresvingefelt basert på trafikken i dimensjonerende time. Kilde: Statens vegvesens håndbok V121 – Geometrisk utforming av veg- og gatekryss.



Figur 6: Kriterier for vurdering av høyresvingefelt i primærveg basert på trafikken i dimensjonerende time. Kilde: Statens vegvesens håndbok V121 – Geometrisk utforming av veg- og gatekryss.

I henhold til kapitel 2.2 har Fv152 en makstimestrafikk på 630 kjøretøy og maks 10 kjøretøy for avkjørselen. Det er i henhold til figurene ovenfor ikke krav til kanalisering hverken i primær- eller sekundærvei.

Med de trafikkmengder som vil forekomme her er man også langt unna et nivå hvor man får kapasitetsproblem i krysset, jfr. pkt. 2.2.

3.3 Trafikksikkerhet

Planforslaget vil generere relativt lite trafikk og ansees ikke å føre til noen utfordringer vedrørende trafikksikkerhet.

Ved å stramme opp avkjørselen vil man forbedre sikkerheten i området.

3.4 Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken påvirkes ikke av anlegget. Det er antatt at andre nærliggende virksomheter har større innvirkning på kollektivtrafikken i området.

3.5 Gang- og sykkeltrafikk

Gående og syklende har eget anlegg på sørsiden av fylkesveien der de blir lite forstyrret av trafikken til og fra gjenvinningsanlegget. Størst ulempe for denne gruppe er dersom de skal krysse Fv152 eller støyeksoneringen fra denne veien. Dette er forhold som ikke direkte påvirkes av tiltaket.

4. KONKLUSJON OG ANBEFALINGER

Det er konsulentens vurdering at virksomheten i gjenvinningsanlegget ikke fører til problemer for trafikkbildet. For å minske de trafikale konsekvensene av virksomheten anbefales det imidlertid at tidspunkter der det er tillatt å leverer og hente masser blir regulert slik at naboer ikke plages av støy utenfor rimelige tider på døgnet. Slike krav vil normalt bli satt av kommunelegen.