

Oppdragsgiver: **Jernbaneveien 11 Utvikling AS**

Oppdragsnr.: **52307193** Dokumentnr.: **TRA01**

Til: Kristina Vedal

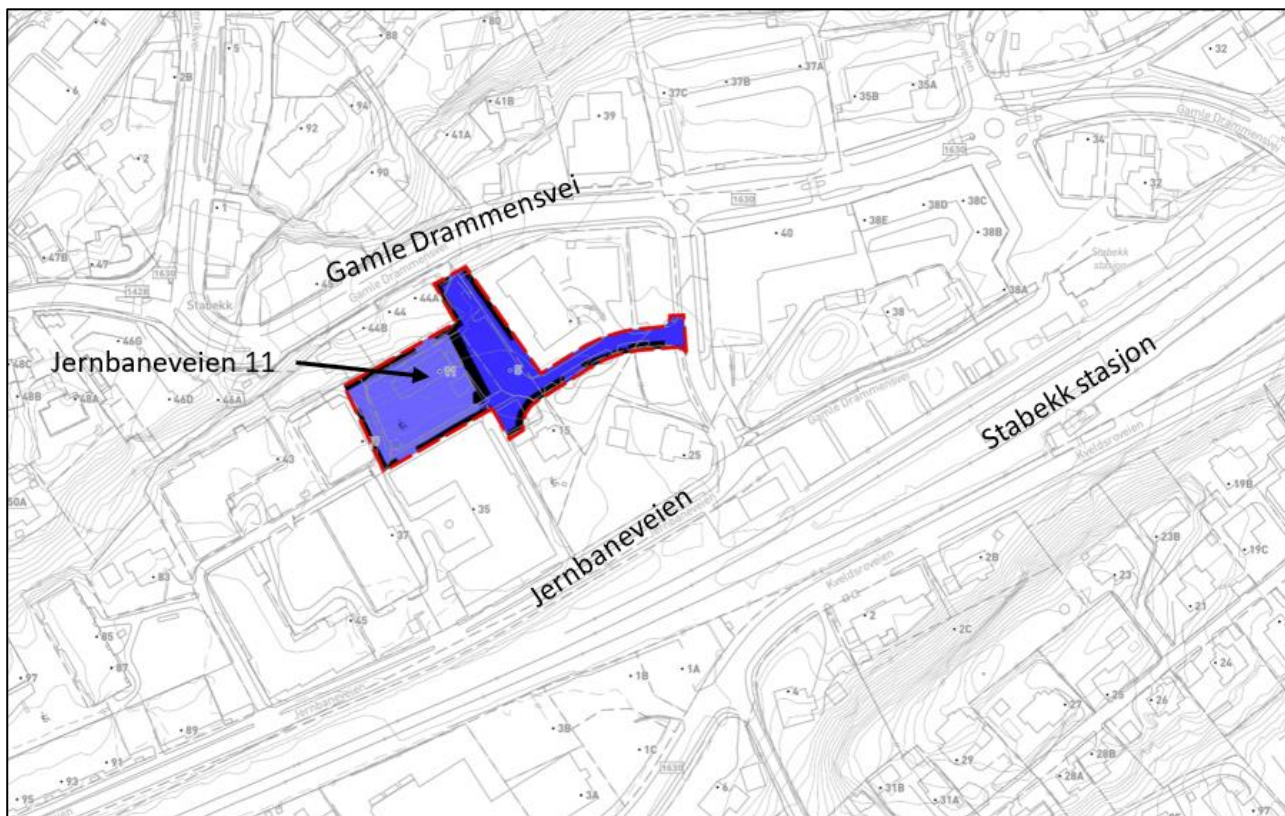
Fra: Stein Emilsen

Dato: 2023-12-07

► Jernbaneveien 11 - Trafikkvurdering

1 Innledning

Jernbaneveien 11 Utvikling AS arbeider med et reguleringsplanforslag for eiendommen Jernbaneveien 11 på Stabekk i Bærum kommune. Norconsult har blitt engasjert for å utføre enkelte trafikkvurderinger, som er gjennomgått i dette notatet. Figur 1 viser planområdet utstrekning slik det ble kunngjort ved oppstart av planarbeidet. Planlagt avkjørsel er fra Jernbaneveien, det vil si lengst øst i planområdet.



Figur 1 – Planområdets beliggenhet og utstrekning, slik det ble varslet ved oppstart av planarbeidet (kartkilde: arealplaner.no)

2 Turproduksjon

Eksisterende bygg i planområdet har adresse Jernbaneveien 11 og har tidligere vært i bruk som barnehage. Barnehagen ble nedlagt i 2023¹, og bygget står tomt. Det er valgt å sammenligne turproduksjonen fra den gangen det var barnehage med turproduksjonen knyttet til planlagt utbygging av boliger.

2.1 Barnehagens turproduksjon

Det er hovedsakelig de ansattes arbeidsreiser og foreldrenes følgereiser som bidrar til barnehagens turproduksjon. Vi har beregnet begge reisehensiktene hver for seg, for så å summere opp til slutt.

Det var 38 barn i barnehagen. Ifølge Barnehagefakta² var det 5,5 barn per ansatt, noe som tilsvarer 0,18 ansatte per barn. Vi antar 2 arbeidsreiser per ansatt og får dermed 0,36 arbeidsreiser per barn på hverdager.

Som et utgangspunkt antas 4 følgereiser per barn. Et barn som leveres om morgenen, gir 2 følgereiser – 1 reise til barnehagen og 1 reise (uten barn) fra barnehagen. Tilsvarende skjer i forbindelse med henting om ettermiddagen. Vi antar 1,1 barn per foresatt, og vi antar 80 % oppmøte per dag. Vi får dermed 2,91 følgereiser per barn per dag.

Tabell 1 viser reisemiddelfordelingene som er benyttet for følgereisene og arbeidsreisene.

Tabell 1 – Reisemiddelfordeling for reiser i tilknytning til barnehagen

Hensikt	Gange	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Sum
Følgereise	16 %	1 %	3 %	76 %	4 %	0 %	100 %
Arbeidsreise	9 %	7 %	29 %	51 %	3 %	1 %	100 %

Reisemiddelfordelingen for følgereiser er utarbeidet med utgangspunkt i et notat som reisevaner i Bærum kommune³. Notatet skiller ikke på bilfører og bilpassasjer. Ved hjelp av Prosam-rapport 242⁴ har vi skilt mellom de to reisemidlene ved å se på forholdstallet mellom bilfører og bilpassasjer på følgereiser.

Arbeidsreisenes reisemiddelfordeling er hentet fra Prosam-rapport 242. Det er reisemiddelfordelingen for arbeidsreiser som ender i Asker og Bærum som er brukt.

Tabell 2 – Barnehagens beregnede turproduksjon fordelt på reisemidler

Hensikt	Reiser per barn	Antall barn	Antall reiser på hverdager						
			Gange	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Sum
Følgereise	2,9	38	18	1	3	84	4	0	111
Arbeidsreise	0,4	38	1	1	4	7	0	0	14
Sum	3,3	38	19	2	7	91	4	0	124

¹ <https://www.nrk.no/osloogviken/barnehage-legges-ned-tre-ar-tidligere-enn-planlagt-1.16165906>

² <https://www.barnehagefakta.no/barnehage/973931733/stiftelsen-stabekktunet-barnehage>

³ Fakta om reisevaner i Bærum – reisevaner basert på tall innhentet i 2018. Tilgjengelig fra <https://www.baerum.kommune.no/contentassets/c3e586e62f884c0a851741db3af04840/reisevaner.pdf>

⁴ Rapport 242: Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19. Excel-ark med oppdaterte resultater, tilgjengelig fra <http://prosam.org/index.php?page=report&nr=242>

I henhold til beregningene hadde barnehagen en turproduksjon på 124 turer på hverdager. Av disse turene ble til sammen 91 turer gjennomført som bilfører (YDT⁵).

Forutsetningene for beregning av biltrafikk er listet opp i tabell 3. Morgenrush og ettermiddagsrush angir største time om henholdsvis morgen og ettermiddagen.

Tabell 3 – Forutsetninger for beregning av biltrafikk som produseres av barnehagen

Bilturer YDT per barn	ÅDT/YDT	Morgenrush			Ettermiddagsrush		
		Til	Fra	% av YDT	Til	Fra	% av YDT
2,4	64 %	50 %	50 %	33 %	50 %	50 %	33 %

Bilturer per barn fremkommer ved å dele 91 bilturer (tabell 2) med 38 barn. Forholdet mellom ÅDT og YDT er beregnet ved at det antas 233 åpningsdager per år. Utover vanlige helger antar vi at barnehagen er stengt 5 dager per år på grunn av planleggingsdager, 10 dager sommerferie, 6 dager påkestengt og 5 dager stengt på grunn av jul, 1. mai og 17. mai samt 2 dager stengt på grunn av Kristi Himmelfartsdag og 2. pinsedag. Vi ser bort fra dobbelttellingen på grunn av at Kristi Himmelfartsdag faller på 17. mai hvert 41. år.

Ut fra en masteroppgave⁶ om barnehagers turproduksjon antar vi at 33 % av turene på hverdager inntreffer i den største timen om morgenen. Tilsvarende antas 33 % å inntreffe i største time om ettermiddagen. Med disse beregningsforutsetningene får vi beregnet biltrafikk for barnehagen som vist i tabell 4.

Tabell 4 – Beregnet bilturproduksjon for tidligere barnehage

Formål	YDT	ÅDT	Morgenrush			Ettermiddag		
			Til	Fra	Sum	Til	Fra	Sum
Barnehage	92	59	15	15	30	15	15	30

2.2 Boligenes turproduksjon

Det planlegges inntil 16 boliger med et samlet areal (BRA) på 1350 m². Dette gir en gjennomsnittlig leilighetsstørrelse på 84 m² per bolig. Ut fra SSB-statistikk⁷ for Bærum kommune finner vi at det som et gjennomsnitt er drøyt 45 m² per bosatt i leilighetsbygg i Bærum. Det forutsettes dermed 1,85 bosatte per bolig.

Basert på Prosam-rapport 242 antas det at hver bosatt gjennomfører 3,2 turer på hverdager, og 3,0 turer per dag når man ser hele året under ett. Disse tallene gjelder for området Stabekk, Bekkestua og Sandvika. Dette gir 6,0 personturer per bolig på hverdager. Reisemiddelfordelingen som er brukt i beregningene er vist i tabell 5, mens tabell 6 viser beregnet antall turer fordelt på reisemidler.

⁵ YDT står for yrkesdøgntrafikk og gjennomsnittlig trafikk per døgn for dagene mandag til fredag. Tilsvarende er ÅDT gjennomsnittlig trafikk per døgn når man ser hele året under ett, altså total trafikk gjennom et helt år delt på 365

⁶ Etablering av turproduksjonstall for barnehager. Maria Lindøen. Masteroppgave ved NTNU, Institutt for bygg, anlegg og transport. Datert juni 2012.

⁷ 06513: Boliger, etter bygningstype og bruksareal (K) 2007 – 2023 Tilgjengelig fra <https://www.ssb.no/statbank/table/06513/> og 11031: Personer, etter region, statistikkvariabel, år og bygningstype Tilgjengelig fra <https://www.ssb.no/statbank/table/11031/>

Tabell 5 – Reisemiddelfordeling på daglige reiser for bosatte i Bekkestua, Stabekk og Sandvika (Prosam-rapport 242, Excel-ark 5)

Formål	Gange	Syssel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Sum
Bolig	21 %	5 %	19 %	46 %	8 %	1 %	100 %

Tabell 6 – Beregnet turproduksjon som følge av de planlagte boligene

Formål	Reiser per bolig	Antall boliger	Antall reiser på hverdager						
			Gange	Syssel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Sum
Bolig	6,0	16	20	5	18	44	7	1	95

I henhold til beregningene vil de 16 boligene gi til sammen 95 turer på hverdager. Av disse gjennomføres 44 som bilfører. Dette gir i overkant av 3 bilturer per parkeringsplass. Tabell 7 viser forutsetningene som ligger til grunn for beregning av boligenes bilturproduksjon på hverdager, alle dager (ÅDT) og i største time om morgenen og ettermiddagen.

Tabell 7 – Forutsetninger for beregning av boligenes bilturproduksjon

Bilturer YDT per bolig	ÅDT/YDT	Morgenrush			Ettermiddagsrush		
		Til	Fra	% av YDT	Til	Fra	% av YDT
2,8	94 %	20 %	80 %	15 %	70 %	30 %	15 %

Forholdstallet mellom ÅDT og YDT er hentet fra Excel-arkene som er vedlagt Prosam-rapport 242, hvor det er presentert antall daglige turer fordelt over uken. Andelen trafikk i største time i morgenrushet og ettermiddagsrushet er fastsatt ved hjelp av skjønn. Prosam-rapporten viser at 7 til 10 % av daglige turer avvikles i største time om morgenen og ettermiddagen. Vi velger å legge til grunn et høyere tall da det er snakk om relativt få turer totalt sett, og hver enkelt tur utgjør derfor en større andel av det totale antall turer. Beregnet bilturproduksjon for boligene er vist i tabell 8.

Tabell 8 – Beregnet biltrafikk som følge av planlagt boligutbygging

Formål	YDT	ÅDT	Morgenrush			Ettermiddagsrush		
			Til	Fra	Sum	Til	Fra	Sum
Bolig	44	41	1	5	7	5	2	7

2.3 Sammenligning mellom bilturproduksjon ved tidligere og planlagt bruk av planområdet

Tabell 9 viser en sammenligning mellom beregnet bilturproduksjon for barnehagen, som var i planområdet tidligere, og de 16 boligene som er planlagt i planområdet isteden.

Tabell 9 – Sammenligning mellom bilturproduksjon ved barnehage og boliger

Formål	YDT	ÅDT	Morgenrush			Ettermiddagsrush		
			Til	Fra	Sum	Til	Fra	Sum
Barnehage	92	59	15	15	30	15	15	30
Boliger	44	41	1	5	7	5	2	7
Differanse	-48	-18	-14	-10	-24	-11	-13	-24

Oppdragsgiver: **Jernbaneveien 11 Utvikling AS**
Oppdragsnr.: **52307193** Dokumentnr.: **TRA01**

Beregningene viser at det både gjennom døgnet (YDT/ÅDT) og i største timer er beregnet at barnehagen hadde større bilturproduksjon enn de planlagte boligene vil få. I klartekst betyr dette at det forventes at planforslaget gir redusert biltrafikk sammenlignet med tidligere bruk av tomten.

3 Vurdering av trafikksikkerhet

3.1 Trafikksikkerhet utenfor planområdet

I Nasjonal vegdatabank (NVDB⁸) finnes det en oversikt over trafikkulykker som er registrert av politiet og som innebar personskade, såkalte politiregistrerte personskadeulykker. Det er tatt ut en oversikt over disse ulykkene på vegnettet i nærheten av planområdet de siste ti årene. Dette vil si årene 2013–2022, for ulykkene som eventuelt har inntruffet i 2023, er ikke lagt inn i NVDB ennå. Figur 2 viser hvor disse ulykkene har inntruffet. De røde tallene i figuren korresponderer med tallene i oppsummeringen av ulykkene i tabell 10. Ulykkene på E18 er utelatt da vi vurderer at disse ikke er relevante for å vurdere trafikksikkerheten på det lokale vegnettet rundt planområdet.

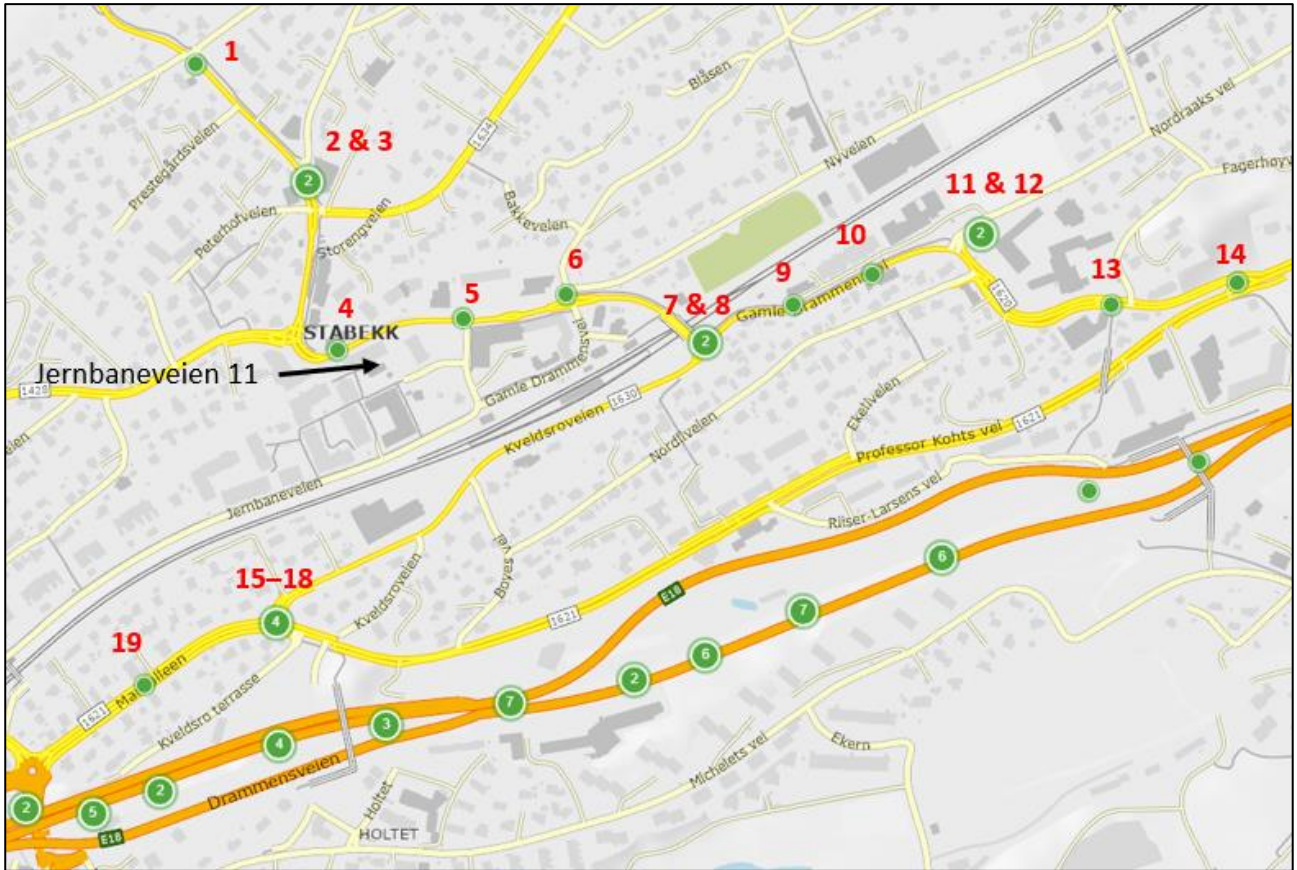
Fra og med 13.11.2020 ble informasjon om alvorlighetsgrad i trafikkulykker satt til «sensitiv» i NVDB, og det er kun utvalgte brukere i Statens vegvesen som har tilgang. Dette er gjort fordi publisering av denne informasjonen ikke er i tråd med GDPR og behandling av personopplysninger. Statens vegvesen har derfor ikke anledning til å publisere opplysningene.

Det er trolig inntruffet flere sykkel- og fotgjengerulykker enn hva statistikkene viser ettersom det er store mørketall for trafikkulykker med myke trafikanter og lettere skadegrader. Tall fra Oslo legevakt fra 2019 viste at de fikk inn 11 ganger så mange skadde fra sykkelulykker enn antall sykkelulykker som ble registrert i NVDB⁹. Eneulykker med fotgjengere inngår ikke i statistikken fra NVDB.

⁸ Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen

⁹ Trafikksikkerhet for syklister og fotgjengere – status og utfordringer. Bjørnskau, T, TØI-rapport 1844/2021

Oppdragsgiver: Jernbaneveien 11 Utvikling AS
Oppdragsnr.: 52307193 Dokumentnr.: TRA01



Figur 2 – Politiregistrerte personskadeulykker i perioden 2013–2022 (kilde: vegkart.no, 21.11.2023)

Tabell 10 – Oppsummering av ulykkene på vegnettet i nærheten av planområdet

Nr.	Tidspunkt	Veg	Stedsforhold	Antall involverte enheter						Ulykketype	Ulykkeskode
				Fotgjenger	Sykkel	Moped/MC	Personbil/ varebil	Lastebil	Buss		
1	12.03.2014 kl. 0725	Gamle Ringeriksvei	X-kryss	1	-	-	1	-	-	Fotgjenger/ akende	Fotgjenger krysset kjørebane på bortsiden av krysset
2	20.05.2015 kl. 1244	(P-plass)	Annet (P-plass, torv o.l.)	-	-	-	1	-	-	Andre ulykker	Øvrige parkeringsuhell
3	15.10.2021 kl. 1107	Peterhof- veien	X-kryss	-	-	-	1	-	-	Utforkjøring	Ulykke med uklart forløp hvor enslig kjøretøy kjørte utfor vegen
4	13.05.2015 kl. 0830	Gamle Drammensvei	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	1	-	2	-	-	Motsatt kjøreretning	Møting i kurve
5	10.08.2013 kl. 0006	Gamle Drammensvei	Rundkjøring	-	-	1	1	-	-	Kryssende kjøreretning	Påkjøring for øvrig ved venstresving
6	08.10.2013 kl. 0837	Åsveien	Rundkjøring	-	1	-	1	-	-	Kryssende kjøreretning	Høyresving for øvrig i samme retning
7	07.09.2022 kl. 1220	Gamle Drammensvei	T-kryss	-	-	1 liten el- motorvogn	1	-	-	Motsatt kjøreretning	Møting i kurve
8	18.11.2019 kl. 1441	Gamle Drammensvei	T-kryss	1	-	-	1	-	-	Fotgjenger/ akende	Fotgjenger krysset kjørebane på bortsiden av krysset
9	21.09.2022 kl. 0809	Avkjørsel	Avkjørsel	-	1	-	1	-	-	Kryssende kjøreretning	Avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning fra fortau eller G/S-veg
10	06.06.2013 kl. 1344	Gamle Drammensvei	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	4	-	-	Utforkjøring	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side på rett vegstrekning
11	04.09.2021 kl. 1927	Gamle Drammensvei	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	1	-	-	Utforkjøring	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i høyrekurve
12	29.10.2019 kl. 1420	Nordraaks vei	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	1	-	-	1	-	-	Fotgjenger/ akende	Fotgjenger krysset kjørebane for øvrig
13	25.10.2015 kl. 1402	Gamle Drammensvei	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	1	-	-	1	-	-	Fotgjenger/ akende	Fotgjenger krysset kjørebane for øvrig
14	21.01.2013 kl. 0750	Gamle Drammensvei	T-kryss	-	-	-	2	-	-	Samme kjøreretning	Påkjøring bakfra
15	01.10.2019 kl. 1440	Markalleen	T-kryss	-	1	-	1	-	-	Kryssende kjøreretning	Høyresving foran kjørende i samme retning
16	01.08.2017 kl. 0743	Markalleen	T-kryss	-	1	-	1	-	-	Kryssende kjøreretning	Avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning
17	09.05.2016 kl. 0751	Markalleen	X-kryss	-	1	-	1	-	-	Kryssende kjøreretning	Avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning
18	09.05.2016 kl. 0755	Markalleen	T-kryss	-	1	-	1	-	-	Kryssende kjøreretning	Avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning
19	27.06.2018 kl. 1638	Markalleen	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	-	-	-	3	1	-	Samme kjøreretning	Skifte av felt til høyre

Figuren og tabellen viser at det har skjedd til sammen 19 ulykker på vegnettet i nærheten av planområdet. Ifølge NVDB er det likevel ikke definert noen ulykkespunkter eller ulykkesstrekninger på vegnettet. Et ulykkespunkt vil si et punkt der det har skjedd minst 4 ulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 meter. En ulykkesstrekning har minst 10 ulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 1 km (kilde: håndbok V723¹⁰). Selv om det ikke er noen ulykkespunkter i området nå, kunne krysset Markalleen X Professor Kohts vei ha vært definert som et ulykkespunkt tidligere. I perioden 2016–2019 skjedde det 4 ulykker her. Av ulykkesoversikten i tabellen ser vi at det var en syklist og en personbil involvert i alle disse ulykkene, noe som er påfallende. Det har blitt etablert sykkelfelter i krysset siden 2019 (og sykkelfeltene fikk rødmalning en gang mellom august 2022 og juni 2023), noe som kan ha gjort bilistene mer oppmerksomme på syklistene. Det er i alle fall ikke registrert noen ulykker i krysset siden 2019, se figur 3. Ulykkesrisikoen i dette krysset antas derfor å ha blitt redusert de senere årene. Det er imidlertid mulig at det har inntruffet ulykker i 2023, men disse er ikke overført til NVDB ennå.

¹⁰ Analyse av ulykkessteder. Vedleggsdel for manuelle beregninger. Statens vegvesen, 2007

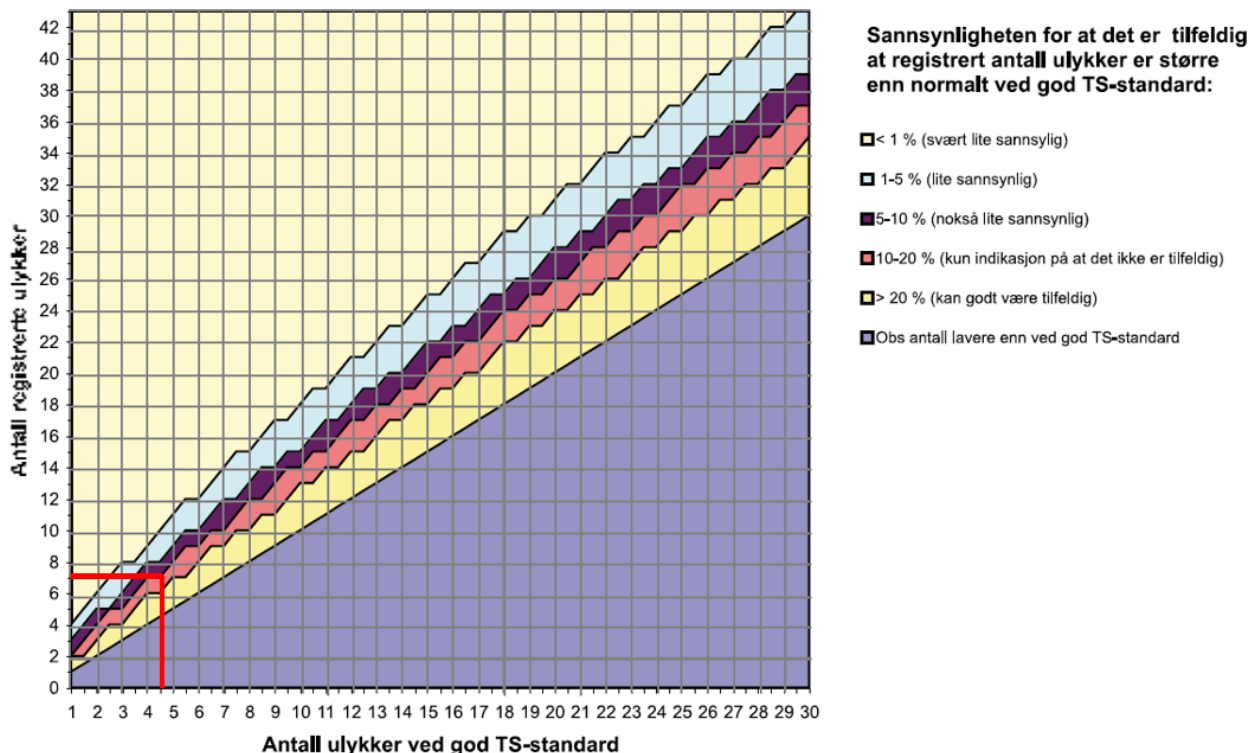


Figur 3 – Krysset Markalleen X Professor Kohts vei. Venstre del: oktober 2019, høyre del: juni 2023

Strekningen mellom ulykke nr. 1 og ulykke 7 & 8 i figuren er på 880 meter. Her har det inntruffet 7 ulykker (ulykke nr. 2 var inne på en parkeringsplass). ÅDT er ifølge NVDB 7100 på strekningen. Dette gir en ulykkesfrekvens på 0,30 ulykker per million kjøretøykilometer. Normal ulykkesfrekvens på en riksveg i tettbygd strøk med fartsgrense 50 km/t er 0,40, og god trafiksikkerhetsstandard tilsier en ulykkesfrekvens på 0,32 ifølge håndbok V723.

Strekningen mellom ulykke 7 & 8 og 14 i figuren er 690 meter. Også her har det inntruffet 7 ulykker (ulykke 12 skjedde i Nordraaks vei). Med en ÅDT på 5600 blir ulykkesfrekvensen 0,48 ulykker per million kjøretøykilometer.

I håndbok V723 er det gjort en beregning av om det er tilfeldig at antall registrerte ulykker er høyere enn det som kan forventes ved god trafiksikkerhetsstandard, se figur 4.



Figur 4 – Sannsynlighet for at det er tilfeldig at antall ulykker er større enn normalt ved god trafiksikkerhetsstandard (kilde: håndbok V723)

Med en ulykkesfrekvens på 0,32 ville det på 10 år med ÅDT 5600 ha inntruffet 4–5 ulykker på strekningen mellom 7 & 8 og 14. Av figuren ser vi at det er i grenseland mellom «nokså lite sannsynlig» og «kun indikasjon på at det ikke er tilfeldig» at antall ulykker er større enn normalt.

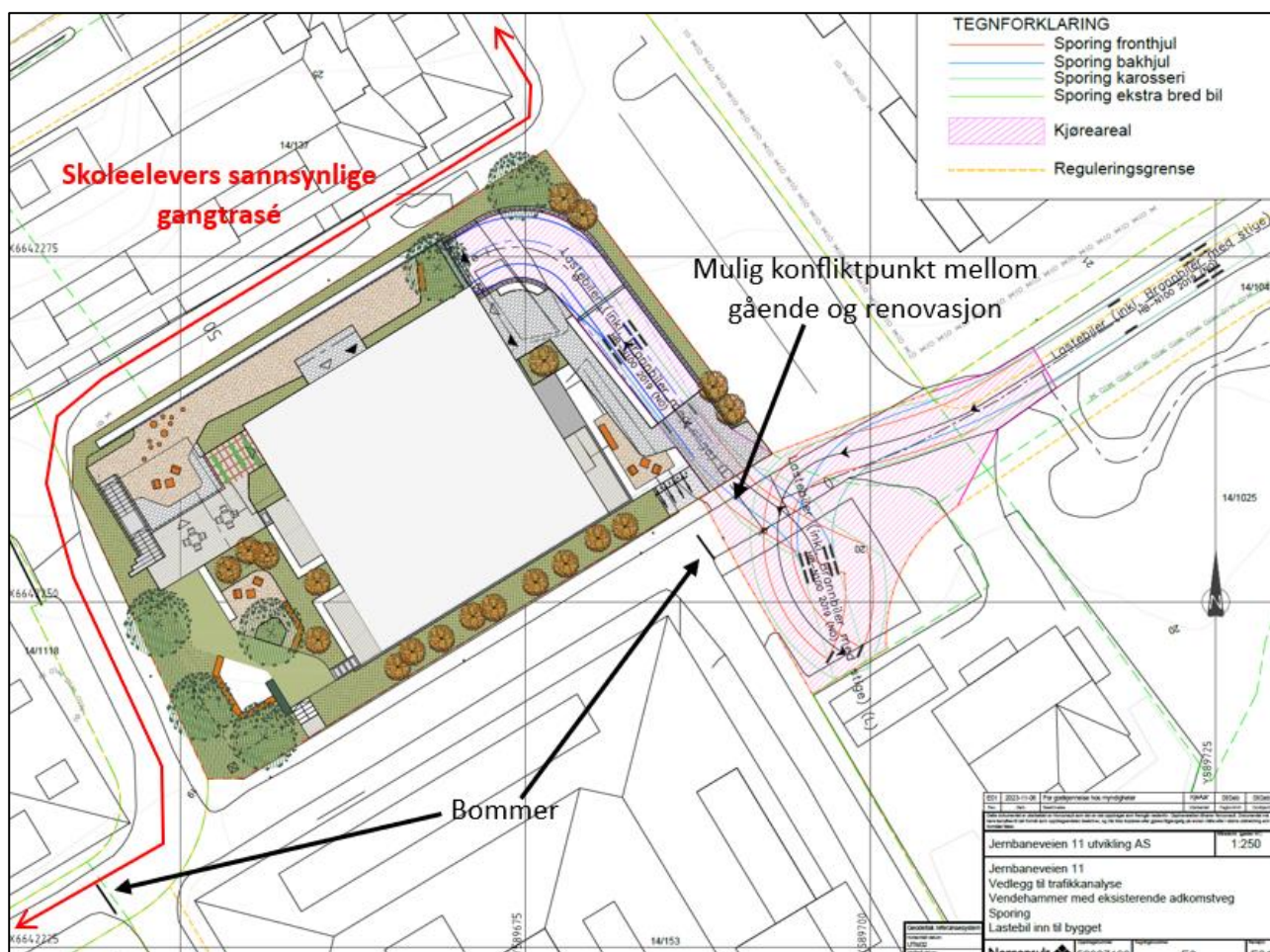
Alt i alt viser ikke ulykkesdataene entydig at lokalvegnettet er spesielt trafikkfarlig. I det tidligere ulykkespunktet i krysset Markalleen X Professor Kohts vei er det dessuten gjort tiltak som trolig har gitt bedre trafiksikkerhet. Planforslaget gir uansett redusert biltrafikk sammenlignet med tidligere bruk av eiendommen. Vi vurderer derfor at planforslaget ikke gir noen forhøyet risiko for trafikkulykker på det lokale vegnettet.

3.2 Trafiksikkerhet internt i planområdet

Det finnes verken fortau eller gang- og sykkelveger i planområdet, og planforslaget legger heller ikke opp til at dette skal etableres. Dette er det heller ikke krav om, ettersom den interne adkomstvegen er en lavtrafikkert veg. Veggen er dessuten stengt med bom, noe som betyr at det ikke er gjennomkjøringstrafikk her. Bærum kommunes gatenorm sier at det for eksisterende veger med omfattende fortetting eller feltutbygging skal vurderes å etablere fortau eller G/S-veg dersom ÅDT overstiger 1000. Trafikken langs adkomstvegen til Jernbaneveien 11 er åpenbart mye lavere enn dette.

Planområdet ligger i opptaksområdet til Stabekk skole, som ligger nord for planområdet. For disse elevene vil det være mest aktuelt å gå på nordsiden av foreslått bebyggelse, og ikke i adkomstvegen ut til Jernbaneveien, ref. tinglyst avtale av 15.07.1999. Elevenes sannsynlige gangtrasé er vist med rød pil i figur 5.

I forbindelse med henting av avfall er det lagt opp til at renovasjonskjøretøyet skal snu i en planlagt vendehammer. Løsningen innebærer at renovasjonskjøretøyet rygger et stykke ned i rampen til parkeringskjelleren for å snu. Det vil ikke være mulig for personbiler å passere når renovasjonskjøretøyet bruker rampen, men dette vurderes å være mindre problematisk siden personbiltrafikken er beregnet å bli liten. Sikt i rampen vil for øvrig bli ivarettatt ved at det etableres signalanlegg som regulerer om trafikk skal kjøre til eller fra parkeringskjelleren. Ventetiden for personbilene er anslått å være på et par minutter i forbindelse med renovering. Kjøremønsteret er vist i figur 5.



Figur 5 – Sporing for lastebil (inkludert brannbil), utarbeidet av Norconsult 06.11.2023

Selv om det ikke er tilrettelagt for gående og syklende i området, er det sannsynlig at det vil ferdes enkelte «myke trafikanter» i øst-vestlig retning i planområdet. Bevegelsen til disse trafikantene vil være i konflikt med renovasjonskjøretøy som manøvrer seg i vendehammeren ved hjelp av rygging, som markert i figuren. Dette er uheldig med tanke på trafiksikkerhet, og heller ikke i tråd med Bærum kommunes gatenormal som sier at:

Renovasjon skal plasseres på privat grunn. Det må tilrettelegges for trafiksikre løsninger. Rygging må unngås.

Hvis man skulle unngått rygging med renovasjonskjøretøyet, måtte kjøretøyet fortsatt videre vestover og kjørt på nord- eller sydsiden av sykehjemmet. Dette er i praksis vanskelig å få til fordi arealet her inngår som

en del av det private utearealet til sykehjemmet. Det er heller ikke ønskelig med gjennomkjøring i området, og det er derfor etablert flere bommer i området, hvorav to av dem er angitt i figur 5.

Det er kommunen som i både oppstartsmøtet 23.03.2020 og underveismøtet (utdatert referat) har bedt om at vendehammeren skal etableres, og vendehammeren vil bli opparbeidet i forbindelse med realisering av planforslaget. Vendehammeren vil bli offentlig, og skal også kunne brukes som snuplass for tjenestebiler og utrykningskjøretøy som besøker annen bebyggelse som ligger mellom Jernbaneveien og vendehammeren.

4 Oppsummering og konklusjon

I forbindelse med reguleringsplanforslag for Jernbaneveien 11 på Stabekk i Bærum har Norconsult blitt bedt om å utarbeide en trafikkvurdering. Planforslaget går ut på å etablere inntil 16 boliger med et samlet bruksareal på 1350 m². Eiendommen har tidligere blitt brukt til en barnehage med 38 barn. Barnehagen er nå nedlagt, og bygningen som huset den, er planlagt revet for å gi plass til den nye boligbebyggelsen.

Ved hjelp av erfaringstall for bilturproduksjon er det beregnet at barnehagen gav en bilturproduksjon på cirka 90 bilturer på hverdager (YDT) og cirka 60 bilturer når man ser hele året under ett (ÅDT). Rushtrafikken er beregnet til 30 kjøretøy per time (kjt/t). Den planlagte boligbebyggelsen er forventet å gi en bilturproduksjon på drøyt 40 YDT og 40 ÅDT. Rushtrafikken forventes å bli under 10 kjøretøy per i time. Planforslaget forventes dermed å gi mindre biltrafikk enn det barnehagen i sin tid skapte.

Fordi trafikken forventes å bli redusert, vurderes det at planforslaget ikke vil ha noen negativ konsekvens for trafiksikkerheten på lokalvegnettet. Foreslått løsning for renovasjon på tomten innebærer imidlertid at renovasjonskjøretøy må rygge på et sted der det kan forventes noe gang- og sykkeltrafikk. Dette er generelt sett uheldig for trafiksikkerheten, selv om løsningen forekommer mange steder.

Oppdragsgiver: **Jernbaneveien 11 Utvikling AS**
Oppdragsnr.: **52307193** Dokumentnr.: **TRA01**

3	2023-12-07	Mindre tekstlige justeringer etter gjennomlesing hos oppdragsleder	STEEMI	(Ikke aktuelt)	STISEB
2	2023-12-04	Mindre tekstlige justeringer etter avtale med oppdragsgiver.	STEEMI	JENBJO	STISEB
1	2023-11-29	Mindre tekstlige endringer etter tilbakemelding fra planarkitekt	STEEMI	JENBJO	STISEB
0	2023-11-24	Til gjennomlesing hos oppdragsgiver	STEEMI	JENBJO	STISEB
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.