

NOTAT

Oppdrag **Rapporter Gamle Ringeriks vei 30**
Kunde **Gamle Ringeriksvei 30 AS v/Bjørn Erik Indahl**
Faglig **Astrid Asla v/Arcasa Arkitekter AS**
kontaktperson
Notat nr. **1**
Dato **19-08-2021**
Fra **Robin Åkebrand og Marte Larsen**

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Sign
1	13.08.20	Revidert turgenerering etter endret planlagt arealbruk i planområdet. Supplert informasjon om trafikkmengder i dagens situasjon fra trafikktelling i forbindelse med områdereguleringen for Kleivveien nord.	MLAR
2	19.08.21	Revidert turgenerering etter redusert antall leiligheter og BRA.	MLAR

Bakgrunn

Gamle Ringeriksvei 30 AS planlegger utbygging på eiendommen Gamle Ringeriksvei 30 (Heretter forkortet til GRV 30). Arcasa Arkitekter er i gang med detaljreguleringen av eiendommen, og har mottatt enkelte merknader etter varsel om oppstart av planarbeidet. Som en del av dette er det kommet merknader til trafikkmengden som skapes av tiltaket. Rambøll Norge AS er engasjert for å bistå dem med blant annet trafikkvurderinger i prosjektet.

Innspillet fra naboene gir uttrykk for at man frykter en økning i trafikkmengdene på lokalveiene slik at skoleveiene blir utrygge og at sentrum blir utrivelig. Dette notatet vil belyse forventet trafikkvekst i området som følge av utbyggingen av GRV 30.

Trafikk før tiltakene

Nord for planområdet ligger et større område som det per i dag utarbeides en områderegulering for. I den forbindelsen er det gjort en trafikkanalyse¹ med en trafikktelling i krysset Kleivveien x GRV. Det er tatt utgangspunkt i denne tellingen for videre beregning av trafikkmengder. Rapporten angir trafikkmengde 4 000 biler/døgn i GRV og 450 biler/døgn i Kleivveien. Mesteparten av trafikken i Kleivveien kjører til/fra syd for krysset. Trafikken nord for krysset i Kleivveien er beskjedne. Ifølge Prosam rapport 215 har det ikke vært noen generell bilvekst i området etter dette. Statens vegvesen utfører kontinuerlige tellinger av veier rundt planområdet. Disse viser også at trafikkmengdene på vegnettet har holdt seg stabile de siste årene, frem til 2018. Etter dette foreligger ikke trafikkdata fra tellepunktet. I rapporten ble det gjort en kapasitetsberegning i krysset Kleivveien x GRV, som viste ingen kapasitetsproblemer i krysset.

¹

<https://www.baerum.kommune.no/innsyn/byggesak/wfdocument.ashx?journalpostid=2020090039&dokid=4801807&versjon=1&variant=A&>

Ny trafikk

Tiltaket vil ha adkomst i Kleivveien. For GRV 30 er det tillat utbyggelse av maks BRA lik 4550 m², der inntil 300 m² kan benyttes til kontor/forretning/bevertning. Det er planlagt omtrent 40 nye leiligheter, 43 parkeringsplasser i kjelleretasje og 131 sykkelparkeringsplasser som fordeles mellom kjeller og terreng. Generering av bilturer per m² kan variere for formålene kontor, forretning og bevertning. Arealene det er snakk om er tenkt som mindre butikker slik som et lite bakeri, blomsterbutikk, et lokalt arkitektkontor e.l. Turgenereringsfaktor for kontor/forretning/bevertning er satt til 45 bilturer per 100 m². Dette er et høyt estimat, som gir robusthet i beregningene. Beregningen tar ikke høyde for anleggelse av dagligvareforretning. For leilighetene er faktoren 3,5 bilturer per bolig brukt. Ombygningen av GRV 30 vil dermed generere **ca. 275** nye bilturer per døgn.

Det vil altså bli en økning på 275 bilturer/døgn i Kleivveien sør for krysset med GRV. Det antas at den største andelen av bilistene vil kjøre inn og ut fra planområdet i nord. Det vil dog være en liten andel som kjører Kleivveien lenger sørover, men denne andelen anses som beskjeden. Kleivveien har i dag en ÅDT på 450 biler/døgnet og vil håndtere økningen i trafikk uten merkbare konsekvenser for kapasitet og trafiksikkerhet. GRV vil også få en økning av trafikk. Denne er forholdsvis liten relatert til dagens trafikk i veien og har liten trafikal konsekvens.

Tabell 1 ÅDT i vegnettet rundt planområdet før og etter tiltaket.

	ÅDT før tiltak	ÅDT etter tiltak*
Kleivveien	450	725
Gamle Ringeriksvei	4 000	4 275

*Trafikktallene i denne revisjonen avviker fra den første utgaven av notatet. Grunnen til dette er at trafikktallene i denne revisjonen er hentet fra en trafikkteiling gjort av COWI i 2017 i forbindelse med et annet prosjekt i området. Teilingen ble tilgjengelig etter første utgave. I tillegg er innkjøringen til planområdet flyttet fra Frøytunveien til Kleivveien. Frøytunveien vil derfor ikke få en trafikkøkning, kun Kleivveien og GRV.

Ved faglige vurderinger kan det ikke ses at utbyggingen vil føre til kapasitetsproblemer i krysset Kleivveien x GRV. Det er her antatt at den nyskapte trafikken vil fordele seg omtrent jevnt øst- og vest på GRV, mens en liten andel vil fortsette nordover på Kleivveien. Kapasitetsberegningen fra området nordvest for planområdet underbygger denne vurderingen.

Viktige aspekter

Trafikken i Kleivveien vil benytte adkomst nord i veien og vil ikke påvirke trafikkbildet lenger syd i betydelig grad.

De arealer og størrelser som er brukt for GRV 30 er foreløpige og kan bli justert noe fram mot bygging. Derfor er beregningene belastet med noen grad av usikkerhet. Turgenereringstallene er satt noe høyt, og konklusjonene er derved robuste.

I en av merknadene ble det hevdet at krysset GRV x Kleivveien er veldig trafikkfarlig i dagens situasjon. I henhold til NVDB har det likevel kun skjedd én politirapportert ulykke med personskade nær dette krysset i løpet av de siste 10 årene (2010 – 2020). Dette var en ulykke mellom en bil og en fotgjenger som krysset kjørebanen. Ulykken førte til lettere skade. Kun én ulykke på 10 år indikerer at sikkerheten her er god. Spesielt da størsteparten av ulykkesperioden er etter utbygningene av GRV 32 og 34. Det er likevel mulig at krysset blir *opplevd* som farlig da det i dag mangler oppmerket fotgjengerovergang, noe som likevel ikke nødvendigvis fører til reell ulykkesnedgang. Tiltaket vil føre til en oppstramming av gangarealene i krysset, noe som vil øke følelsen av trygghet i krysset.

Også krysset GRV x Frøytunveien ble i samme merknad utpekt som et farlig kryss. Her er det ikke rapportert noen ulykke de siste 10 årene, og det er derfor vanskelig å argumentere for at krysset skulle være farlig. Også her dreier det seg sannsynligvis om opplevd fare i stedet for virkelig risiko.

Den større områdereguleringen rett nordvest for planområdet nevnt tidligere, er beregnet å ha en trafikkøkning som vil kunne påvirke kapasiteten i krysset GRV x Kleivveien. Dette er ikke tatt høyde for i dette notatet, men konsekvensene av det tiltaket er videre utdypet i trafikkanalysen for Kleivveien nord-prosjektet. Prosjektet planlegger også stenging av Kleivveien nord, slik at denne ikke lenger vil være gjennomkjørbar.

Kort oppsummering

Tiltaket i GRV 30 medfører en marginal økning i trafikkmengde (7% av GRV), og med tilsvarende beskjedne trafikale konsekvenser.