

Teleplan Eiendom

► **Teleplanbyen**

Konsekvensutredning

Trafikk

Oppdragsnr.: **5164184** Dokumentnr.: **T-03** Versjon: **04** Dato: **2022-05-04**



Oppdragsgiver: Teleplan Eiendom
Oppdragsgivers kontaktperson: Jørn Longem
Rådgiver: Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika
Oppdragsleder: Berit Bjørnsen
Fagansvarlig: Finn Mellum
Andre nøkkelpersoner: Elise Wike, Ingerid Ane Spørck, Torunn Vainio Gjøn, Jenny Roen Bjørdal

04	2022-05-04	Revidert etter kommentar fra Teleplan	JenBjo	FM	BeB
03	2022-04-05	Til godkjenning/kommentar hos Teleplan	TorJo, JenBjo	FM	BeB
02	2021-12-14	Oppdatert trafikknotat iht. revidert planforslag	EIWik	IngSpo	BeB
01	2020-12-17	Foreløpig trafikknotat	EIWik	SeNer	BeB
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. 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.

► Innhold

1	Innledning	4
1.1	Bakgrunn for planarbeidet	4
1.2	Planområdet	4
1.3	Begrunnelse for utredning og omfang	6
2	Dagens situasjon	7
2.1	Trafikkmengder	7
2.2	Bilturproduksjonsberegning for dagens situasjon	8
3	Fremtidig situasjon	9
3.1	Referansealternativet	9
3.1.1	<i>Turproduksjon og reisemiddelfordeling</i>	9
3.1.2	<i>Bilturer</i>	10
3.1.3	<i>Reisemiddelfordeling</i>	12
3.2	Planforslaget	12
3.2.1	<i>Turproduksjonsberegning og reisemiddelfordeling</i>	13
3.2.2	<i>Bilturer</i>	14
3.2.3	<i>Reisemiddelfordeling</i>	16
3.3	Usikkerhet	17
3.4	Biltrafikk på hovedveinettet	18
3.5	Kapasitetsberegning av krysset Snarøyveien x Oksenøyveien	19
3.6	Vurdering av planforslagets bidrag til ønsket utvikling for mobilitet	21
3.7	Vurdering av planforslagets følger for trafikksikkerhet	22
4	Oppsummering og konklusjon	23
Vedlegg		
4.1	Forutsetninger for bilturproduksjonsberegninger	26
4.2	Forutsetninger for øvrig reisemiddelfordeling (kollektiv, gang og sykkel)	27
4.3	Gjeldende parkeringsnorm	28
4.4	Telldata	29
5	Referanser	31

1 Innledning

Norconsult har fått i oppdrag fra Teleplan Eiendom å vurdere trafikale konsekvenser i forbindelse med detaljregulering av Teleplanbyen vest og Teleplanbyen øst.

De trafikale vurderingene inkluderer også trafikk til/fra Arcanum, som er tilgrensende reguleringsplan nord for Teleplanbyen vest.

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å realisere Teleplanbyen i henhold til planprogram for Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 (Teleplanbyen), vedtatt den 19.09.2019. Det skal legges til rette for en tett og bymessig utvikling i nedslagsfeltet til ny Fornebuporten T-banestasjon i tråd med føringer fra regionale myndigheter, samt overordnede føringer og planer i Bærum kommune. Utviklingen skal bidra til å styrke sammenheng i den overordnede bystrukturen og tilrettelegge for at de som bor og arbeider i området kan ha en mer bærekraftig livsstil, blant annet gjennom tiltak som stimulerer til redusert bilbruk.

Plangrepet er nedfelt i planprogrammet, som gir prinsipielle føringer for utvikling av området knyttet til bl.a. grønnstruktur, offentlig rom, bebyggelsesstruktur, funksjoner og volumoppbygging. Planprogrammet inneholder også utredningsprogram for detaljregulering av Teleplanbyen. (Bærum Kommune, 2019 Planprogram for Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 (Teleplanbyen), Kapittel 5)
Konsekvensutredningene utarbeides som egne rapporter med bakgrunn i utredningsprogram fra planprogrammet.

1.2 Planområdet

Planområdet ligger i Bærum kommune, sør for E18, ved dagens avkjøring til Fornebu. Det er kort avstand både til Fornebu og Lysaker. Beliggenheten tett opp til hovedveisystemet gjør området utsatt for støy og luftforurensning.

Det er tre delområder som definerer Teleplanbyen, og som reguleres hver for seg. Teleplanbyen vest og Teleplanbyen øst med Teleplan Eiendom som forslagsstiller og Arcanum (Magnus Poulssons vei 7) med Arcanum Eiendom som forslagstiller.

Teleplanbyen vest, kontorbebyggelse i nordøst og Arcanum er første byggetrinn og kan ferdigstilles før Fornebubanen settes i drift eller Vestre lenke er åpnet. Vestre lenke er en ny veiforbindelse mellom Fornebu og E18 ved Strand. Utbygging av Teleplanbyen øst er avhengig av at Vestre lenke er etablert, rundt år 2028.

Konsekvensutredning utarbeides felles for Teleplanbyen vest og øst. Utbyggingstrinn hensyntas i utredningene der det er hensiktsmessig.



Figur 1-1: Planområdet for Teleplanbyen

Planområdene for Teleplanbyen vest og øst er rundt 70 daa og begrenses av Fornebuveien i øst, Arnstein Arnebergs vei og boligprosjektet Arnebergs hage i vest og gangstien mellom barnehagen og Oksenøyveien 3 (Diamanten) i vest. Snarøyveien, som er hovedadkomst til Fornebu, går gjennom området og er delvis lagt i kulvert. Kulverten ble bygget da traseen til Snarøyveien ble flyttet fra Arnstein Arnebergs vei til nåværende trasé i 1986. Adkomst til området skjer via Arnstein Arnebergs vei, Fornebuveien og Magnus Poulssons vei, som har funksjon som adkomstvei til boliger og næringsbygg. Det er ingen gjennomgangstrafikk i planområdet.

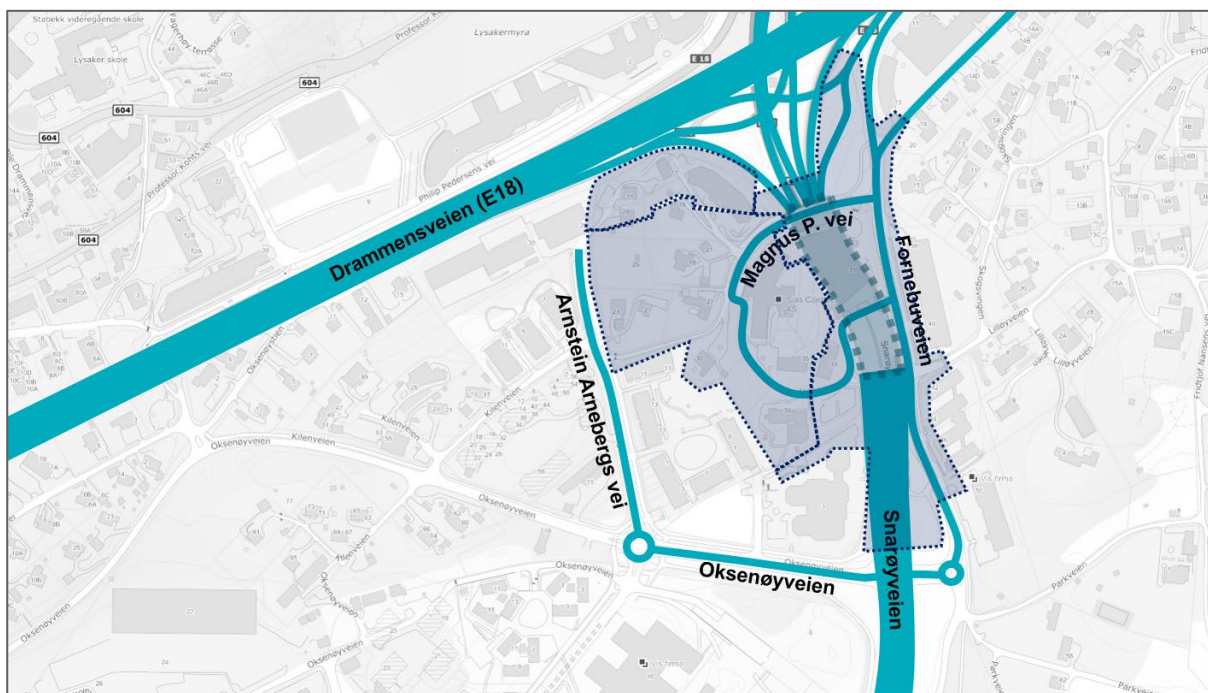
1.3 Begrunnelse for utredning og omfang

Iht. planprogrammet, skal utredningen anslå hvor mange turer planlagt fremtidig utnyttelse av området vil medføre, samt hvordan turene antas å fordele seg på personbiltrafikk, kollektivtrafikk, sykkel og gange. Utredningen belyser virkninger av tiltakene på internt og omkringliggende veinett og hvordan endringene kan påvirke trafikksituasjonen. For kapasitetsberegninger i krysset Snarøyveien x Oksenøyveien, henvises det til Multiconsults trafikktutredning for Arcanum [1]. Resultatene fra kapasitetsberegningene gjengis i kapittel 3.4.

Referanseåret for fremtidig situasjon er 2030, tilsvarende som i utredningene for Fornebubanen, reguleringsplanen for E18, KVV Oslo-Navet og Arcanum (tilgrensende plan nord for Teleplanbyen vest).

Byvekstavtalen er inngått for perioden 2019-2029 mellom Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Bærum kommune, Lillestrøm kommune, Nordre Follo kommune og Staten v/ Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Det overordnede målet for byvekstavtalen er nullvekstmålet, det vil si å sikre at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalen er geografisk avgrenset til Oslo og Akershus. Nullvekstmålet gjelder personreiser med bil i avtaleområdet i perioden for Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029). I gjeldende NTP 2022-2033 er nullvekstmålet videreført til å gjelde fram mot 2033. På bakgrunn av dette legger planarbeidet til grunn at nullvekstmålet skal nås.

Trafikale konsekvenser for Teleplanbyen øst og vest er vurdert i sammenheng med Arcanum. Planområdet til Teleplanbyen vest, Teleplanbyen øst og Arcanum, med dagens veinett, er vist i figur 1-2.



Figur 1-2: Skisse over planområdet for Teleplanbyen vest, Teleplanbyen øst og Arcanum samt veinettet rundt.

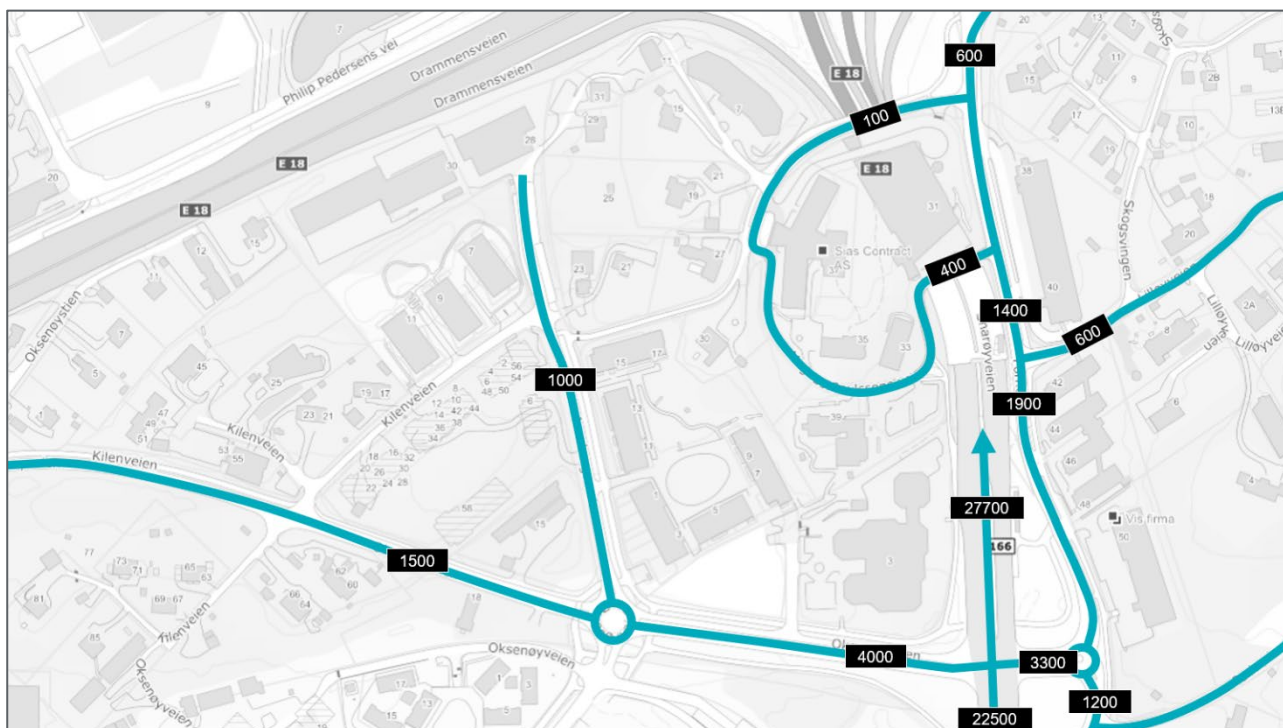
Samtlige illustrasjoner er utarbeidet av Norconsult med kartgrunnlag fra Norkart.

2 Dagens situasjon

Planområdene Teleplanbyen vest, Teleplanbyen øst og Arcanum inneholder i dag totalt 434 bilparkeringsplasser; 8 med adkomst fra Arnstein Arnebergs vei og 426 med adkomst fra Fornebuveien. 290 av disse hører til Teleplanbygget, hvorav 212 er lokalisert i parkeringskjeller i selve bygget og 78 på bakkeplan på utsiden, ved sørlig del av Magnus Poulssons vei. Det er også adgang til parkeringskjelleren fra Magnus P. vei nord. Det er uvisst hvor mange sykkeloppstillingsplasser som finnes på området.

2.1 Trafikkmengder

Figur 2-1 viser biltrafikkmengden i 2017 på veinettet rundt Teleplan iht. registreringer utført av Proxll og Norconsult, samt tall fra Nasjonal vegdatabank (NVDB)¹. Tellingene ligger vedlagt bakerst i rapporten.



Figur 2-1: ADT 2017 på omkringliggende veinett. (Kilde: Trafikktellinger utført 31. oktober og 15. november 2017). ADT for Arnstein Arnebergs vei og Oksenøyveien (vest for rundkjøringen) er hentet fra NVDB.

Det er valgt å benytte tall fra trafikkregistreringene fremfor tall fra NVDB, da disse ofte er basert på estimater og skjønn. Iht. trafikkregistreringene fra 2017, er trafikkmengden syd i Snarøyveien ADT 22 500. Nivå 1-tellepunktet i Snarøyveien (like syd for krysset) viser ADT 23 100 for 2020. Denne marginale forskjellen viser at trafikk tallene fra 2017 er representative også i år 2020.

¹ NVDB inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.

2.2 Bilturproduksjonsberegning for dagens situasjon

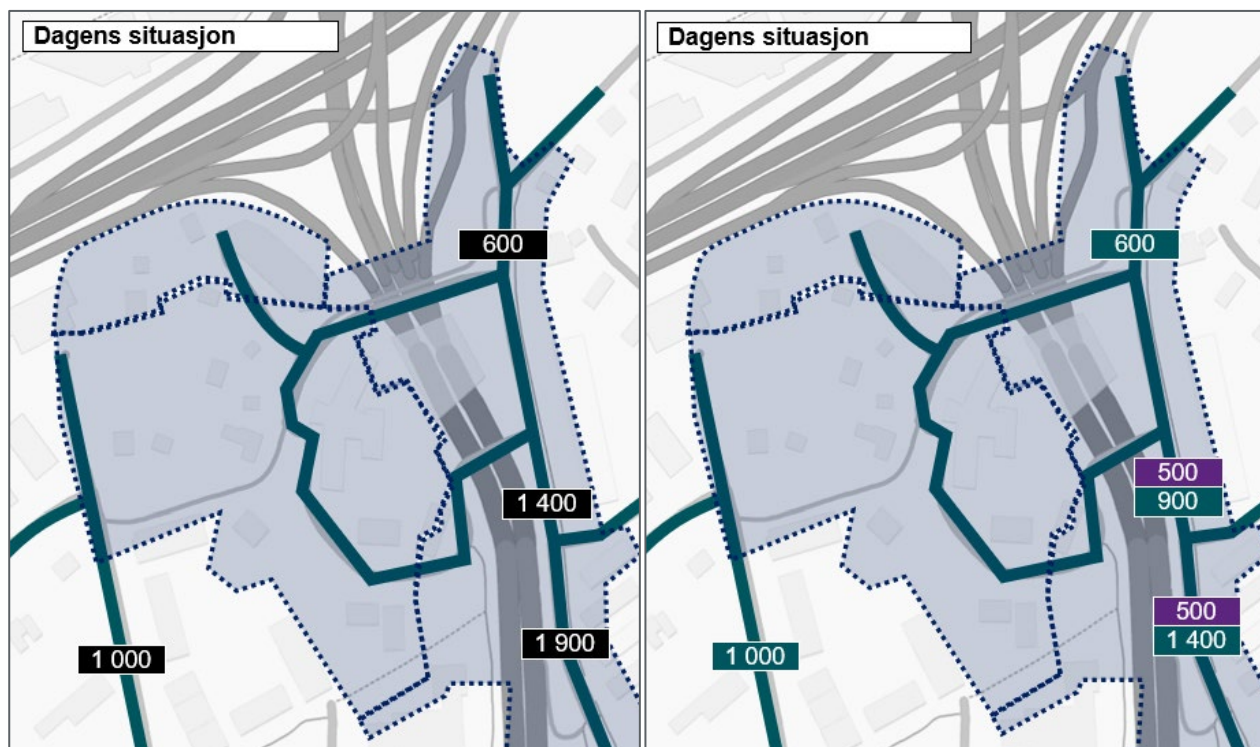
I dag inneholder planområdene Teleplanbyen øst og vest og Arcanum samlet ca. 11 300 m² BRA næring/kontor, herunder 800 m² BRA barnehage (110 barnehageplasser og 30 ansatte [2]) og ca. 1 900 m² BRA i boligareal. Tabell 2-1 viser et anslag på hvor mange kjøretøy som kjører til/fra planområdet per døgn. Forutsetningene for beregningen finnes i vedlegget, bakerst i rapporten.

Tabell 2-1: Bilturproduksjonsberegning for dagens situasjon, sum avrundet til nærmeste 100.

Formål	Forutsetning	ÅDT via Arnstein A. vei	ÅDT via Fornebuveien
Boliger	8 boliger	= 22	= 13 bilturer per døgn
Næring/kontor	350 arbeidsplasser	= 23	= 299 kjøretøy per døgn
Barnehage	110 barnehageplasser		= 201 kjøretøy per døgn
SUM		≈ 0 kjøretøy per døgn	≈ 500 kjøretøy per døgn

Beregningene tilsier at det genereres en biltrafikkmengde på rundt 500 kjøretøy/døgn via Fornebuveien. Dette stemmer godt med trafikkteellingene; ÅDT for Magnus Poulssons vei nord og sør er henholdsvis 100 og 400, altså 500 til sammen. Biltrafikken som kjører til/fra planområdet via Arnstein Arnebergs vei er så lav at den "forsvinner" i avrundingen.

Figur 2-2 viser hvor stor biltrafikkmengde som genereres i planområdet, i forhold til annen bebyggelse knyttet til veisystemet.



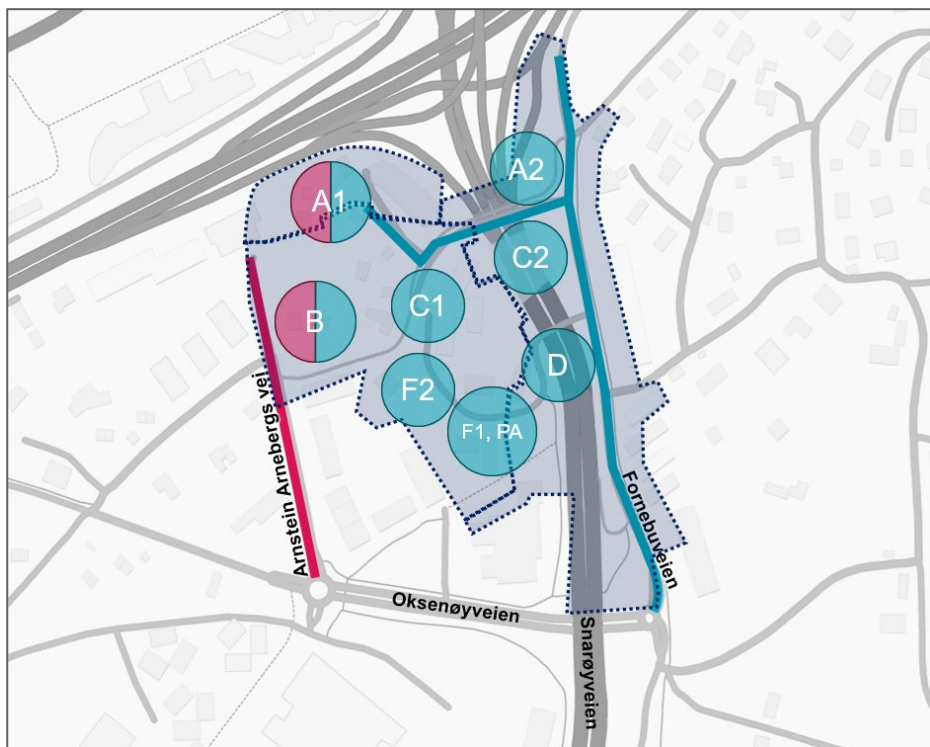
Figur 2-2: Til venstre: ÅDT på omkringliggende veinett i dagens situasjon (2017). Til høyre: Trafikk generert fra Teleplanbyen vest og øst og Arcanum (lilla tall) er separert fra øvrig trafikk (blågrønne tall). ÅDT er avrundet til nærmeste 100.

3 Fremtidig situasjon

3.1 Referansealternativet

Referansealternativet utgjør et sammenligningsgrunnlag for å vurdere konsekvensene av planforslaget. I referansealternativet er det lagt til grunn vedtatte planer, og skal representere et scenario som viser fremtidig situasjon dersom detaljregulering for Teleplanbyen vest og øst ikke vedtas.

I referansealternativet er det lagt til grunn at gjeldende reguleringsplan og bebyggelsesplan på lokket over Snarøyveien realiseres. Det betyr at felt C2 får en høyere utnyttelse enn i dag og at det på dagens parkeringsplass på felt D bygges et kontorbygg. Området for øvrig blir som i dagens situasjon. Oversikt over forutsatt areal og antall parkeringsplasser vises i Tabell 3-1 i delkapittel 3.1.1, og adkomst til de ulike feltene er illustrert i Figur 3-1. Trafikken på veinettet er basert på trafikkmengdene i dagens situasjon, beskrevet i kapittel 2.1, justert for forskjellen mellom eksisterende situasjon og vedtatte planer.



Figur 3-1: Prinsippskisse over delområder/utbyggingsfelt og kjøreadkomst i referansealternativet. Rosa felt har adkomst via Arnstein Arnebergs vei og blå felt har adkomst via Fornebuveien. A1 og B har adkomst både via Fornebuveien og Arnstein A. vei.

3.1.1 Turproduksjon og reisemiddelfordeling

Dette kapittelet tar for seg beregning av turproduksjon for Teleplanbyen vest, Teleplanbyen øst og Arcanum i referansealternativet. Beregningene gjøres fordelt på bilreiser, kollektivreiser, reiser til fots og på sykkel. Forutsetningene for turproduksjonsberegningene er beskrevet i vedlegget bakerst i rapporten.

Det forutsettes at referansealternativet inneholder omtrent 10 boliger, 1 980 arbeidsplasser, og 430 parkeringsplasser. Tabell 3-1 viser beregnet turproduksjon for de ulike feltene (A1-PA) i

referansealternativet. Det er beregnet at området kan generere omtrent 3 200 reiser per døgn, fordelt på ulike transportmidler.

Tabell 3-1: Beregning av turproduksjon for referansealternativet.

Felt	Boliger	Bosatte	Turer bosatte [ÅDT]	Ansatte	Turer ansatte [ÅDT]	Sum turer [ÅDT]
A1 øst	3	5	10	1 100	1 740	1 750
A1 vest	0	0	0	4	10	10
B øst	1	2	0	0	0	0
B vest	3	6	10	0	0	10
C1 øst	0	0	0	157	250	250
C1 vest	3	6	10	0	0	10
C2	0	0	0	157	250	250
D	0	0	0	267	420	420
F1	0	0	0	30	50	50
F2	4	7	20	134	210	230
PA	0	0	0	134	210	210
SUM	13	26	60	1 982	3 140	3 200

3.1.2 Bilturer

Antall bilturer til/fra de ulike feltene er beregnet med hensyn på parkeringsdekning og bilførerandel. Tabell 3-2 viser beregnet ÅDT for de ulike utbyggingsfeltene. Totalt vil området generere en biltrafikk på omtrent 800 kjøretøy per døgn, fordelt mellom Arnstein Arnebergs vei og Fornebuveien.

Tabell 3-2: Beregning av bilturproduksjon for referansealternativet, avrundet til nærmeste 10.

Felt	Parkeringsplasser bolig	Parkeringsplasser næring/kontor	Bilturer [ÅDT]
A1 øst	2	77	310
A1 vest	0	2	0
B øst	2	0	0
B vest	6	0	10
C1 øst	0	16	50
C1 vest	4	0	10
C2	0	150	140
D	0	131	150
F1	0	0	10
F2	2	6	40
PA	0	27	50
SUM	16	409	770

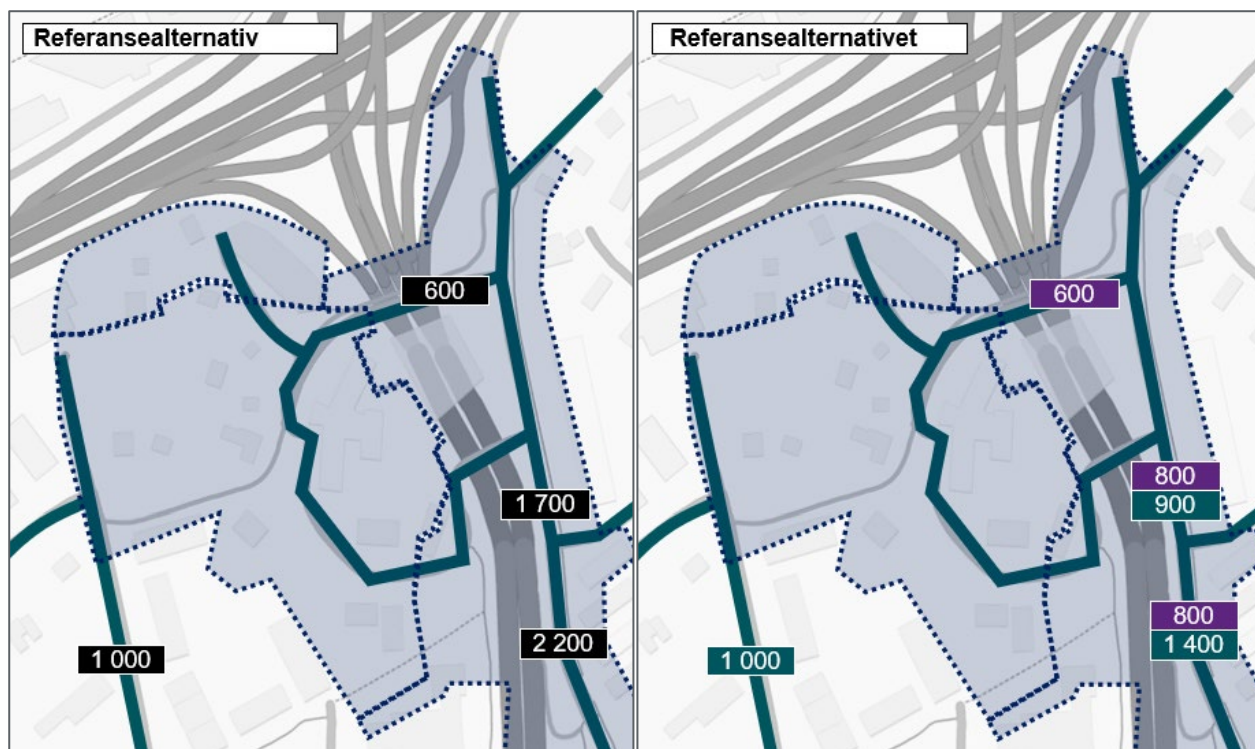
Fordelt på de ulike reguleringsplanene, vil Arcanum (felt A1) generere 310 bilturer, Teleplanbyen øst (felt A2, C2, D, F1 og PA) generere 350 bilturer og Teleplanbyen vest (felt B, C1 og F2) generere 110 bilturer.

Tabell 3-3 viser hvordan biltrafikken er fordelt mellom de tre planene og på lokalveinettet rundt.

Tabell 3-3: Beregnet bilturproduksjon for Arcanum, Teleplanbyen øst og vest i referansealternativet fordelt mellom Arnstein Arnebergs vei og Fornebuveien.

Planområde	Arnstein Arnebergs vei Bilturer [ÅDT]	Fornebuveien Bilturer [ÅDT]	Sum Bilturer [ÅDT]
Arcanum	0	310	310
Teleplanbyen øst	0	350	350
Teleplanbyen vest	10	100	110
SUM	20	750	770

Det er ingen gjennomkjøringsmulighet mellom Arnstein Arnebergs vei og Fornebuveien via planområdet. Figur 3-2 viser ÅDT på veinettet i referansealternativet, og hvor stor andel av den totale trafikken som genereres totalt fra planområdene for Arcanum, Teleplanbyen øst og vest.



Figur 3-2: Til venstre: Anslått ÅDT på omkringliggende veinett i referansealternativet. Til høyre: Trafikk generert i de tre planområdene (lilla tall) er separert fra øvrig trafikk (blågrønne tall). ÅDT er avrundet til nærmeste 100.

3.1.3 Reisemiddelfordeling

Antall kollektiv-, gang- og sykkelreiser er beregnet ut fra turproduksjonstall for de tre planområdene og reisemiddelfordeling blant bosatte/ansatte i Asker og Bærum i referansealternativet.

Tabell 3-4 viser reisemiddelfordelingen til/fra Arcanum, Teleplanbyen øst og vest i referansealternativet. Det er anslått at 53 % av reisene vil foretas kollektivt, 23 % vil gå eller sykle og 24 % reiser til/fra området med bil.

Totalt er det beregnet at området vil generere omtrent 1 700 kollektivreiser, 400 gåturer, 300 sykkelreiser og 800 bilturer per døgn.

Tabell 3-4: Reisemiddelfordeling på reiser til/fra Arcanum, Teleplanbyen øst og vest for referansealternativ.

	Bilturer [ÅDT]	Kollektivturer [ÅDT]	Sykkelturer [ÅDT]	Gåturer [ÅDT]	SUM [ÅDT]
Turer blant bosatte	40	10	0	10	60
Turer blant ansatte	730	1 690	330	390	3 140
SUM	770	1 700	330	400	3 200
SUM andel	24 %	53 %	10 %	13 %	100 %

Tabell 3-5 gir oversikt over hvordan turene er fordelt mellom de tre planområdene.

Tabell 3-5: Reisemiddelfordeling på reiser til/fra Arcanum, Teleplanbyen øst og vest for referansealternativ.

	Bilturer [ÅDT]	Kollektivturer [ÅDT]	Sykkelturer [ÅDT]	Gåturer [ÅDT]	SUM [ÅDT]
Arcanum	310	1 020	200	240	1 760
Teleplanbyen øst	350	410	80	90	930
Teleplanbyen vest	110	270	50	70	510
SUM	770	1 700	330	400	3 200

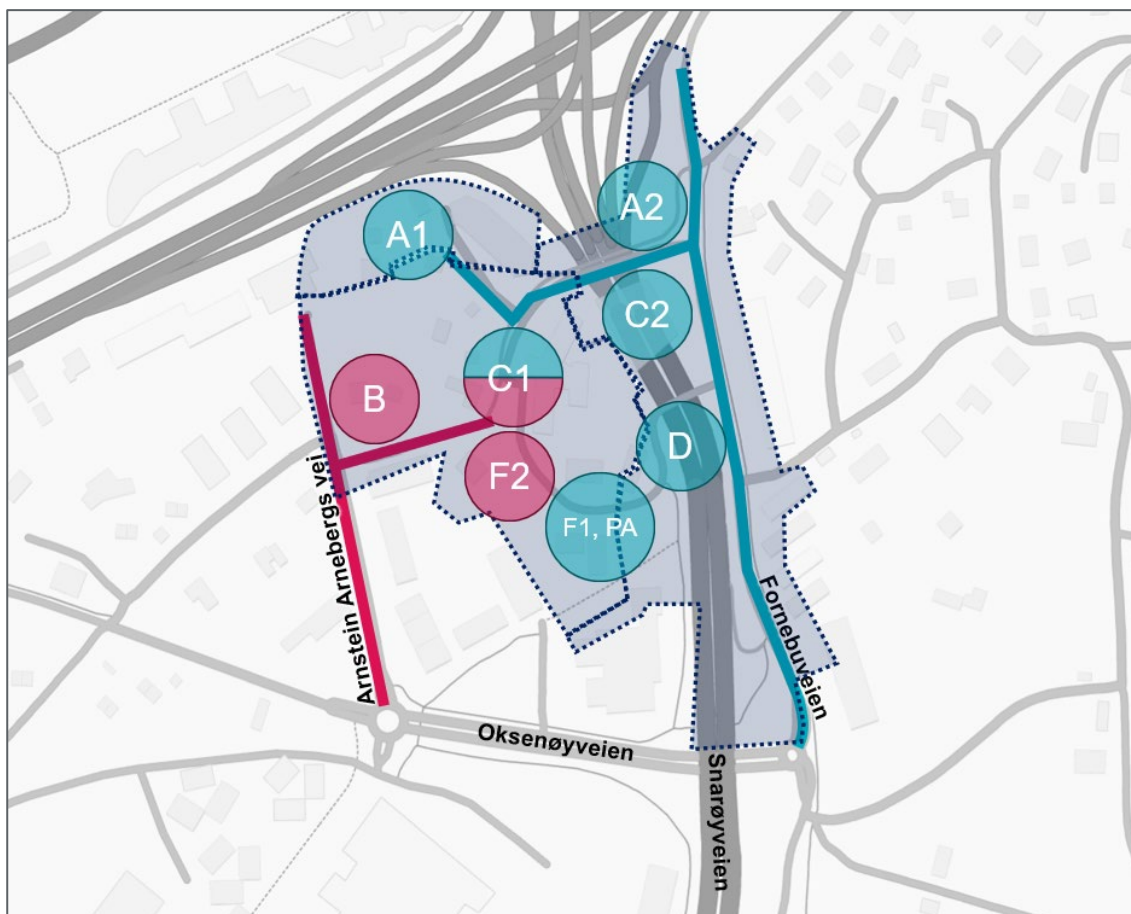
3.2 Planforslaget

Planområdet ligger tett inntil hovedveisystemet E18 og Snarøyveien, og utviklingen av området vil kunne påvirke trafikksituasjonen på tilstøtende veinett. Samtidig vil planområdet ligge nær Fornebuporten T-banestasjon og Lysaker knutepunkt med tog, T-bane og buss.

Transformasjonen av området innebærer en utvidelse av lokket over Snarøyveien, utbygging av boliger, næring/kontor og en urban akse med handel- og publikumsrettede funksjoner. Oversikt over forutsatt areal og antall parkeringsplasser vises i tabell 3-6.

Mesteparten av dagens bygninger innenfor Teleplanbyen skal rives. Kun tre av dem skal opprettholdes; Fornebuveien 35 og 39 (Lysaker idrettsbarnehage) samt Magnus Poulssons vei 30 (henholdsvis gate- og bruksnummer 41/57, 41/53 og 41/947). Til sammen har de et areal i størrelsesorden 400 m² bolig, 1 000 m² næring/kontor og 800 m² barnehage. Barnehagens kapasitet på 110 barn beholdes.

Kjøreadkomstene til utbyggingsfeltene vil fordeles mellom Fornebuveien og Arnstein Arnebergs vei som illustrert i prinsippskissen i figur 3-3.



Figur 3-3: Prinsippskisse over utbyggingsfeltene og kjøreadkomst. Rosa felt har adkomst via Arnstein Arnebergs vei og blå felt har adkomst via Fornebuveien. Parkeringskjelleren i C1 har adkomst både via Fornebuveien og Arnstein A. vei.

3.2.1 Turproduksjonsberegning og reisemiddelfordeling

Med samme beregningsmetodikk som for referansealternativet, er det beregnet turproduksjon for Teleplanbyen vest, Teleplanbyen øst og Arcanum i planforslaget. Beregningene gjøres fordelt på bilreiser, kollektivreiser, reiser til fots og på sykkel. Kollektivreiser inkluderer både reiser med buss og med t-bane. Forutsetningene for turproduksjonsberegningene er beskrevet i vedlegget bakerst i rapporten.

Arealprogrammet innebærer ca. 800 boliger, 1 800 arbeidsplasser, 524 parkeringsplasser tilknyttet bolig, og 106 parkeringsplasser tilknyttet næring/kontor. I felt B, C1, og C2 er 20 % av parkeringsplassene forbeholdt til delebiler. Tabell 3-6 viser turproduksjonsberegning for de ulike utbyggingsfeltene (A1-PA). Totalt vil området generere ca. 6 600 reiser per døgn, fordelt på ulike transportmidler. Forutsetninger og beregnet antall turer i planforslaget vises i tabell 3-6.

Tabell 3-6: Turproduksjonsberegning for planforslaget.

Felt	Boliger	Bosatte	Turer bosatte [ÅDT]	Ansatte	Turer ansatte [ÅDT]	Sum turer [ÅDT]
A1	0	0	0	983	1 560	1 560
A2	0	0	0	717	1 140	1 140
B	245	485	1150	0	0	1 150
C1 øst	135	267	630	0	0	630
C1 vest	90	178	420	0	0	420
C2	126	249	590	51	80	670
D	174	345	820	0	0	820
F1	0	0	0	30	50	50
F2	1	2	0	0	0	0
PA	27	53	130	21	30	160
SUM	798	1580	3730	1 802	2 850	6 580

3.2.2 Bilturer

Antall bilturer til/fra Arcanum, Teleplanbyen øst og Teleplanbyen vest er beregnet med hensyn på parkeringsdekning og bilførerandel. Tabell 3-7 viser beregnet ÅDT for de ulike utbyggingsfeltene. Arcanum (felt A1) genererer omtrent 260 bilreiser, Teleplanbyen øst (felt A2, C2, D, F1 og PA) genererer 430 bilturer og Teleplanbyen vest (felt B, C1 og F2) genererer 550 bilturer.

Totalt vil området generere en biltrafikkmengde på ca. 1 600 kjøretøy per døgn, fordelt mellom Arnstein Arnebergs vei og Fornebuveien.

Tabell 3-7: Bilturproduksjonsberegning for planforslaget.

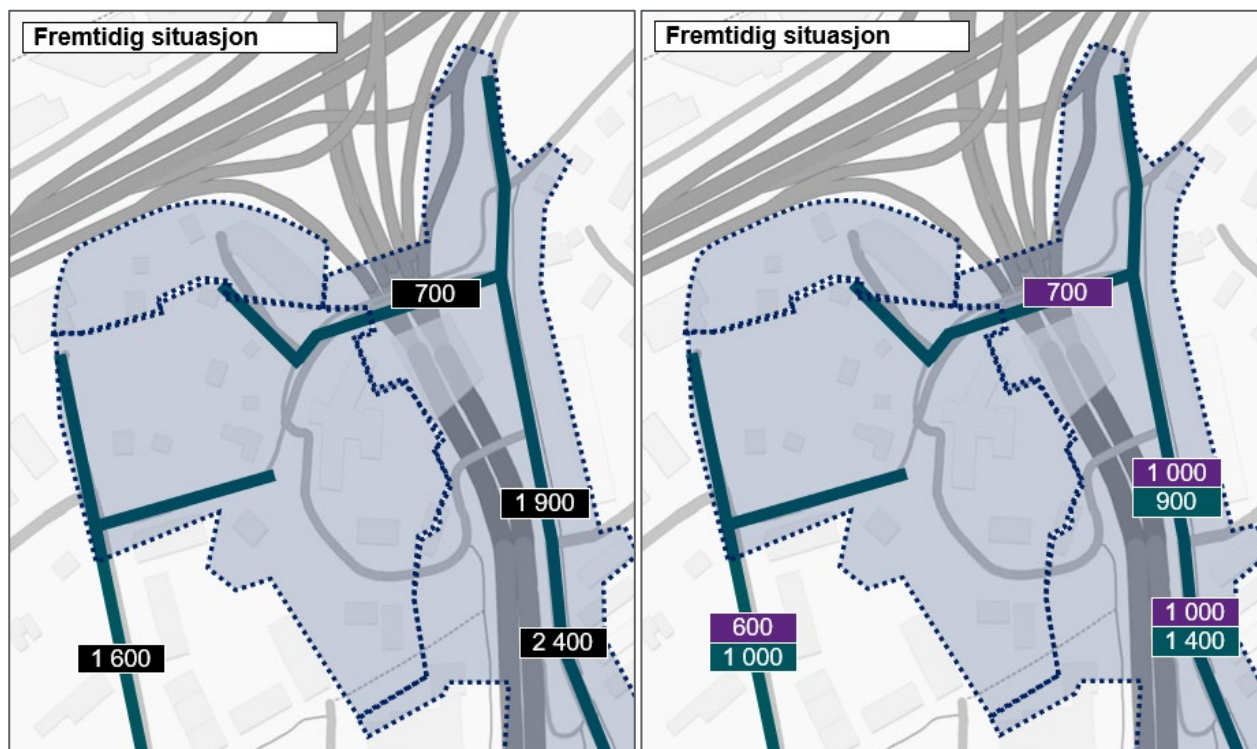
Felt	Parkeringsplasser bolig	Parkeringsplasser næring/kontor	Bilturer [ÅDT]
A1	0	58	260
A2	128	34	190
B	152	0	400
C1 øst	120	0	300
C1 vest	80	0	200
C2	42	14	150
D	0	0	70
F1	0	0	10
F2	2	0	0
PA	0	0	10
SUM	524	106	1590

Tabell 3-8 viser hvordan biltrafikken er fordelt mellom de tre planene og på lokalveinettet rundt.

Tabell 3-8: Beregnet bilturproduksjon fra planforslaget for Arcanum, Teleplanbyen øst og vest, fordelt mellom Arnstein Arnebergs vei og Fornebuveien.

Planområde	Arnstein Arnebergs vei [ÅDT]	Fornebuveien [ÅDT]	Sum [ÅDT]
Arcanum	0	260	260
Teleplanbyen øst	0	430	430
Teleplanbyen vest	610	300	900
SUM	610	990	1 590

Figur 3-4 viser fremtidig ÅDT på veinettet og hvor stor andel av den totale trafikken som genereres fra Arcanum, Teleplanbyen øst og vest (sammenlagt for de tre planene). Det er ingen gjennomkjøringsmulighet mellom Arnstein Arnebergs vei og Fornebuveien via planområdet.



Figur 3-4: Til venstre: Anslått ÅDT på omkringliggende veinett i fremtidig situasjon. Til høyre: Trafikk generert i de tre planområdene (lilla tall) er separert fra øvrig trafikk (blågrønne tall). ÅDT er avrundet til nærmeste 100.

3.2.3 Reisemiddelfordeling

Antall kollektiv-, gang- og sykkelreiser er vurdert ut fra turproduksjonsberegningen for de tre planområdene og reisemiddelfordeling blant bosatte/ansatte i Asker og Bærum.

Tabell 3-9 viser reisemiddelfordelingen til/fra Arcanum, Teleplanbyen øst og vest i planforslaget. Det er anslått at 43 % av reisene vil foretas kollektivt, 33 % vil gå eller sykle og 24 % reiser til/fra området med bil. Beregnet andel kollektivturer er lavere i planforslaget enn i referansealternativet. Dette er en følge av at reiser tilknyttet boliger har lavere kollektivandel enn reiser tilknyttet arbeidsplasser, og at planforslaget innebærer flere boliger enn referansealternativet.

Totalt er det beregnet at området vil generere omtrent 2 800 kollektivreiser, 1 600 gåturer, 600 sykkelreiser og 1 600 bilturer per døgn.

Tabell 3-9: Reisemiddelfordeling på reiser til/fra Arcanum, Teleplanbyen øst og vest i planforslaget.

	Bilturer [ÅDT]	Kollektivturer [ÅDT]	Sykkelturer [ÅDT]	Gåturen [ÅDT]	SUM [ÅDT]
Turer blant bosatte	1 110	1 150	250	1 230	3 730
Turer blant ansatte	480	1 670	320	380	2 850
SUM	1 590	2 820	570	1 610	6 580
SUM andel	24 %	43 %	9 %	24 %	100 %

Tabell 3-10 gir oversikt over hvordan turene er fordelt mellom de tre planområdene.

Tabell 3-10: Reisemiddelfordeling på reiser til/fra Arcanum, Teleplanbyen øst og vest for planforslaget.

	Bilturer [ÅDT]	Kollektivturer [ÅDT]	Sykkelturer [ÅDT]	Gåturen [ÅDT]	SUM [ÅDT]
Arcanum	260	910	170	210	1 550
Teleplanbyen øst	430	1 340	270	790	2 830
Teleplanbyen vest	900	570	120	610	2 200
SUM	1 590	2 810	570	1 610	6 580

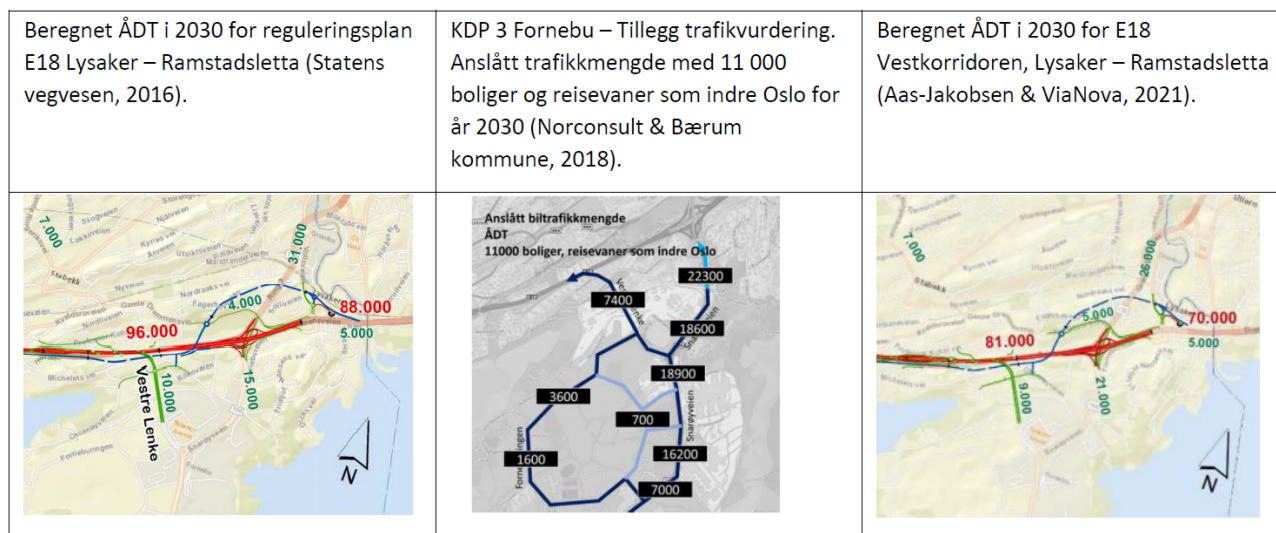
3.3 Usikkerhet

Det er generelt usikkerhet knyttet til turproduksjonsberegningen. Dette skyldes blant annet at:

- Lokale forhold påvirker turproduksjonen og kan endres over tid (for eksempel ved endring i kollektivtilbudet).
- Det er varierende usikkerhet ved eksisterende erfaringstall.
- Beregnet trafikkmengde er direkte knyttet til arealprogrammet, som kan bli justert i løpet av planfasen.
- Antall bilturer knyttet til handel/forretning er blant annet avhengig av hvilken type handel som etableres (detaljhandel, plasskrevende varehandel osv.).
- Det er lite tilgjengelig datagrunnlag for beregning av bilturproduksjon fra bilpoolordninger. Det er derfor forutsatt at de som ikke har egen bilparkeringsplass, men eventuelt må leie dette via bildelingsordningen, kjører mindre bil (forutsatt 8 % bilførerandel).
- Beregningen tar utgangspunkt i at alle bilreiser starter/slutter ved det utbyggingsfeltet som genererer reisen. Parkeringsdekningen er dog så lav at ikke alle som reiser med bil, vil ha mulighet til å kjøre helt inn på planområdet. En del vil sannsynligvis parkere, eller bli sluppet av, i nærliggende gater utenfor planområdet – eksempelvis Oksenøyveien, Fornebuveien og Arnstein Arnebergs vei. Det er ikke tatt hensyn til dette, da det vurderes som at et slikt detaljnivå dekkes av den generelle usikkerheten i beregningen. Det samme gjelder varelevering.
- Det er uklart hva de trafikale virkningene vil være av utbygging av E18, Vestre lenke og Fornebubanen. Ulike utredninger viser ulike resultater for samme årstall og område.

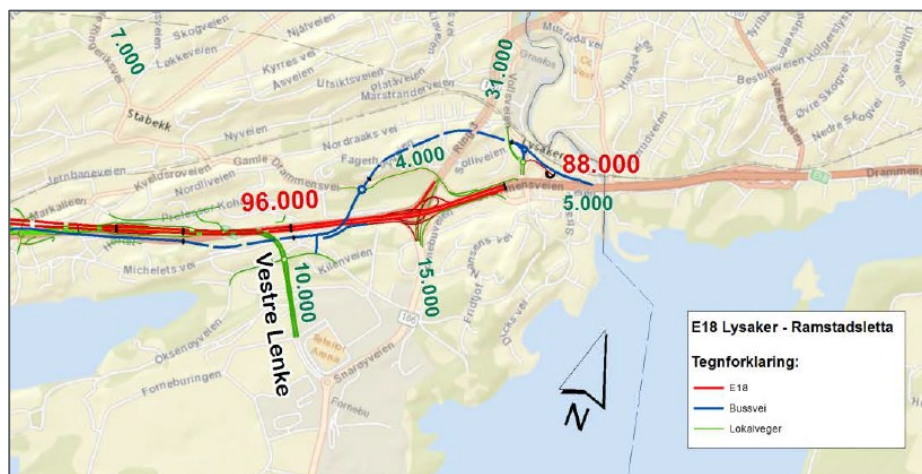
3.4 Biltrafikk på hovedveinettet

Biltrafikk på hovedveinettet i fremtidig situasjon vil være avhengig av både hvordan transporttilbudet på Fornebu vil være og hvilke reisevaner som etableres. Ulike forutsetninger og beregninger gir ulike svar på mengden biltrafikk på hovedveinettet i fremtidig situasjon. I trafikkanalysen for Arcanum, utarbeidet av Multiconsult (2021), illustreres dette med sammenstillingen i figur 3-5.



Figur 3-5: Trafikfordeling på Vestre Lenke og Snarøyveien. Illustrasjon er hentet fra Trafikkanalyse for Arcanum (Multiconsult, 2021).

I likhet med Multiconsults trafikkanalyse for Arcanum er det i denne analysen valgt å legge til grunn beregnede trafikkmengder fra Reguleringsplan E18 Lysaker – Ramstadsletta i fremtidig situasjon, vist i figur 3-6. Dette innebærer omtrent 88 000-96 000 ÅDT på E18, 10 000 ÅDT på Vestre Lenke og 15 000 ÅDT i Snarøyveien. Dette utgjør en reduksjon i ÅDT på Snarøyveien på omtrent 13 000 kjøretøy per døgn. Egen bussvei er tatt ut av planene for E18 Vestkorridoren, men beregninger av Aas-Jakobsen og Vianova (2021) indikerer på at det har mindre betydning for fordeling av trafikk på vegnettet.



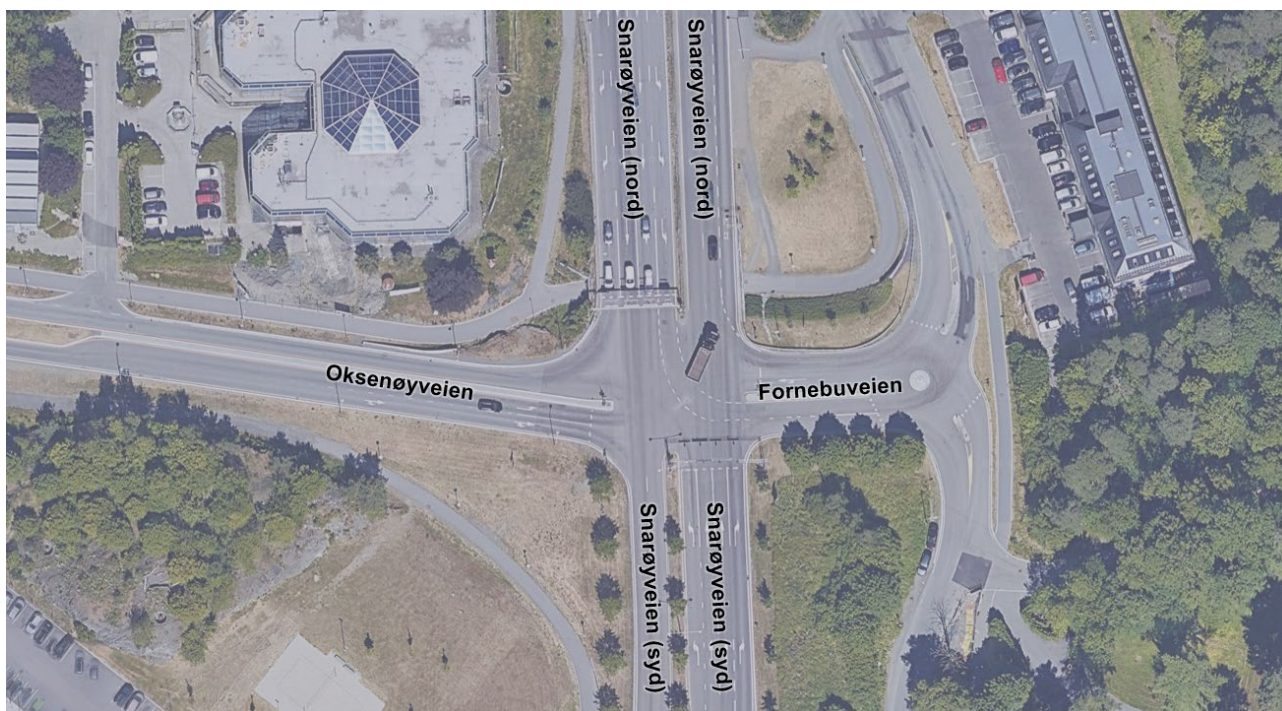
Figur 3-6: ÅDT 2030. Bussveien har utgått siden illustrasjonen ble utarbeidet (Kilde: Reguleringsplan E18 Lysaker – Ramstadsletta, figur 113)

3.5 Kapasitetsberegning av krysset Snarøyveien x Oksenøyveien

I Multiconsults trafikkanalyse for Arcanum ble det utført kapasitetsberegninger i SIDRA for krysset Snarøyveien x Oksenøyveien, på oppdrag for Arcanum (planområdet nord for Teleplanbyen vest). Analysen baserer seg på en tidligere revisjon av dette trafikknottet [3].

I SIDRA-beregningene til Multiconsult for fremtidig situasjon (2030) benyttes beregnede biltrafikkmengder til/fra Arcanum, Teleplanbyen øst og vest slik det forelå desember 2020². Endringen i oppdatert turproduksjonsberegning er så liten at det vil utgjøre en marginal forskjell på kapasiteten i krysset Snarøyveien x Oksenøyveien, og kapasitetsberegningene utført av Multiconsult vurderes å fortsatt være dekkende for de tre planområdene.

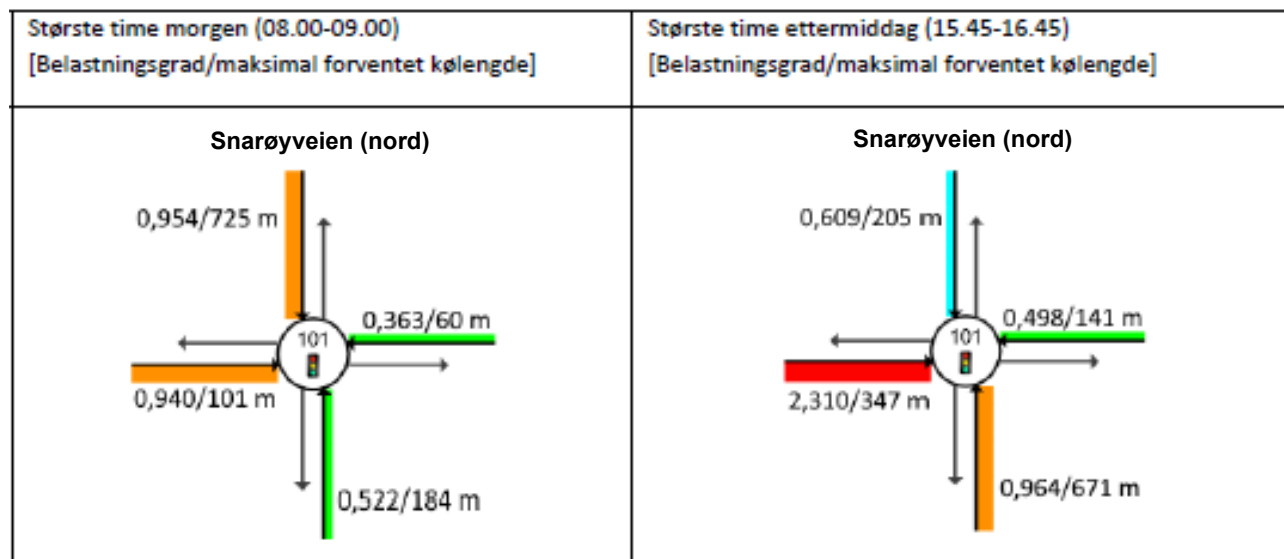
Når det gjelder øvrig trafikk på veinettet, tar SIDRA-beregningene til Multiconsult en konservativ tilnærming og benytter dagens trafikkmengde i Snarøyveien på 24 000 ÅDT, selv om denne, iht. reguleringsplanen for E18, antas å bli vesentlig lavere i fremtiden, etter utbygging av Vestre lenke.



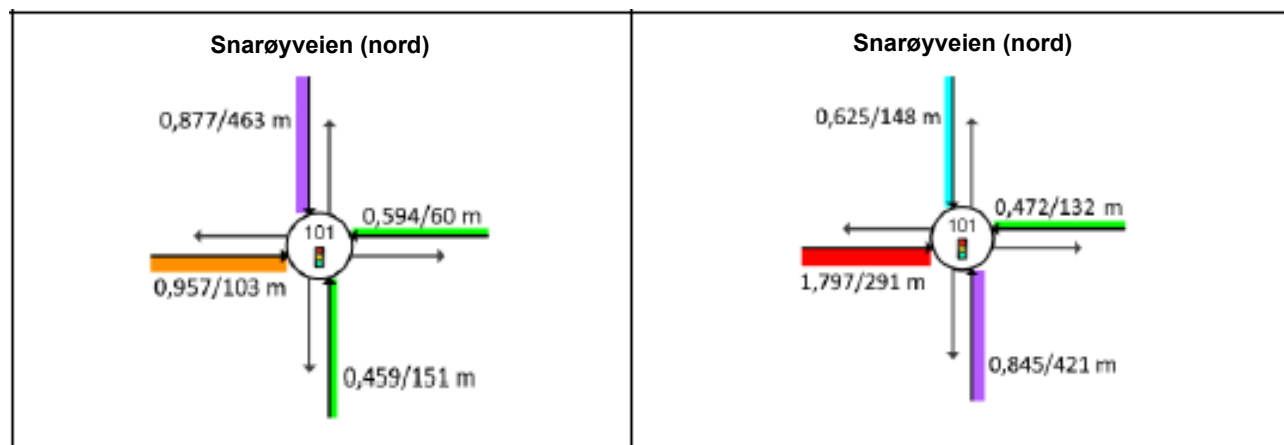
Figur 3-7: Flyfoto av krysset Snarøyveien x Oksenøyveien.

² Dvs. totalt 1 700 ÅDT for Arcanum, Teleplanbyen øst og vest

Resultatene fra kapasitetsberegningene er gjengitt i figur 3-8 og figur 3-9, samt oppsummeringen under. For nærmere beskrivelse og vurdering, henvises det til trafikkanalysen for Arcanum [1].



Figur 3-8: Resultater fra beregninger i SIDRA for dagens situasjon. ÅDT Snarøyveien nord = 27 500 fra trafikktegnninger 2017. (Kilde: Trafikkanalyse for Arcanum)



Figur 3-9: Resultater fra beregninger i SIDRA for planalternativet for Arcanum, Teleplanbyen Vest og Teleplanbyen Øst (2030). ÅDT Snarøyveien nord = 24 000. (Kilde: Trafikkanalyse for Arcanum)

Utdrag fra Trafikkanalysen for Arcanum, oppsummering:

Generelt sett, ser det ut til at kapasiteten i krysset Snarøyveien x Oksenøyveien x Fornebuveien ikke vil forverres sammenlignet med dagens situasjon, uavhengig av hvilket alternativ som vurderes. Dette skyldes at Vestre lenke vil avlaste krysset. I morgenrushet vil Snarøyveien nord være utsatt, men køsituasjonen forventes ikke å bli lengre enn for dagen situasjon. Oksenøyveien vil også være relativt høyt belastet, og dette skyldes i stor grad at venstresvingefeltet fylles opp. Problemene med venstresvingefeltet i Oksenøyveien kan bli som for dagens situasjon, men det er en del usikkerhet knyttet til hvor stor den fremtidige trafikken blir på Oksenøyveien.

3.6 Vurdering av planforslagets bidrag til ønsket utvikling for mobilitet

Foreslått utvikling av Teleplanbyen er i tråd med Bærum kommunes arealstrategi om utbygging av prioriterte stasjonsnære områder der det skal tilrettelegges for en tett og urban utvikling med arbeidsplasser, boligbebyggelse, dekning av daglige servicebehov, møteplasser og uteområder av høy kvalitet.

Den sentrale beliggenheten gjør at mye ligger til rette for at innbyggerne i Teleplanbyen i liten grad vil ha behov for å benytte bil i hverdagen. Fortetting og transformasjon i Teleplanbyen-området vil bidra til å styrke passasjergrunnlaget til Fornebuporten stasjon som har en oppgang i området

Hvor mange parkeringsplasser som etableres, har påvirkning på bilbruken. I Teleplanbyen er omfanget av p-plasser en direkte konsekvens av parkeringsnormer i kommuneplanen. Samtidig er det gjort flere avbøtende tiltak med hensikt å legge best mulig til rette for at de som bor i området skal reise kollektivt, gå eller sykle:

- Det planlegges etablert et lokalt tilbud innen handel og tjenesteyting som vil bidra til at beboerne kan utføre daglige gjøremål i eget nærområde.
- Det etableres bilpool på en andel av parkeringsplassene.
- Mange boliger har ikke direkte adkomst til p-kjeller. I Teleplanbyen øst er parkeringstilbud til kontorer lokalisert i tilknytning til kontorer nord i området. Avstand mellom bolig og p-plass bidrar å redusere bilens konkurransefortrinn sammenlignet med andre transportformer.
- Det legges generelt stor vekt på utvikling av sammenhengende byrom og høy kvalitet i offentlige rom. Offentlige rom skal oppleves som attraktive for gående og syklende.

I statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging vektlegges det bl.a. at

- Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.
- I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.

Det vurderes at utvikling av Teleplanbyen i stor grad legger til rette for en bærekraftig byutvikling i tråd med retningslinjene. Plangrepet bygger opp under intensjoner med å påvirke innbyggerne til mindre bilbruk.

I Bærum kommunes klimastrategi (vedtatt 23.06.2021) er å snu transporthierarkiet lagt inn som eget satsingsområde. Det er bl.a. formulert at kommunen skal tilrettelegge for lokalisering av viktige funksjoner innenfor gang- og sykkelavstand, og konsentrere utbygging rundt knutepunktene. Kommunen skal også være pådriver for arealbruk som prioriterer kollektivtransport, sykkel og gange foran bil. Det vurderes at utvikling av Teleplanbyen bygger opp under disse målene.

3.7 Vurdering av planforslagets følger for trafikksikkerhet

Utført trafikkanalyse viser at utbyggingen vil innebære en trafikkøkning [ÅDT] til/fra planområdet på hhv. 1 000 kjøretøy per døgn sammenlignet med dagens situasjon, og 800 kjøretøy per døgn sammenlignet med referansealternativet (regulert løsning i planområdet). Trafikkøkningen fordeles på to adkomstveier, Arnstein Arnebergs vei og Fornebuveien. En trafikkøkning i seg selv vil generelt alltid påvirke trafikksikkerhet i negativ retning, men økningen er relativt lav.

Det er 30-sone i Fornebuveien og Arnstein Arnebergs vei. Lav fartsgrense reduserer risiko for ulykker og erfaringstall viser at det er svært lav risiko for ulykker med personskade innenfor soner med 30 km/t.

I planforslaget er det flere tiltak som forventes å påvirke trafikksikkerhet i positiv retning:

- I plangrep og skisseprosjekt som har dannet utgangspunkt for planforslaget, er det lagt vekt på å utforme gater og byrom på gående sine premisser. Det etableres blant annet et finmasket nettverk av forbindelser for gående, fortau på steder hvor det ikke er fortau i dag, og gatetun uten gjennomkjøring i områder hvor trafikkmengder er under 600 ÅDT. Gjennomkjøringsforbud i boliggate/atkomstveier ved hjelp av trafikkskilt, brutt enveisregulering eller fysisk stengning er et tiltak som man erfaringsvis vet bidrar positivt knyttet til trafikksikkerhet
- Parkering er samlet til få lokaliseringer, med få avkjørsler. Dette vurderes å ha positiv effekt på trafikksikkerhet da det gir en oversiktlig og lesbar situasjon
- Gjennom planforslaget er det i tillegg til den urbane aksene også etablert en trygg snarvei på tvers av lokk over Snarøyveien som kan benyttes av gående fra Lagåsen til ny T-banestasjon med oppgang nord for Oksenøyveien (Fornebuporten).

4 Oppsummering og konklusjon

Arnstein Arnebergs vei og Fornebuveien har i dag en trafikkmengde på henholdsvis ca. 1 000 ÅDT og 1 900 ÅDT, hvorav 500 kjøretøy per døgn kjører til/fra Teleplan.

Totalt er det anslått at planforslaget for Arcanum, Teleplanbyen øst og Teleplanbyen vest til sammen vil generere ca. 2 800 kollektivreiser, 1 600 gåturer, 600 sykkelturer og 1 600 bilturer per døgn. Tabell 4-1 viser hvordan turene er fordelt mellom de tre planområdene.

Tabell 4-1: Reisemiddelfordeling på reiser til/fra Arcanum, Teleplanbyen øst og vest i fremtidig situasjon. ÅDT.

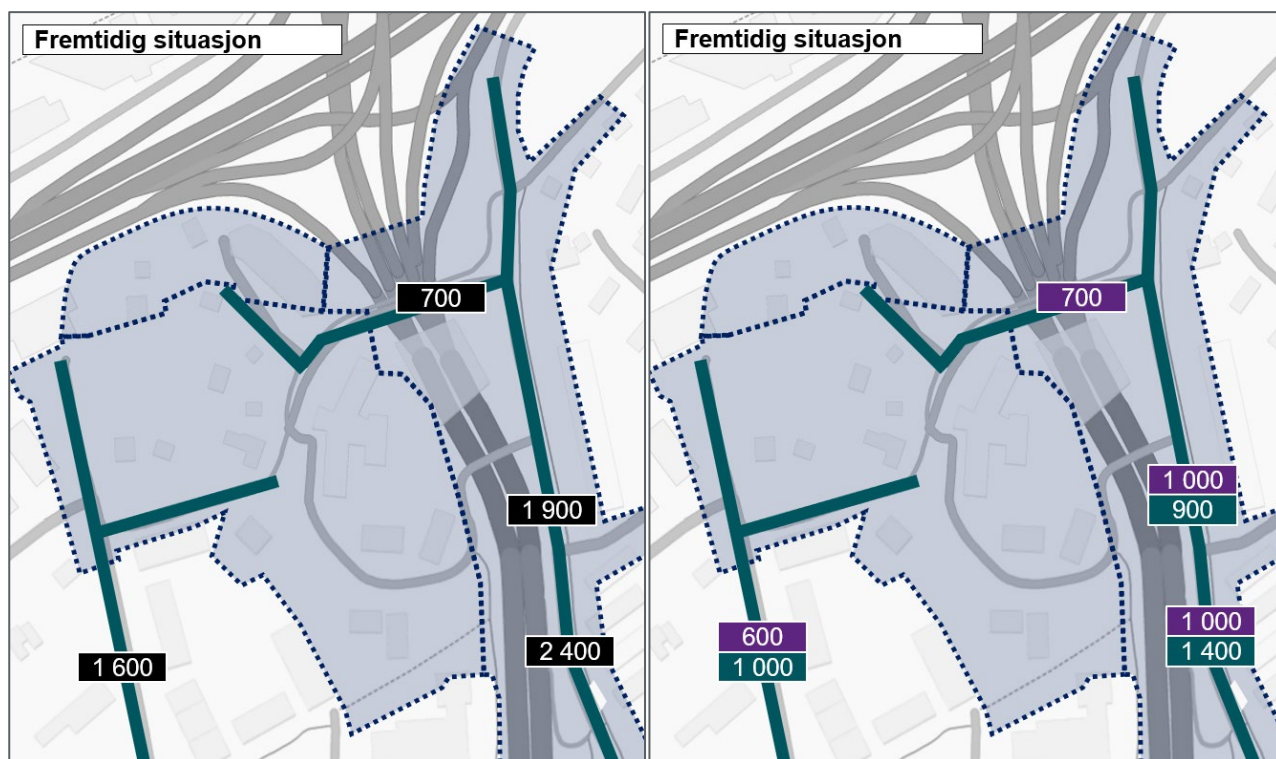
	Bilturer [ÅDT]	Kollektivturer [ÅDT]	Sykkelturer [ÅDT]	Gåturer [ÅDT]	SUM [ÅDT]
Arcanum	260	910	170	210	1 550
Teleplanbyen øst	430	1 340	270	790	2 830
Teleplanbyen vest	900	570	120	610	2 200
SUM	1 590	2 810	570	1 610	6 580

Tabell 4-2 viser hvordan biltrafikken (ÅDT) er fordelt mellom de tre planområdene og på lokalveinettet rundt.

Tabell 4-2: Beregnet ÅDT for Arcanum, Teleplanbyen øst og vest og fordeling mellom Arnstein A. vei og Fornebuveien.

Planområde	Arnstein Arnebergs vei [ÅDT]	Fornebuveien [ÅDT]	Sum [ÅDT]
Arcanum	0	260	260
Teleplanbyen øst	0	430	430
Teleplanbyen vest	610	300	900
SUM	610	990	1 590

Figur 4-1 viser en oppsummering av anslåtte biltrafikkmengder i fremtidig situasjon.



Figur 4-1: Til venstre: Anslått ÅDT på omkringsliggende veinett i fremtidig situasjon. Til høyre: Trafikk generert i de tre planområdene (lilla tall) er separert fra øvrig trafikk (blågrønne tall). ÅDT er avrundet til nærmeste 100.

Beregningene viser at biltrafikkmengden [ÅDT] til/fra planområdet vil øke med omtrent 1000 kjøretøy per døgn sammenlignet med dagens situasjon. Vurdert mot referansealternativet, vil økningen være omtrent 800 kjøretøy per døgn. Beregnet økningen fordeles i lokalveinettet slik:

- Arnstein Arnebergs vei får en økning på omtrent 600 kjøretøy per døgn fra både dagens situasjon og referansealternativet.
- Fornebuveien får en økning på omtrent 500 kjøretøy per døgn fra dagens situasjon og 200 kjøretøy per døgn fra referansealternativet.
- Magnus Poulssons vei får en økning på ca. 200 ÅDT i nordøst sammenlignet med referansealternativet. Både referansealternativet og planforslaget samler trafikken til ett kryss istedenfor to.

Snarøyveien (nord) har i dag en trafikkmengde på ca. 27 700 ÅDT. Vestre lenke forventes å avlaste Snarøyveien betraktelig. Forespeilede trafikkmengder i 2030 er ca. 15 000 ÅDT på Snarøyveien, 10 000 ÅDT på Vestre lenke og 96 000 ÅDT på E18.

Det har blitt gjort en vurdering av kapasiteten i krysset Snarøyveien x Oksenøyveien x Fornebuveien som inkluderer trafikken til/fra Arcanum, Teleplanbyen øst og Teleplanbyen vest. Beregningene viser at kapasiteten ikke forverres sammenlignet med dagens situasjon, da tilleggstrafikken knyttet til utbyggingen utgjør en svært liten del av trafikken på hovedveinettet

Det er stor usikkerhet knyttet til trafikkmengder på hovedveinettet etter utbygging av E18, Vestre lenke og Fornebubanen. Til sammenligning er det relativt liten usikkerhet knyttet til de trafikale konsekvensene av

utbyggingen av Arcanum, Teleplanbyen øst og Teleplanbyen vest. Disse utbyggingene medfører relativt sett små endringer i trafikkvolum i Snarøyveien/Oksenøyveien.

Vedlegg

4.1 Forutsetninger for bilturproduksjonsberegninger

For trafikkberegningene ligger følgende forutsetninger til grunn:

Tabell 0-1: Forutsetninger som ligger til grunn for bilturproduksjonsberegningene.

Forutsetning		Kilde
Leilighetsstørrelse	80 m ² BRA	E-post 2020-12-10, Dyrvik v/Hedda Leivestad
Bosatte per bolig	1,98	Oslo 2019, SSB
Turer per bosatt per virkedøgn	3,31	Figur 22 (bosatte i Asker og Bærum), PROSAM-rapport 218
Bilførerandel blant bosatte med parkering	52 %	Tabell 8 (antall biler i husholdningen: én), PROSAM-rapport 218
Bilførerandel blant bosatte uten parkering	8 %	Tabell 8 (antall biler i husholdningen: ingen), PROSAM-rapport 218
Andel reiser med boligen som start- eller målpunkt	82 %	Leg2-reiser, RTM23+
Arbeidsreiser per ansatt per virkedøgn	1,6	Vedlegg (turproduksjonstall kontorbedrifter), PROSAM-rapport 103
Tjenestereiser per ansatt per virkedøgn	0,22	Vedlegg (turproduksjonstall kontorbedrifter), PROSAM-rapport 103
Bilførerandel, arbeidsreiser, med parkering	56 %	Figur 63 (arbeidsreiser som ender i Asker og Bærum), PROSAM-rapport 218
Bilførerandel, arbeidsreiser, uten parkering	10 %	Figur 63 (arbeidsreiser som ender i Oslo sentrum), PROSAM-rapport 218
Bilførerandel, tjenestereiser, med parkering	73 %	Figur 70 (tjenestereiser som ender i Akershus), PROSAM-rapport 218
Bilførerandel, tjenestereiser, uten parkering	45 %	Figur 70 (tjenestereiser som ender i Oslo), PROSAM-rapport 218
Parkeringsdekning kontor	0,25 plass/100 m ² BRA	KDP3

I tillegg er det forutsatt følgende:

- Dagens boliger har to parkeringsplasser hver.
- For beregning av bilturer tilknyttet barnehagen i dagens situasjon, er det tatt utgangspunkt i 2,1 kjøretøyturer per barnehageplass [4]. For fremtidig situasjon er det antatt at det i hovedsak vil være de nye innbyggerne og arbeidstakerne på området som benytter seg av det lokale barnehagetilbudet. Det forutsettes dermed at foreldres reise ifm. henting/levering ikke generer nye bilturer. Bilturproduksjonen knyttet til barnehagen er beregnet utfra antall ansatte.
- Det er forutsatt at det i hovedsak vil være lokalt bosatte/ansatte som benytter seg av handelstilbudet, og at bilreisen deres allerede er inkludert i de øvrige bilturene tilknyttet bolig/arbeidsplass. Bilturproduksjonen tilknyttet handel/forretning i fremtidig situasjon er beregnet utfra antall ansatte.
- Det er forutsatt at årsgjennsnittet (ÅDT) utgjør 87 prosent av normalvirkedøgns trafikken (NVD). (NVD).
- Det er vurdert fornuftig å benytte samme bilturproduksjonsfaktorer for bildelingsplasser på lik linje med ordinære parkeringsplasser. Hver enkelt p-plass knyttet til bildeling vil høyst sannsynlig ha en høyere bruk/turnover i løpet av en dag enn én tradisjonell parkeringsplass (særlig dersom det er tilknyttet bolig eller kontor). Allikevel vil man trolig få mindre total biltrafikk ved bildeling når parkeringsdekningen generelt er lav.

4.2 Forutsetninger for øvrig reisemiddelfordeling (kollektiv, gang og sykkel)

Antall kollektiv-, gang- og sykkelreiser er vurdert ut fra total turproduksjon per bosatt/ansatt og reisemiddelfordeling i Prosam-rapport 242; *Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19*. Metode har vært som følger:

1. Antall bilturer (ÅDT) per bosatt/ansatt er trukket fra totalt antall turer (ÅDT) per bosatt/ansatt.
2. Reisemiddelfordeling er hentet fra Prosam-rapport 242, figur 34 og 66 for henholdsvis bosatte og ansatte.
3. Andelen bilturer (bilfører + bilpassasjer + annet) er trukket fra den totale reisemiddelfordelingen. Reisemiddelfordelingen blant de øvrige turene (til fots + sykkel + kollektiv) er beregnet.
4. Antall turer til fots, på sykkel og kollektivt er beregnet ut fra antall øvrige turer x andel øvrige turer (punkt 1. x punkt 3.).

Tabell 0-2: Transportmiddelfordeling blant bosatte i, og for arbeidsreiser som ender i, Asker og Bærum. (Kilde: Figur 34 og 66, Prosam-rapport 242).

Reisemiddel	Transportmiddelfordeling blant bosatte i Asker og Bærum	Transportmiddelfordeling for arbeidsreiser som ender i Asker og Bærum
Til fots	15 %	6 %
Sykkel	3 %	5 %
Kollektiv	14 %	26 %
Bilfører	57 %	58 %
Bilpassasjer	10 %	3 %
Annet	2 %	1 %
SUM	100 %	100 %

Tabell 0-3: Transportmiddelfordeling blant bosatte i, og for arbeidsreiser som ender i, Asker og Bærum, fordelt mellom gange, sykkel og kollektiv.

Reisemiddel	Fordeling mellom gange, sykkel og kollektiv blant bosatte i Asker og Bærum	Fordeling mellom gange, sykkel og kollektiv blant arbeidsreiser som ender i Asker og Bærum
Til fots	47 %	16 %
Sykkel	9 %	14 %
Kollektiv	44 %	70 %
SUM	100 %	100 %

4.3 Gjeldende parkeringsnorm

Krav og retningslinjer [5]:

- Teleplan ligger innenfor «område A»³.
- Innenfor område A kan kommunen, i tråd med pbl. § 28- 7, samtykke i at det i stedet for parkeringsplasser på egen grunn eller på felles areal blir innbetalt et beløp for bygging av offentlige parkeringsanlegg.
- **Maksimalkravet skal normalt legges til grunn i reguleringsplaner**
- For sekundærbolig kreves 1 ekstra parkeringsplass.
- BRA beregnes etter teknisk forskrift, men eksklusiv parkeringsarealer
- I områdene A og B skal minst 10 % av plassene i leilighet- og rekkehusområder avsettes til besøkparkering.
- For kontor og forretning samt leilighet/rekkehus innenfor områdene A og B skal minst 85 % av parkeringsplassene ligge under terreng.
- Ved felles parkeringsanlegg med flere enn 5 plasser skal det settes av minimum 5 % parkeringsplasser og minst 1 plass for forflytningshemmede.
- **Parkeringsnormen kan reduseres dersom det tilrettelegges for miljøvennlig sykkel-/bilpoolordning.**
- Ved alle utbyggingsprosjekter hvor det er etablert felles parkeringsanlegg skal 100% av parkeringsplassene tilrettelegges med et eget ladepunkt.
- For frittliggende småhusbebyggelse med atkomst fra offentlig vei skal det opparbeides snuplass på egen grunn
- Parkeringsanlegg for sykkel skal i størst mulig grad plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til sykkelparkering er kortere enn avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg for bil.
- Det skal være regulert inn plass til overdekket/ innelåst sykkelparkering på egen grunn.
- Retningslinje: Sykkelparkering skal ha høy kvalitet og være tilpasset ulike type sykler som lastesykkel og sykkelvogner. Sykkelparkeringen skal etableres i samme etasje som gateplan. 50% skal være under tak.

Tabell 0-4: Krav til bil- og sykkelparkering i område A. (Kilde: Kommuneplanens arealdel 2017–2035, Bestemmelser og retningslinjer, datert 2018-04-04)

	Sykkel		Bil	
	Min.	Maks.	Min.	Maks.
Bolig, leilighet/rekkehus	3 plasser per 100 m ² BRA	-	1 plass per 100 m ² BRA	1 plass per 100 m ² BRA
Bolig, ene-/tomannsbolig	3 plasser per 100 m ² BRA	-	2 plasser per boenhet	2 plasser per boenhet
Kontor	1 plass per 100 m ² BRA	-	-	0,25 plass per 100 m ² BRA
Forretning	1 plass per 100 m ² BRA	-	-	1 plass per 100 m ² BRA

På bakgrunn av **turkis tekst** over, har prosjektet lagt til grunn bilpool-ordninger og redusert bilparkeringsdekningen med 20 % sammenlignet med maks-kravene⁴.

³ Område A: Området innenfor 900 meter gangavstand fra stasjonene på Lysaker, Bekkestua, Sandvika og Fornebu (alle stasjoner)

⁴ Referat oppstartsmøte 2021-02-16

4.4 Telledata

Tabell 0-5: Kameratelling 2017-10-31 i Oksenøyveien. Utført av Proxll.

Tilfart:	Fra Oksenøyveien			Fra Oksenøyveien			Fra E18			Fra E18		
	Mot E18	Mot Fornebuveien	Mot Snarøya	Mot E18	Mot Fornebuveien	Mot Snarøya	Mot Fornebuveien	Mot Snarøya	Mot Oksenøyveien	Mot Fornebuveien	Mot Snarøya	Mot Oksenøyveien
	Bil	Bil	Bil	Stor bil	Stor bil	Stor bil	Bil	Bil	Bil	Stor bil	Stor bil	Stor bil
0700 - 0715	30	1	0	0	0	1	39	279	57	2	17	1
0715 - 0730	24	0	6	2	0	1	25	315	49	0	21	1
0730 - 0745	43	2	4	1	0	0	38	345	48	0	25	2
0745 - 0800	51	4	6	1	0	1	55	432	76	0	31	6
SUM 7-8	148	7	16	4	0	3	157	1371	230	2	94	10
0800 - 0815	32	4	7	0	0	0	48	397	96	3	20	0
0815 - 0830	34	0	7	5	0	1	43	512	75	0	24	0
0830 - 0845	39	2	5	1	0	1	48	532	91	4	28	1
0845 - 0900	32	5	5	0	0	0	67	506	98	5	25	0
SUM 8-9	137	11	24	6	0	2	206	1947	360	12	97	1
1500 - 1515	56	1	5	1	0	0	30	152	30	0	23	5
1515 - 1530	45	2	10	2	0	1	36	183	41	3	26	1
1530 - 1545	70	7	9	2	0	0	34	184	34	0	21	4
1545 - 1600	58	7	10	3	0	0	44	206	45	2	24	2
SUM 15-16	229	17	34	8	0	1	144	725	150	5	94	12
1600 - 1615	53	6	11	3	0	1	24	200	38	0	21	3
1615 - 1630	49	9	12	4	0	1	40	228	43	0	17	4
1630 - 1645	46	3	6	2	1	1	40	239	42	0	28	3
1645 - 1700	54	3	7	4	0	1	24	200	37	1	25	2
SUM16-17	202	21	36	13	1	4	128	867	160	1	91	12

Tabell 0-6: Kameratelling 2017-10-31 i krysset Oksenøyveien x Snarøveien. Utført av Proxll.

Tilfart:	Fra Fornebuveien			Fra Fornebuveien			Fra Snarøya			Fra Snarøya		
	Mot Snarøya	Mot Oksenøyveien	Mot E18	Mot Snarøya	Mot Oksenøyveien	Mot E18	Mot Oksenøyveien	Mot E18	Mot Fornebuveien	Mot Oksenøyveien	Mot E18	Mot Fornebuveien
	Bil	Bil	Bil	Stor bil	Stor bil	Stor bil	Bil	Bil	Bil	Stor bil	Stor bil	Stor bil
0700 - 0715	4	1	9	0	0	1	1	94	1	0	27	1
0715 - 0730	0	1	10	0	0	1	1	138	3	0	26	0
0730 - 0745	1	2	15	0	0	0	0	184	0	1	28	0
0745 - 0800	8	1	23	0	0	1	4	265	6	3	28	0
SUM 7-8	13	5	57	0	0	3	6	681	10	4	109	1
0800 - 0815	10	4	33	0	0	2	5	244	5	1	26	0
0815 - 0830	16	0	32	1	0	1	4	291	17	1	23	0
0830 - 0845	8	0	23	1	0	2	9	263	15	0	28	0
0845 - 0900	3	2	25	0	0	3	6	189	9	1	30	1
SUM 8-9	37	6	113	2	0	8	24	987	46	3	107	1
1500 - 1515	4	2	63	0	1	1	5	378	1	0	31	0
1515 - 1530	3	0	47	0	0	3	6	384	3	0	28	0
1530 - 1545	7	0	60	0	0	0	5	426	5	0	22	0
1545 - 1600	11	0	60	0	0	1	11	495	5	2	26	0
SUM 15-16	25	2	230	0	1	5	27	1683	14	2	107	0
1600 - 1615	9	2	86	0	0	1	12	424	5	1	22	0
1615 - 1630	6	2	68	0	0	0	7	475	4	0	28	0
1630 - 1645	9	6	74	1	0	1	12	433	8	0	24	0
1645 - 1700	6	0	38	0	0	2	9	337	9	0	22	0
SUM16-17	30	10	266	1	0	4	40	1669	26	1	96	0

Tabell 0-7: Kameratelling 2017-10-31 i Fornebuveien. Utført av Proxll.

Tilfart:	Fornebuveien fra Fornebo			Fornebuveien fra sør			Fornebuveien fra nord			Fornebuveien fra nord			Magnus Poulssons vei			Magnus Poulssons vei		
Utfartsretning:	Mot Lysaker			Mot Magnus Poulssons vei			Mot Lysaker			Mot Magnus Poulssons vei			Mot Fornebo			Mot Lysaker		
	Bi l	Stor bil	Sykke l	Bi l	Stor bil	Sykke l	Bi l	Stor bil	Sykke l	Bi l	Stor bil	Sykke l	Bi l	Stor bil	Sykke l	Bi l	Stor bil	Sykke l
0700 - 0715	12	0	5	1	0	0	3	0	16	0	0	0	1	0	0	0	0	2
0715 - 0730	10	0	7	1	0	0	2	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	3
0730 - 0745	10	0	14	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	4
0745 - 0800	23	0	12	3	0	0	8	0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SUM 7-8	55	0	38	5	0	0	13	0	101	0	0	0	1	0	0	0	0	9
0800 - 0815	20	0	17	0	0	1	8	0	40	0	0	0	5	0	0	0	0	1
0815 - 0830	14	0	13	3	0	0	7	0	29	0	0	0	4	0	0	0	0	4
0830 - 0845	19	0	8	2	0	1	4	0	39	0	0	0	4	0	0	0	0	2
0845 - 0900	23	2	4	3	0	0	2	0	31	0	0	0	1	0	0	0	0	0
SUM 8-9	76	2	42	8	0	2	21	0	139	0	0	0	14	0	0	0	0	7
1500 - 1515	3	0	3	1	0	0	12	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0
1515 - 1530	4	0	13	1	0	0	9	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	2
1530 - 1545	4	0	27	2	0	0	14	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1545 - 1600	3	0	21	0	0	0	8	0	5	1	0	0	2	0	0	0	0	0
SUM 15-16	14	0	64	4	0	0	43	0	11	1	0	0	9	0	0	0	0	2
1600 - 1615	4	0	33	2	0	0	26	0	7	1	0	0	5	0	0	0	0	0
1615 - 1630	0	0	26	2	0	0	15	0	9	0	0	1	1	0	0	0	0	0
1630 - 1645	2	0	42	0	0	1	13	0	13	0	0	3	2	0	0	0	0	4
1645 - 1700	2	0	19	1	0	1	10	0	12	0	0	3	1	0	0	0	0	0
SUM16-17	8	0	120	5	0	2	64	0	41	1	0	7	9	0	0	0	0	4

Tabell 0-8: Manuell telling 2017-11-15 i krysset Fornebuveien x Magnus Poulssons vei. Utført av Norconsult.

Tilfart:	Fornebuveien fra sør			Fornebuveien fra sør			Fornebuveien fra nord			Fornebuveien fra nord			Parkering/ M. P. vei			Parkering/ M. P. vei		
Utfartsretning:	Mot nord			Mot parkering			Mot sør			Mot parkering			Mot sør			Mot nord		
	Bil	Stor bil	Sykk el	Bi l	Stor bil	Sykk el	Bi l	Stor bil	Sykk el	Bi l	Stor bil	Sykk el	Bi l	Stor bil	Sykk el	Bi l	Stor bil	Sykk el
0800 - 0815	31	0	7	12	0	0	11	0	28	1	0	0	8	0	0	0	0	0
0815 - 0830	30	0	4	6	0	0	12	0	25	1	0	0	7	0	0	0	0	0
0830 - 0845	31	0	1	4	0	0	10	0	23	0	0	0	4	0	0	0	0	0
0845 - 0900	26	0	1	6	1	0	6	0	18	0	0	0	4	0	0	0	1	0
SUM 8-9	11	0	13	28	1	0	39	0	94	2	0	0	23	0	0	0	1	0

Tabell 0-9: Manuell telling 2017-11-15 i krysset Fornebuveien x Lilløyveien. Utført av Norconsult.

Tilfart:	Fornebuveien fra sør			Fornebuveien fra nord			Lilløyveien			Lilløyveien		
Utfartsretning:	Mot Lilløyveien			Mot Lilløyveien			Mot sør			Mot nord		
	Bil	Stor bil		Bil	Stor bil		Bil	Stor bil		Bil	Stor bil	
0800 - 0815	8	0		1	0		11	0		0	0	
0815 - 0830	15	1		0	0		13	0		1	0	
0830 - 0845	7	0		1	0		8	1		0	0	
0845 - 0900	3	0		1	0		11	0		0	0	
SUM 8-9	33	1		3	0		43	1		1	0	

5 Referanser

- [1] Multiconsult, «Trafikkanalyse for Magnus Poulssons vei 7,» 2021.
- [2] [Internett]. Available: <https://laringsverkstedet.no/barnehage/lysaker-idrettsbarnehage/#avdelinger>.
[Funnet 11 12 2020].
- [3] Norconsult, «Trafikkvurdering i forbindelse med bestilling av oppstartsmøte for Teleplanbyen vest og Arcanum,» 2020.
- [4] SINTEF, «Erfaringstall for turproduksjon - Oppdateringer til Håndbok 146,» 2013.
- [5] «Bestemmelser og retningslinjer til Kommuneplanens arealdel 2017-2035,» Bærum kommune, 2018.
- [6] Aas- Jakobsen og Asplan Viak, «E18 Vestkorridoren, Lysaker - Ramstadsletta. Byggeplan. C_520 Rapport. Samlede virkninger som følge av stortingsvedtak,» Statens vegvesen, 2021.
- [7] A.-J. & Vianova, «E18 Vestkorridoren, Lysaker – Ramstadsletta. C_510. Trafikale virkninger som følge av stortingsvedtak,» Statens vegvesen, 2021.