

Trafikkvurdering nytt bussanlegg på Sætre

Prosjekt:	Bussanlegg Sætre Asker	Prosjektnr.:	10229355
Kunde:	Ruter AS	Prosjektleder:	<Fornavn Etternavn>
Utarbeidet av:	Knut Aalde	Dato:	08.11.2024
Kontrollert av:	Erik Eiklid 30.10.2024	Godkjent av:	<Navn> <Dato>
Dokumentnr.:	<Nr.>	Rev.:	<Nr.>

Revisjonshistorikk

Rev	Dato	Beskrivelse av endringen	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av

1 Innledning

Ruter AS er i prosess om kjøp av tomt til bussanlegg, Verpen næringsområde, på Sætre i Asker kommune. Tomten er under regulering, og skal til 2.gangs behandling i desember.

I forbindelse med reguleringen er det utarbeidet et sett med plandokumenter, utarbeidet før Ruter ble interessert i tomten.

Dette notatet omhandler vurderinger av følgende:

- Er tidligere gjennomførte vurderinger og analyser med hensyn på trafikk og transportsystem dekkende og tilstrekkelige til å gjelde for Ruters fremtidige bruk av tomten.
- Ruter ønsker å gjøre mindre justeringer av planen, deriblant en annen plassering av adkomsten. Krever dette nye vurderinger?

Vurderingene i dette notatet er basert på følgende dokumenter som lå til grunn ved 1. gangs behandling:

- Trafikkanalyse. Verpen næringsområde. Versjon 1/2023-10-27. ViaNova
- Vegtegninger datert 2023-10-31. ViaNova
- Plankart Verpen Næringsområde. 22.01.2024
- Planbeskrivelse. Forslag til reguleringsplan for Verpen næringsområde (Storsandveien 2, 3475 Sætre, 353/13, Asker kommune), datert 22.01.2024.
- Reguleringsbestemmelser for Verpen næringsområde. Datert 22.01.2024
- Illustrasjonsplan. Feste Søre. Datert, 14.12.2023.

2 Gjennomgang av utarbeidet materiale til 1. gangs behandling

Det er i hovedsak trafikkanalysen og planbeskrivelse som omhandler trafikk.

Oppsummering av trafikkanalysen, Verpen næringsområde. Versjon 1/2023-10-27. ViaNova:

- Det er lite trafikk i området i dag. Det foreligger ikke trafikkdata for Storsandveien. ÅDT 1500 legges til grunn.
- Trafikkanalysen legger til grunn at Hegna Transport AS skal etablere firmabase på tomten. Hegna transport har 50 ansatte og en kjøretøypark på 30 biler (lastebiler, trailere etc). Trafikkmengden til og fra bedriftsbasen er anslått til å være rund 40 kjøretøy i gjennomsnitt pr. døgn. (25 turer med lastebil og 15 turer med personbil). Trafikkøkningen på Storsandveien er så liten at den ikke vil medføre vesentlige konsekvenser.
- Utbyggingen vil ikke medføre krav til utbedringstiltak på Storsandveien fordi antall gående trolig ikke overstiger 50 i et normaldøgn. Storsandveien tilfredsstiller derimot ikke krav til fysisk utforming i dag iht til Hurum kommune kommunens veinormal (gjelder frem til ny veinormal for Asker foreligger). Storsandveien kan kategoriseres som samlevei, og skal etter normalen da enten ha fortau eller gang og sykkelvei. Etter kommunens ønske er det i planene lagt inn en framtidig gang og sykkelvei langs Storsandveien. Den er i planene regulert frem til kryssområdet Storsandveien x Verpenveien, hvor det er naturlig å etablere en kryssing i forbindelse med eksisterende bussholdeplass og tilkobling til eksisterende turvei videre mot Sætre. Da trafikkmengden er liten, bør det ikke etableres gangfelt. Kryssingen bør i første omgang utformes som en tilrettelagt kryssing, men gangfelt kan bli aktuelt i fremtiden dersom det blir vesentlig trafikkøkning.

I planbeskrivelsen står følgende om atkomst og trafikkløsninger:

1.4.3 Atkomst og trafikkløsninger

Planområdet vil få adkomst fra Storsandveien. Eksisterende avkjørsel skal bygges om og dimensjoneres for kl. VT. Maks stigning er på 10% og vegbredden er satt til 6 m pluss skulder.

Det er regulert inn areal for framtidig GS-veg som kan realiseres dersom det i framtiden blir bygget GS-veg på tilstøtende areal i sør. GS-vegen kan føres fram til bussholdeplassen ved nedkjøring til Storsand. Herifra kan GS-veg etableres langs eksisterende tursti/ traktorvei ned til idrettsplassen og kirken og herifra videre mot Sætre.

I reguleringsplanen i sør er Storsandveien lagt inn med økt bredde og delvis endret trase. Dette gjør at overgangen mellom planene ikke er helt sammenhengende, se pkt. 1.2.3. I planforslaget er det tatt utgangspunkt i at GS-veien følger Storsandveien der den går i dag. Da GS-veien i SVV sin plan ikke er detaljprosjektert foreløpig, vil det ikke være noe problem å kople sammen disse i framtida, dersom det skulle bli aktuelt.

Nødvendige siktsoner er ivaretatt og lagt inn som juridiske linjer i planen.

3 Vurderinger av nytt bussanlegg på Verpen næringsområde

Et bussanlegg vil medføre følgende aktivitet på Verpen næringsområde:

- Oppstillingsplasser til maksimalt 72 busser. Planlagt rutedrift på 56 busser + 5 busser i reserve.
- Ca. 180 ansatte fordelt på 150 bussjåfører og 30 stk fordelt på administrasjon, verksted og renholdere.

De ansatte vil gå turnus. En normal virkedag antas følgende antall ansatte:

- 110 sjåfører.
- 20 ansatte,

Rushtidene for rutedrift er fra 06.00-09.30 og 13.30-17.30. De ansatte til første skift vil komme før kollektivtrafikken begynner å gå og de ansatte til siste skift reiser etter at kollektivtrafikken har sluttet å gå. Dette betyr at reisemiddelet til de ansatte til jobb i stor grad vil være bilbasert. Som et gjennomsnitt antas at 95 % kjører bil, ca. 2 % sykler eller går og ca. 3 % samkjører eller tar kollektivt. Avstand til arbeidsplassen er sentralt i forhold til om sykkel og gange er et alternativ. Det er ukjent hvor de ansatte vil bo, men trolig vil det være noen som sykler, spesielt i sommerhalvåret. Det er viktig å oppmuntre til sykkel med å legge til rette for god sykkelparkering og gode garderobefasiliteter.

Med å anta at 95 % av de ansatte kjører vil bilturer for de ansatte medføre en ÅDT på $(130 \times 0,95 \times 2 \text{ (tur/retur)}) = 250 \text{ kjt/døgn}$.

Det legges til grunn at hver buss er innom anlegget en gang i løpet av en dag. Det vil si at hver buss i rutedrift kjører fra anlegget to ganger i løpet av en dag og til anlegget to ganger i løpet av en dag. Totalt vil da 56 busser utgjøre $56 \times 4 = 220$ bussturer per dag (220 ÅDT).

I sum betyr dette at fremtidig bussanlegg vil generere en ÅDT på 470 kjt/døgn, der omtrent halvparten vil være busser. Antall sykkel/gangturer estimeres til $(130 \times 0,02 \times 2) = 5$.

Bussanlegget vil skape større trafikkmengder til tomten enn bruken til Hegna transport. Sammenlignet med beregningene i tidligere trafikkanalyse vil bussanlegget øke ÅDT med 420 kjøretøy per døgn.

Den økte trafikken vil belaste strekningen Søndre Sætrevei inn til Sætre bussterminal eller komme Storsandveien fra E134. Det er antatt at 70 % av bussene vil starte/slutte på Sætre, som medfører at for bussene er det antatt en fordeling på 70 % til/fra Sætre og 30 % til/fra E134. De ansatte vil trolig ha motsatt fordeling der de fleste vil komme Storsandveien fra E134. For de ansatte er det antatt at 70 % kommer til/fra E134 og 30 % til/fra Sætre.

Disse antagelsene gir at mot Sætre på Storsandveien/Søndre Sætrevei vil ÅDT økt med ca. 230 kjt/døgn. På Storsandveien mot E134 vil ÅDT øke med ca. 240 kjt/døgn. Det er liten trafikk på Storsandveien i dag, estimert til ca. 1500 kjt/døgn. Med bussanlegg vil trafikken øke til ca. 1750 kjt/døgn, i begge retninger, både mot Sætre og mot E134. Det er fortsatt en trafikkmengde på Storsandveien som er å betegne som liten/moderat. Også Søndre Sætrevei vurderes å ligge i denne kategorien. I Hurum kommunes veinormal er grensen for ÅDT satt til 5000 for samlevei. Dette vil si at trafikken på Storsandveien fortsatt vil ligge godt innenfor denne grensen og det vil trolig også Søndre Sætrevei gjøre.

Det er et viktig poeng at store deler av trafikken til bussanlegget vil komme før eller etter rushperiodene, noe som vil gjøre at trafikkøkningen vil være mindre merkbar.

Basert på ovenstående vurderer vi at konklusjonene i trafikkanalysen fortsatt er gjeldende. Utvikling av tomten vil ikke medføre vesentlige endringer i trafikksystemet.

Med hensyn til trafiksikkerhet er det registrert en trafikkulykke på Søndre Sætrevei i løpet av de siste 10 årene. Således kan det ikke sies å være punkter som fremstår som ulykkesutsatt. Søndre Sætrevei har skiltet hastighet 60 km/t i syd og 40 km/t i nord der den møter bebyggelsen (Basert på googlemaps, veidatabanken viser 60 km/t). Det er gang og sykkelvei omtrent fra der bebyggelsen starter. Sætre

barneskole ligger i dag på østsiden av Søndre Sætrevei. Trolig som følge av skolen er det gjennomført trafikksikkerhetstiltak som fartshumper og opphøyde oppmerkede gangfelt i Søndre Sætrevei. Det er planer om å flytte skolen til motsatt side av veien. Dette vil redusere antall kryssinger av skolebarn over Søndre Sætrevei da majoriteten av boligene ligger vest for Søndre Sætrevei.

Også med hensyn på trafikksikkerhet, gang og sykkelssystem, vurderes at bussanlegg på Verpen Næringsområde ikke medfører endringer i konklusjonene til tidligere trafikkanalyse.

I dagens situasjon er situasjonen for oppstillingsplasser på Hurum sprengt. Det er 28 oppstillingsplasser på Klokkekarstua. Alternativet er Slemmestad som også har få plasser. De fleste bussene som vil ha oppstilling på Verpen vil starte og slutte linja si på Sætre bussterminal. Verpen næringsområde ligger 3 km unna, Klokkekarstua ligger 9 kilometer unna, mens Slemmestad er over 2 mil unna Sætre. For trafikksystemet som en helhet og utslipp tilknyttet busstjenestene vil det være en gevinst ved å flytte bussoppstillingsplassene til Verpen næringsområde.

I forbindelse med flytting av adkomst er lengdefall, tverrfall og friskt sjekket og sporingsanalyser med boggiebuss utført. Adkomsten tilfredsstiller Statens vegvesens håndbøker. Sammenlignet med tidligere lokalisering av adkomst er det ingen trafikale konsekvenser av å flytte adkomsten.