

Åstadveien 1-3

Trafikale vurderinger

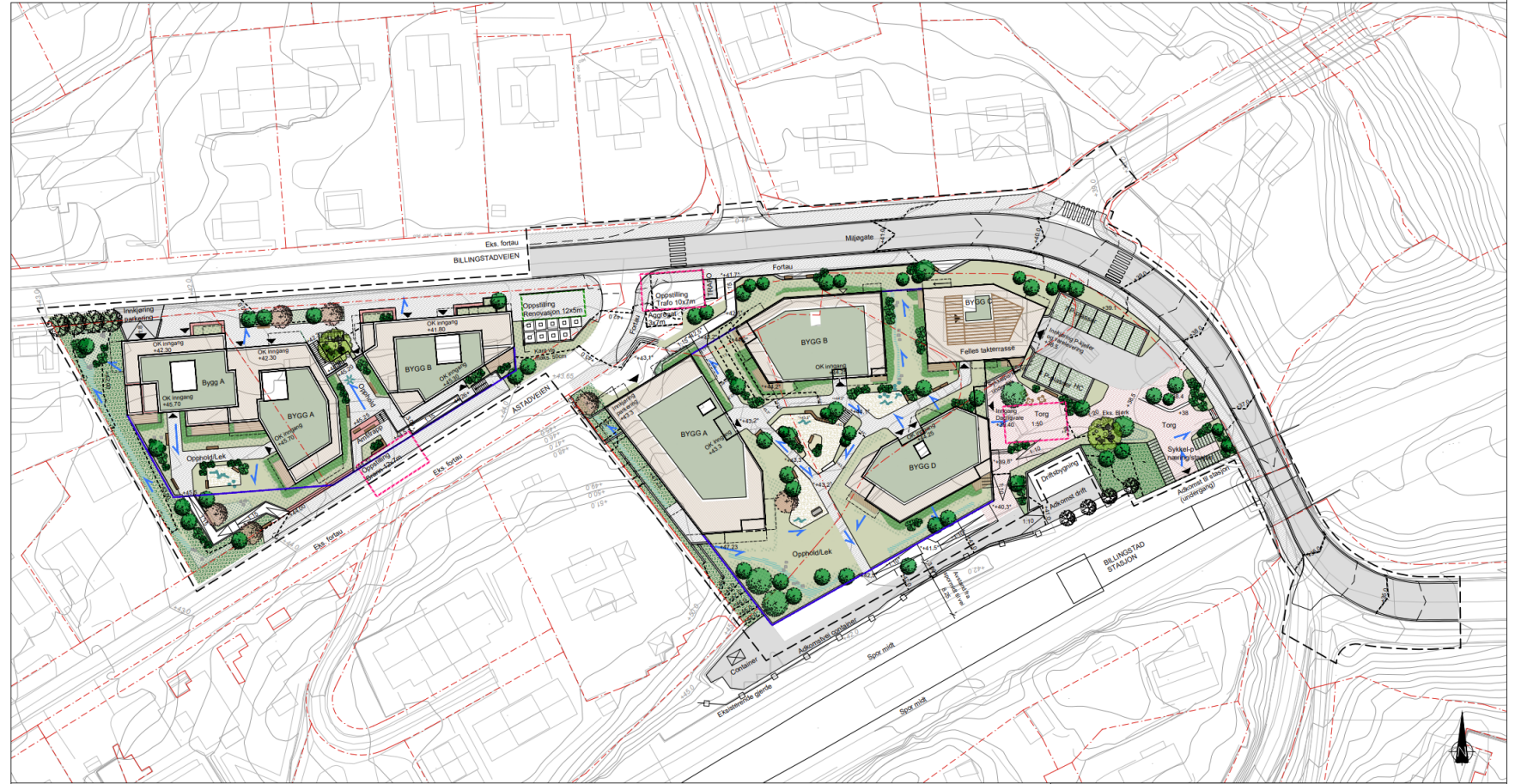
Møte med Asker kommune og Gjelsten Bolig

15.10.24



Bright ideas.
Sustainable change.

Innhold



- Oppsummering av endring i trafikk som følge av tiltaket
- Presisering av formål med trafikkanalyse og mobilitetsplan, inkl. foreslåtte tiltak som tilrettelegger for gange, sykkel og kollektiv
- Vurdering av to alternative løsningene for undergangen under jernbanen

Bilturproduksjon – endring i trafikkmengde

- Biltrafikk i dag (basert på areal): 1 037 ÅDT.
- Fremtidig biltrafikk (basert på areal): 1 006 ÅDT.
 - En liten reduksjon i antall bilturer/døgn.
- Det er i tillegg gjort en beregning av biltrafikk basert på foreslått parkeringsdekning, som kom til ca. 873 bilturer/døgn i fremtidig situasjon.
 - Dette innebærer at planlagt antall p-plasser vil ha en reduserende effekt på bilturproduksjonen.
 - Sambruk av p-plasser (særlig pendlerparkering) vil motvirke denne effekten noe.
- Det forventes derfor at tiltaket ikke vil øke dagens trafikkmengde, men sannsynligvis medføre en reduksjon på 30- 150 bilturer/døgn.

Dagens situasjon	Antall/areal	Turproduksjonsfaktor	Turproduksjon
Eneboliger	5	6 per boenhet	30
Pendlerparkering	50	2,5 per plass	125
Frisør	8	1 per time	8
Joker	390 m ²	2,24 per m ²	874
Sum			1 037

Fremtidig situasjon	Antall/areal	Turproduksjonsfaktor	Turproduksjon
Leilighet (100 m ²)	42	5 per boenhet	210
Leilighet (125 m ²)	19	5 per boenhet	95
Butikk	225 m ²	2,24 pr. m ²	504
Pendlerparkering	38	4 (90% belegg) = 3.6 per plass	137
«Kiss'n ride»-plasser	2	30 per plass	60
Sum			1 006

Fremtidig situasjon	Antall p-plasser	Turproduksjonsfaktor	Belegg	Turer
Boligparkering	65	5 per døgn	90 %	293
Pendlerparkering	38	4 per døgn	90 %	137
Butikkkparkering	8	3 per time	20 – 90%	384
Kiss n' ride	2	30 per døgn	100 %	60
Sum				873

Bilturproduksjon – nærmere om beregning basert på antall planlagte p-plasser

Det er planlagt totalt 113 parkeringsplasser:

- 65 er avsatt til boliger
- 38 til pendlerparkering og 2 til «kiss'n ride»
- 8 til parkering for dagligvarebutikken

Basert på faglig skjønn antas det at hver p-plass til boligene i snitt vil generere 5 bilturer/døgn med 90% belegg.

Som tidligere antas pendlerparkeringsplassene å generere 4 bilturer/døgn etter tiltaket, og at hver av de to «Kiss n' ride»-plassene vil generere ca. 30 bilturer/døgn.

For dagligvarebutikken er det gjort antakelser om 14 timers åpningstid per døgn med varierende belegg på parkeringsplassene under åpningstiden. Det antas at det vil være et gjennomsnittlig belegg på 90% i 4 timer, 70% i 3 timer, 50% i 3 timer og 20% i 4 timer. I tillegg antas det at hver parkeringsplass vil ha en gjennomsnittlig utskifting på 3 ganger/time.

Samtidig er også sannsynlig at pendlerparkeringen kan fungere som en avlastning for butikken på ettermiddagen og kvelden, noe som vil motvirke denne reduserende effekten.

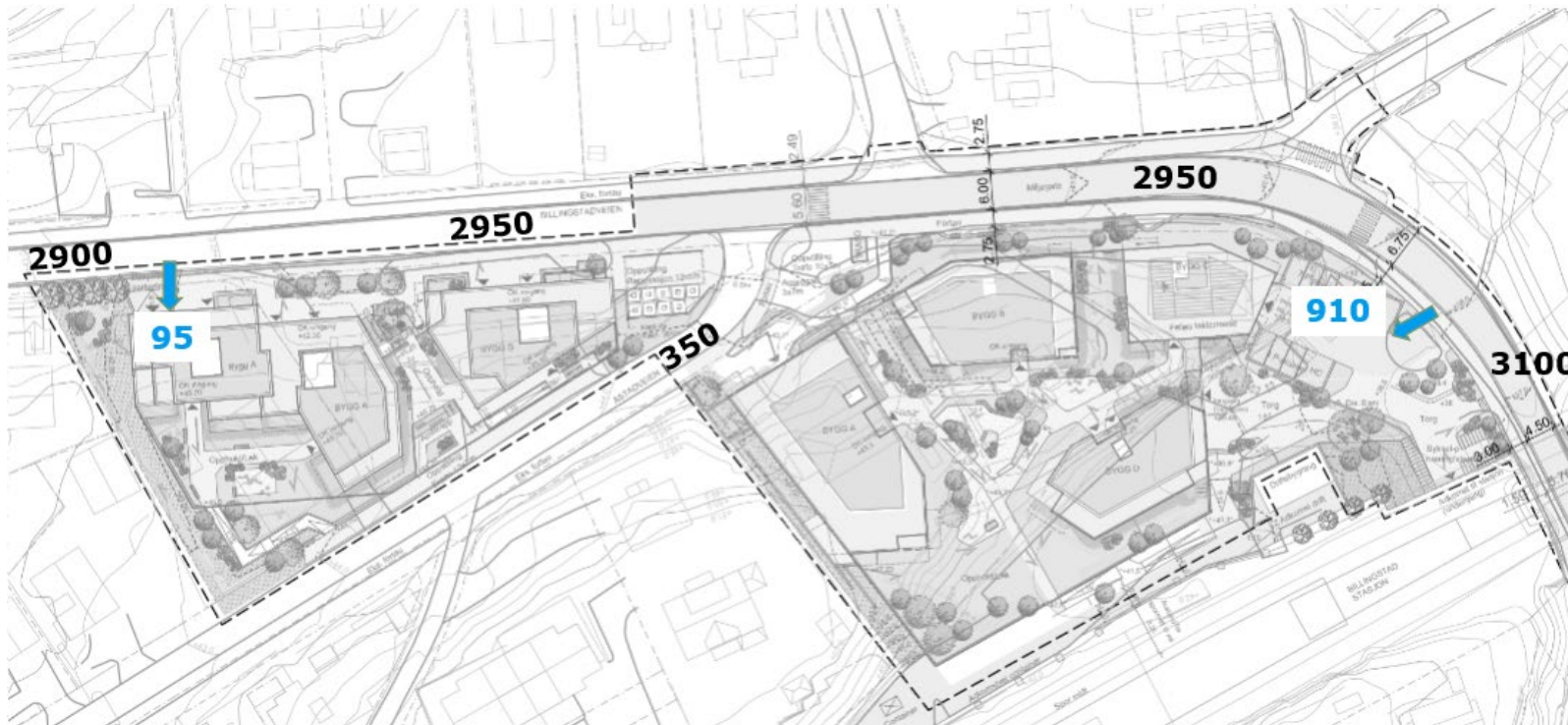
Fremtidig situasjon	Antall P-plasser	Turgenerering / plass	Belegg	Turer
Boligparkering	65	5/døgn	90 %	293
Pendlerparkering	38	4/døgn	90 %	137
Næringsplasser	8	3/time	20 – 90%	384
Kiss n' ride	2	30/døgn	100 %	60
Sum				873

Dette tilsier at parkeringsdekningen vil ha en reduserende effekt på bilturgenereringen, kanskje spesielt i ettermiddagsrushet.

Særlig bilturproduksjonen til butikken reduseres når beregningen tar utgangspunkt i antall tilgjengelige p-plasser.

I tillegg til dette vil det være noe mer bilturgenerering til/fra området som ikke har behov for egen parkering, som taxi, varelevering o.l.

Fremtidig fordeling av trafikk i veinettet



Blå piler viser nyskapt trafikk inn/ut nye adkomster (tallene er avrundet)

Endring fra dagens estimerte ÅDT i Billingstadveien på 3000 kjøretøy/døgn:

- Liten reduksjon i trafikk mellom den østlige og den vestlige atkomsten
- Liten økning i trafikken sør for planområdet
- Tilnærmet ingen endring i trafikk i Åstadveien

Trafikkanalyse vs. Mobilitetsplan

- For Åstadveien 1-3 har dette gitt beregnet fremtidig trafikk:
 - Bilturer i trafikkanalyse: 873 - 1 006 bilturer/døgn
 - Bilturer i mobilitetsplan: 792 bilturer/døgn (1 628 personturer, hvorav 41% (665) som bilfører og 8% (127) som bilpassasjer)
- Trafikkanalysen fokuserer hovedsakelig på biltrafikk før og etter tiltaket. Dette brukes til å vurdere konsekvenser av utbyggingen mtp. kapasitet i vegnett, og det er da viktig å ikke underestimere biltrafikken.
- Mobilitetsplaner har en bredere tilnærming til transport og mobilitet, baseres på kjent lokal reisemiddelfordeling og fremmer ulike tiltak for å redusere personbiltrafikken og øke andelen kollektivreisende, gående og syklende.
- For Åstadveien 1-3 er følgende tiltak identifisert:
 - Begrense antallet parkeringsplasser
 - Planområdets lokasjon nær kollektivtilbud er i seg selv et viktig tiltak for økt andel kollektivreiser fra planområdet
 - Gi beboere informasjon om tilgjengelig kollektivtrafikk (tog og buss) og transportinfrastruktur i nærområdet
 - Gode p-muligheter for sykler av ulike type og formål, med utvidet servicetilbud, særlig for beboere, men også handlende og togreisende
 - Gjøre gang- og sykkeltilbud mer attraktivt ved hjelp av fysisk tilrettelegging – både utbedre eksisterende og lage nye forbindelser, bedre trafiksikkerhet for myke trafikanter
 - Regulering av varelevering i p-kjeller reduserer konflikt mellom store kjøretøy og myke trafikanter på torget
 - Pakkeboks minimerer behovet for å reise vekk fra planområdet for å hente pakker, samt mer effektive leveranser

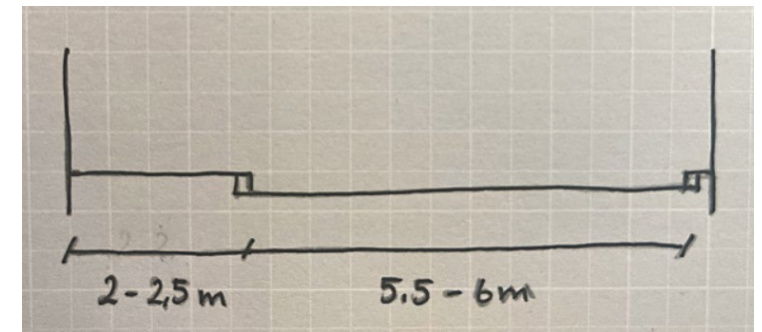
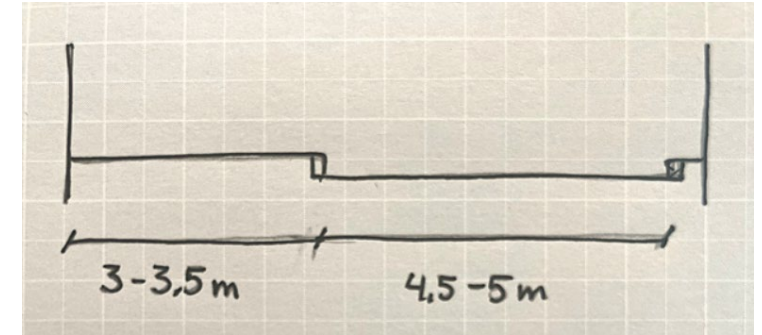
Vurdering av to alternative løsninger for undergangen

- **Alternativ 1A - Bred gang-/sykkelvei med kraftig innsnevring av kjørebane i dagens undergang**

- Innsnevring av kjørebane kan innebære reduksjon til ett kjørefelt gjennom undergangen → Fartsreducerende effekt for bilistene og en begrenset reduksjon i veikapasiteten – forsinkelse beregnet til å være under halvminuttet og under én bil i kø i snitt, kan tidvis være et par biler i rushretning.
- Videreføring av gang-/sykkelvei fra sør opp til stasjonen → god og trafikksikker løsning for gående med god kapasitet.

- **Alternativ 1B - Smalere gang-/sykkelvei med mindre innsnevring av kjørebane i dagens undergang**

- Mindre innsnevring av veien muliggjør toveistrafikk for biler, mens større kjøretøy må vente → Fartsreducerende effekt for bilister, forsinkelse/ventetid kun når to større biler møtes. Kjørebanebredde tilnærmet lik som nord for undergangen.
- Bredden på fortauet vil øke noe fra dagens situasjon → bedre, men ikke god løsning, da ingen videreføring av løsning sør for undergangen og vil være en flaskehals med fortsatt konflikt mellom gående og syklende.



Behov for ny oppmåling og dialog med
vegeier rundt bredder og skilting

Begge alternativene innebærer bedre sikt fra sørøst

Fotomontasje av alternativer mot dagens situasjon - ovenfra



Eksisterende situasjon



Alternativ 1B
Veibredde 5,5-6
Fortausbredde 2-2,5



Alternativ 1A
Veibredde 4,5-5 m
Fortausbredde 3-3,5 m

..og nedenfra



Eksisterende situasjon



Alternativ 1A
Veibredde 4,5-5 m
Fortausbredde 3-3,5 m



Alternativ 1B
Veibredde 5,5-6
Fortausbredde 2-2,5