

Oppdragsgiver

Aslakveien 20 AS

Rapporttype

Vedlegg til detaljreguleringsplan

24.06.2014

TRAFIKKANALYSE ASLAKVEIEN 20-28

TRAFIKKANALYSE ASLAKVEIEN 20-28

Oppdragsnr.: 1350004151
Oppdragsnavn: Aslakveien 20-28
Dokument nr.: -
Filnavn: Trafikkanalyse versjon 1,0

Revisjon	00	01	02	03
Dato	13.06.2014	24.06.14		
Utarbeidet av	Magne Fjeld	Magne Fjeld		
Kontrollert av	Sigrid Bøckman			
Godkjent av		Magne Fjeld		
Beskrivelse	Trafikkanalyse			



Rambøll
Hoffsveien 4
Pb 427 Skøyen
NO-0213 OSLO
T +47 22 51 80 00
F +47 22 51 80 01
www.ramboll.no



INNHOLD

1.	INNLEDNING.....	4
1.1	Bakgrunn	4
2.	DAGENS SITUASJON	5
2.1	Planområdet.....	5
2.2	Trafikkmengder	6
2.3	Trafikksikkerhet	8
2.4	Kollektivtrafikktilbudet.....	9
2.5	Forholdene for gående og syklende	9
3.	KONSEKVENSER AV TILTAKET	10
3.1	Generelt om resemiddelvalg	10
3.2	Endringer i trafikkmengder	10
3.3	Parkering	10
3.4	Gang- og sykkeltrafikk.....	11
3.5	Trafikksikkerhet	12
3.6	Kollektivtrafikk	13
4.	OPPSUMMERING	13

1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

I forbindelse med utarbeidelse av detaljregulering for Aslakveien 20-28 har Rambøll Norge AS på oppdrag for Aslakveien 20 AS utarbeidet en trafikkanalyse. Hensikten med analysen er å beskrive de trafikale konsekvensene av tiltaket, og hvilken innvirkning dette får for:

- trafiksikkerhet
- trafikkmengder lokalt
- konsekvenser i lokalt og overordnet vegnett
- konsekvenser for gående/syklende
- konsekvenser for kollektivtrafikken
- parkering

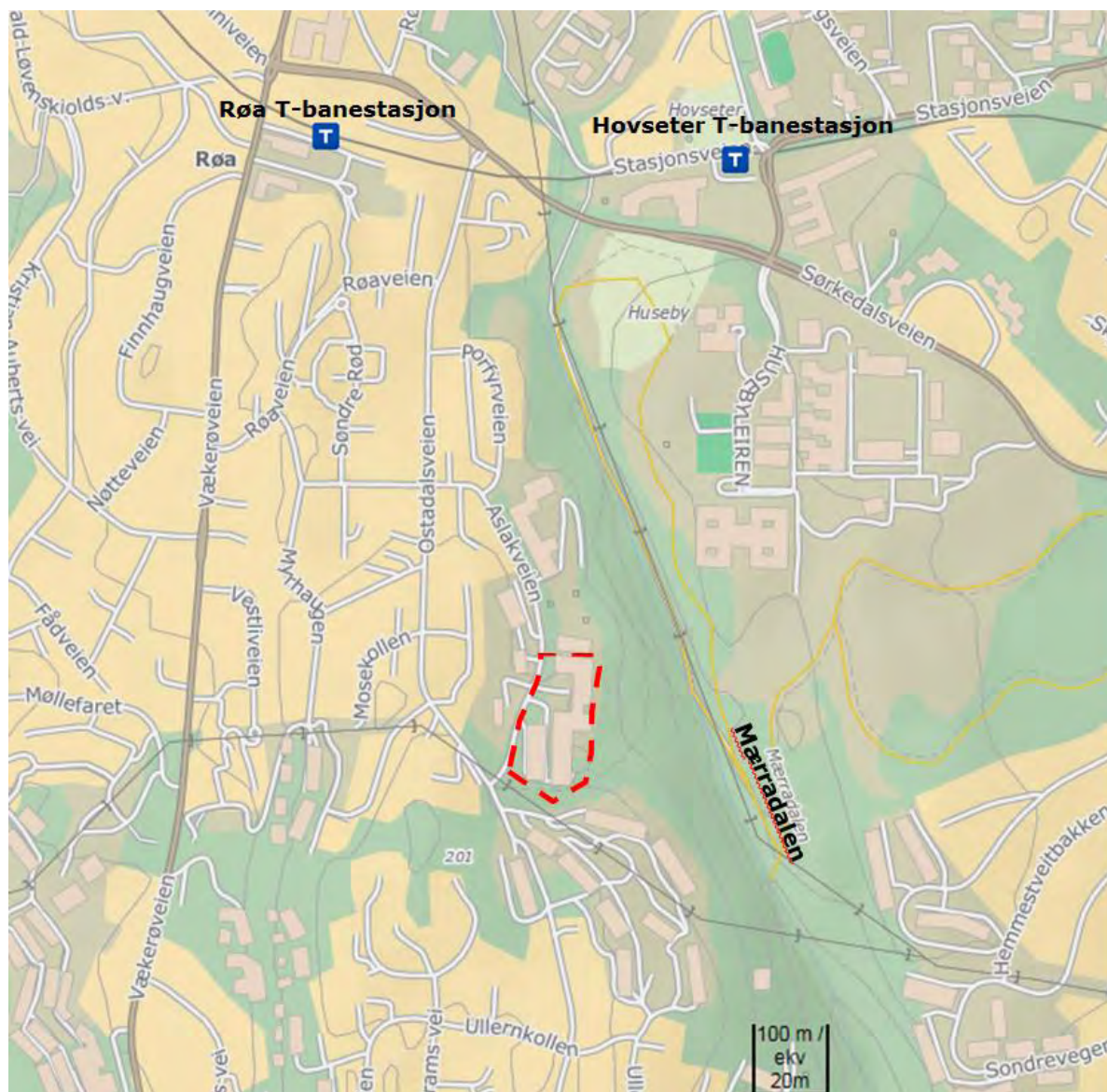
Tiltakets støymessige konsekvenser er redegjort for i egen rapport. Det er også gjennomført en ROS-analyse.

Planområdet er i dag regulert til industri, og ønskes omregulert til boligformål. Eksisterende bebyggelse skal i sin helhet rives og erstattes med fem boligblokker på området. Det planlegges en variert leilighetssammensetning med totalt ca. 409 boenheter. Parkering planlegges i to kjellerplan, antall plasser beregnes etter parkeringsnormen for ytre by. Adkomst blir fra Aslakveien, slik det også er i dagens situasjon.

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Planområdet

Planområdet ligger sør for Røa, i bydel Vestre Aker (Figur 1 og 2), ca. 900 m luftlinje sør for Røa T-banestasjon. I øst grenser planområdet til naturområdene i Mærradalen og Husebyskogen. Den omkringliggende bebyggelsen er hovedsakelig boligbebyggelse, blokk- og småhusbebyggelse. I Aslakveien 14 finnes det næringsbebyggelse. På motsatt side av Mærradalen ligger Huseby leir/Gardeleiren.



Figur 1: Oversiktskart, planområdets omtrentlige plassering markert med rød stiptet linje. (Bakgrunnskart fra finn.no)



Figur 2: Planområdets omtrentlige avgrensning (Bakgrunnsfoto fra finn.no)

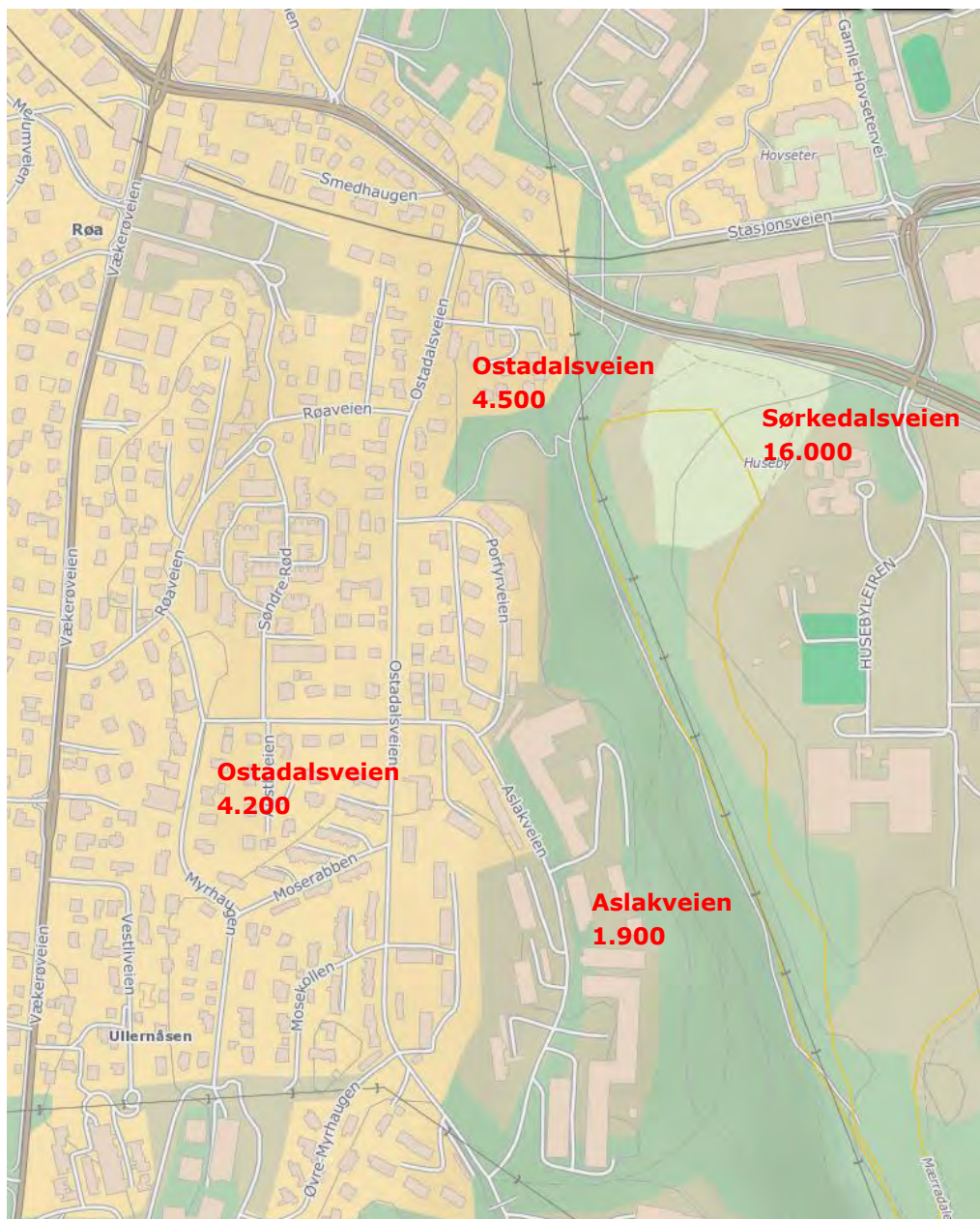
2.2 Trafikkmengder

Dagens vegtrafikkmengder er hentet fra NVDB (Norsk vegdatabank) vist i etterfølgende kart.

Trafikkmengden i Aslakveien er i dag på 1.900 biler i ÅDT. Det er også foretatt tellinger av trafikken til de bygningene som skal rives. Disse ble foretatt i september 2012, med supplerende tellinger i januar 2013. Tellingene viser at dagens bygningsmasse i Aslakveien 20 – 28 genererer en trafikk på 1.327 biler. Tungtrafikkandelen er på ca 4 %. Dette er trafikk som bortfaller, og som blir erstattet av nyskapt trafikk til boligene.

Basert på disse tellingene antas det at resterende trafikk forbi Aslakveien 28 er på ca 300 biler.

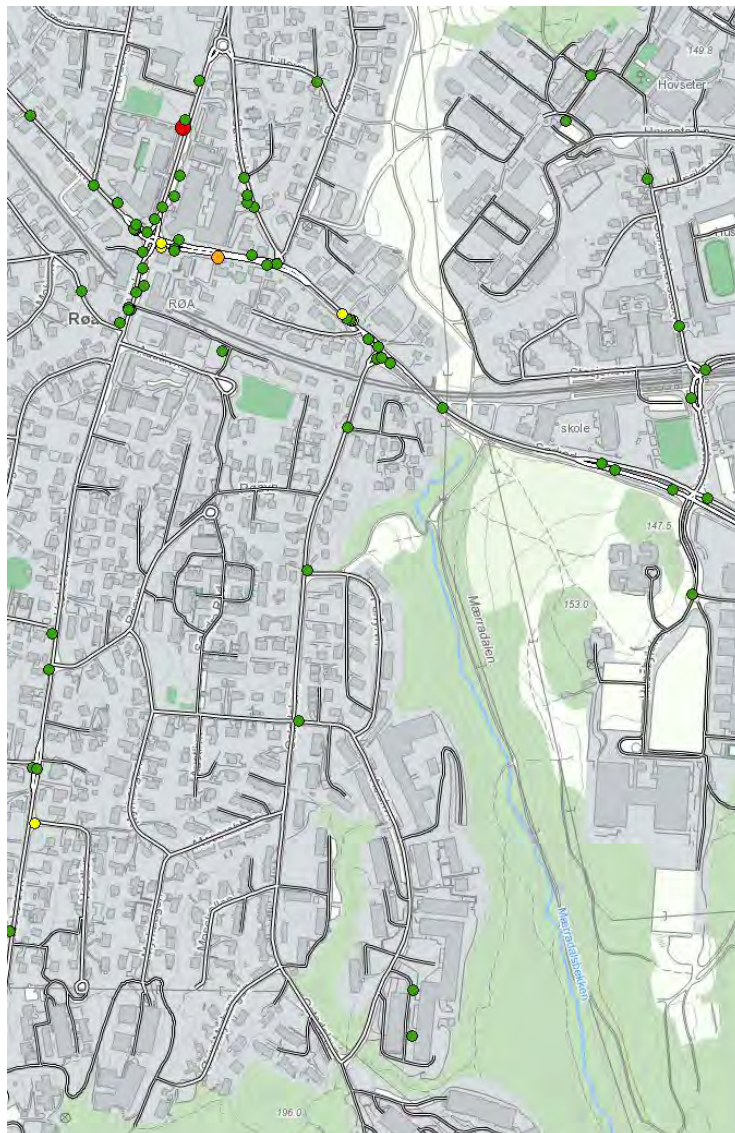
Det er i dag ikke trafikkproblemer knyttet til framkommelighet lokalt i området. Framkommelighetsproblemene knytter seg i vesentlig grad til kryssene i Sørkedalsveien og Vækerøveien/Griniveien inn mot Røa.



Figur 3: Trafikkmengder hentet fra NVDB

2.3 Trafikksikkerhet

Fra NVDB hentes informasjon om trafikkulykker med personskade i området. Dette er vist i figur 4



Figur 4: Oversikt over trafikkulykker med personskade de siste 10 år (hentet fra NVDB). Grønn prikk er ulykker med lettere skade, gul alvorlig skade, oransje er meget alvorlig og rød prikk indikerer dødsulykke.

Som man ser er de fleste ulykkene i dette området knyttet til Sørkedalsveien generelt, og Røakrysset spesielt. Også i krysset med Ostadalsveien har det skjedd 5 ulykker på 10 år. Dette er ikke unormalt. Inne i Ostadalsveien er det skjedd 3 ulykker med personskade, alle med sykkel (2 stk) eller fotgjenger (1 stk) involvert. I tillegg er det registrert to ulykker med personskade inne på privat vegnett/p-plass utenfor Aslakveien 22 - 26. Den ene av disse ulykkene gjaldt en påkjørsel av fotgjenger på p-plass, den andre en utforkjøringsulykke. Det er ikke registrert trafikkulykker de siste 10 årene i Aslakveien.

2.4 Kollektivtrafikktilbudet

Kollektivtilbudet i området er dels ivaretatt av T-bane, der nærmeste stasjon (Røa) er ca 1 km unna. I tillegg betjenes Aslakveien av busslinjene 46 og 47:

Linje 46 Ullertoppen – Majorstuen med frekvens 8 ganger i timen i rush og halvtimesfrekvens ellers. I tillegg til å være en direktebuss til Majorstua har den matefunksjon til Hovseter T-banestasjon.

Linje 47 Røa – Ullertoppen – Hovseter, som kjører med halvtimesfrekvens i ettermiddagsrush, og ellers varierende frekvens på dagtid.

Nærmeste bussholdeplass er Ullertoppen og Røa næringspark, begge ca 100 – 300 meter unna planområdet.

Kollektivtilbudet må totalt sett ansees å være rimelig godt.

2.5 Forholdene for gående og syklende

Området langs Ostadalsveien med tilhørende tverrveger er typisk blandet enebolig- og rekkehus/blokkbebyggelse. Området er sperret for biltrafikk mot Vækerøveien, og trafikken til/fra området ender opp i Ostadalsveien. Den lokale gang- og sykkeltrafikken ledes for en stor del samme veg, men Mærradalen drenerer noe sentrumsrettet gang- og trafikk ut av området. I tillegg er det gangforbindelse over til Ullertoppen. For øvrig er det få gang-/sykkelveger inne i området. Dette henger sammen med at området er trafikksanert og gjennomgangstrafikk til Vækerøveien er fjernet.

Ostadalsveien har tosidig fortau fram til Aslakveien. Syd for denne er det ensidig fortau på østsiden fram til søndre kryss med Aslakveien. Bredden på fortauene langs Ostadalsveien er ca 2,5 meter. Aslakveien har også fortau, men kun på vestsiden. Dette fortauet er stedvis smalt, ned mot 1,3 meter.

Syklistene følger for en stor del vegbanen. På de mindre vegene er det blandet trafikk, også for fotgjengerne, men her er trafikkvolumene små.

3. KONSEKVENSER AV TILTAKET

3.1 Generelt om reisemiddelvalg

Beliggenheten i Aslakveien er sentral, men ikke spesielt kollektivnært. Den har et gjennomsnittlig, godt kollektivtilbud lokalt og et meget godt tilbud (t-bane) i gangavstand, men noe lengre unna. Tilknytning til overordnet gang- og sykkelvegnett er godt. Disse forholdene tatt i betraktning gjør at området må forventes å få en bilbruk omtrent på det normale for Oslo, og at turgenerering kan baseres på tall fra Prosam-rapport nr 137 (Turproduksjonstall for boliger i Oslo/Akershus). Forventet reisemiddelvalg (fordeling mellom gående/syklende, kollektivreisende og bil) antas derfor også å være som den framkommer i nasjonal reisevaneundersøkelse fra 2009, der Oslo utgjør et eget utvalg. Denne er som vist i tabellen under:

Transportmiddel	%
Bil	35
Kollektiv	25
Gang/sykkel	39

3.2 Endringer i trafikkmengder

Som nevnt i kapittel 2 forsvinner ca 1.300 av ca 1.900 biler i Aslakveien som følge av tiltaket. Til erstatning for disse kommer det en del nyskapt trafikk. Denne er beregnet i tabellen under.

Boligtype	Antall	Genereringsfaktor/stk	Bilturer pr døgn
2-roms	77	2,8	216
3-roms	298	4,2	1.252
4-roms	34	5,0	170
Sum	409		1.638

Basert på foranstående antas trafikkveksten som følge av tiltaket å være på 311 biler. Det er grunn til å anta at innslaget av tunge biler vil bli redusert fra dagens nivå som er i overkant av 50 biler i døgnet. Dette skyldes at dagens trafikk til industrilokalene vil bortfalle.

Som følge av at det reguleres fortau langs deler av planområdet vil noen parkeringsplasser bortfalle. Dette vil gi bedret oversiktighet og framkommelighet i Aslakveien.

Ikke all trafikk generert av dette boligområdet ender opp på hovedvegnettet. Dersom en antar at 20% av trafikken er lokal (besøkstrafikk og annen lokal trafikk til butikk eller barnehage osv.) og at 80% av trafikken inn mot Sørkedalsveien kjører i retning til/fra Smestad vil trafikkveksten som følge av tiltaket utgjøre en økning i ÅDT i Ostadalsveien på 6 % og i Sørkedalsveien på 1,4 %. Dette er marginalt, og vil knapt merkes.

3.3 Parkering

Det legges opp til en parkeringsdekning tilsvarende den tette byen (selv om området ligger i den åpne byen). Dette betyr følgende:

Boligtype	Antall	Bilpl. pr boenh.	Ant. p-pl.
2-roms	77	0,5	39
3-roms	298	0,7	209
4-roms	34	0,9	31
Sum	409		279

Med til sammen 279 p-plasser til rådighet kan man gjennomføre følgende resonnement:

Besøksparkering antas å utgjøre 20 % (58 plasser) . Antar videre at hver besøks plass genererer 4 besøk (8 bilturer) pr døgn og hver boligparkering 3 turer pr døgn. Samlet gir dette 1.127 bilturer i døgnet. Dette er noe lavere enn beregnet turgenerering ovenfor. Dette viser at begrensningen i antall tilgjengelige parkeringsplasser kan gi noe lavere trafikk enn beregnet foran.

3.4 Gang- og sykkeltrafikk

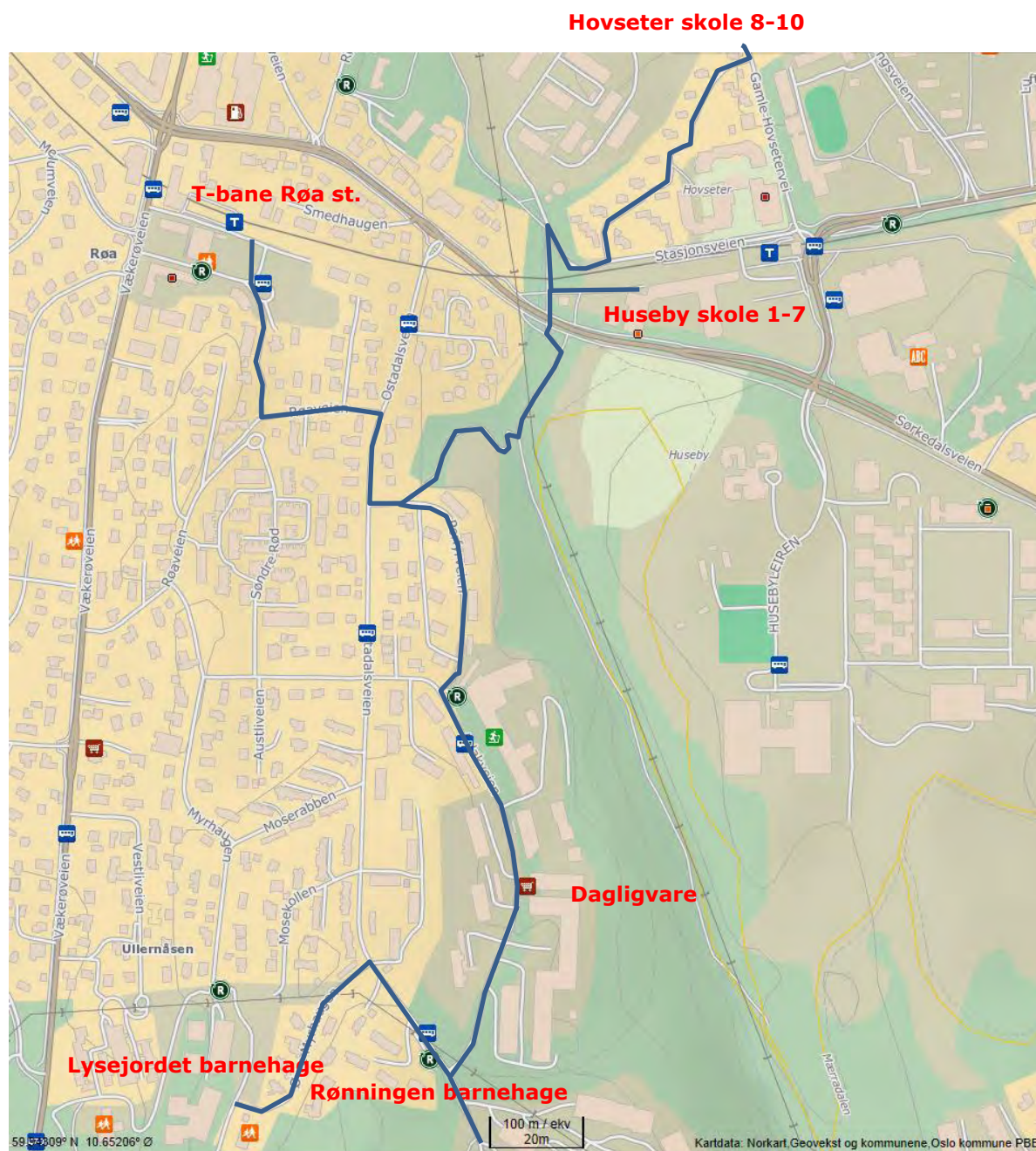
Tiltaket medfører bebyggelse langs den siden av Aslakveien som i dag ikke har fortau i dag. Det foreslås derfor at det etableres tosidig fortau i Aslakveien langs planområdets nordre del. Det er også pekt på et behov for gangtilknytning ned mot Mærradalen.

Ut over dette antas det at 409 leiligheter vil føre til noe mer gang- og sykkeltrafikk enn dagens trafikk til industriområdet. Bl.a vil det på litt sikt kunne bli økt trafikk av skolebarn. Basert på dagens skolekretsgrenser antas det at barna her vil gå på Huseby skole (1. – 7. klasse) og på Hovseter ungdomsskole.

Aktuelle målpunkt med tilhørende gangforbindelse er beskrevet i nedenstående tabell og etterfølgende kart:

Målpunkt	Beskrivelse
Huseby skole (1. – 7. klasse)	Gang- og sykkeltrasé via Porfyrveien og separat gang- og sykkelveg herfra.
Hovseter skole (8. – 10. klasse)	Gang- og sykkeltrasé via Porfyrveien og separat gang- og sykkelveg herfra, evt. i kombinasjon med bruk av lavtrafikerte atkomstgater i boligområdene syd for skolen (Jeppes vei og Pernilles vei).
Røa sentrums-område og T-bane	Fortau langs Aslakveien og Ostadalsveien, samt gjennom boliggate uten fortau i Røaveien (blindvei) og gangveg fra enden av denne.
Barnehage	Nærliggende barnehager er Lysejordet og Rønningen i sørvest. Disse befinner seg innerst i lokale veger uten særlig trafikk og med kurant gangforbindelse via søndre del av Aslakveien, Det er også en barnehage i Røa senter.
Dagligvare-forretninger	I Aslakveien (REMA 1000 Røa Næringspark) og i Ostadalsveiens forlengelse (Rustad Kjøtt og Dagligvare). Disse har god gangforbindelse.
Buss	Bussholdeplassene Røa Næringspark (i Aslakveien) og Ullerntoppen (i Ostadalsveien), begge ca 200 – 250 meter unna langs fortau på lavt trafikkert veg.
Lekeområder	Inne på området, evt i tilknytning til Mærradalen. Planforslaget inneholder nye regulerte gangforbindelser til gangsystemet i Mærradalen. Disse vil være åpne for gjennomgangstrafikk (fotgjengere og syklist) og økt tilgjengelighet til friområdene også for øvrig bebyggelse i området.

På kartet nedenunder er de viktigste gangforbindelsene markert med blått.



Ut over et tosidig fortau i Aslakveien synes det ikke å være behov for ytterligere tiltak for gående og syklende.

3.5 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerheten forventes ikke å bli signifikant påvirket, da trafikkmengden kun vil øke med ca 300 biler i døgnet. Men to tiltak vil likevel kunne ha positiv effekt:

- Antall avkjørslar til området reduseres fra 6 til 2, samtidig som tungtrafikkandelen går ned.
- Nytt fortau langs Aslakveien, kombinert med fjerning av gateparkering på samme strekning.

3.6 Kollektivtrafikk

Tiltaket forventes ikke å påvirke kollektivtilbudet i området.

4. OPPSUMMERING

Tiltaket forventes å medføre en nyskapt trafikk på 1.638 bilturer pr døgn. Samtidig bortfaller 1.327 bilturer. Dette medfører at tiltaket gir en trafikkvekst på 311 bilturer pr døgn. Videre forsvinner mye av dagens tungtrafikk (bl.a. til Posten). Denne trafikkveksten vil ikke være merkbar i forhold til kapasitet i vegnettet. Trafikksikkerheten vil heller ikke bli signifikant forverret. Det foreslås likevel å etablere tosidig fortau langs deler av Aslakveien og fjerne gatearkering forbi planområdet.

Støymessige konsekvenser er beskrevet i en egen analyse.