

Oppdragsgiver: **Sætre Bruk AS**

Oppdragsnr.: **52100994** Dokumentnr.: **002**

Til: Andreas Birkeland, Marlow Arkitekter AS

Fra: Andrew Griffin, Norconsult AS

Dato 2023-07-05

► Vurdering av forslag til ny gang- og sykkelveg langs Fv2692 Sætrebakken

Bakgrunn og hensikt

På vegne av Sætre Bruk AS skal Marlow arkitekter regulere Sætrebakken felt B1 til et nytt boligområde. Sætrebakken foreslås å omfatte 55 nye boenheter, bestående av tomannsboliger, rekkehus og boligblokker.

Formannskapet har som ledd i detaljreguleringsprosessen behandlet saken i møte 20.06.2023 sak 127/23 og fattet følgende vedtak:

Før saken legges ut til høring skal det innarbeides et forslag om gang- og sykkelvei fra feltet og opp til busslomme på vestsiden av fylkesveien, med krysningspunkt ved busslommen.¹

Hensikten med dette notatet er å vurdere behovet og konsekvenser av foreslått ny gang- og sykkelvei.

En fullstendig vurdering av de trafikkmessige konsekvensene av planforslaget er beskrevet i *Trafikkanalyse Sætrebakken* av Norconsult. Denne rapporten ble sist oppdatert i april 2023 for å gjenspeile endringer i arealgrunnlaget.

¹ Asker Kommune, Saksprotokoll Arkivsak 23/09061

Dagens situasjon

I dag er det en gang- og sykkelvei langs østsiden av Fv2692. Den følger hele strekningen Sætrebakken, mellom Sætre i nord og Åsveien industriområde i sør. Gang- og sykkelveien samt det tilrettelagte kryssningspunktet for busslommen nevnt i kommunens vedtak er vist i Figur 1.

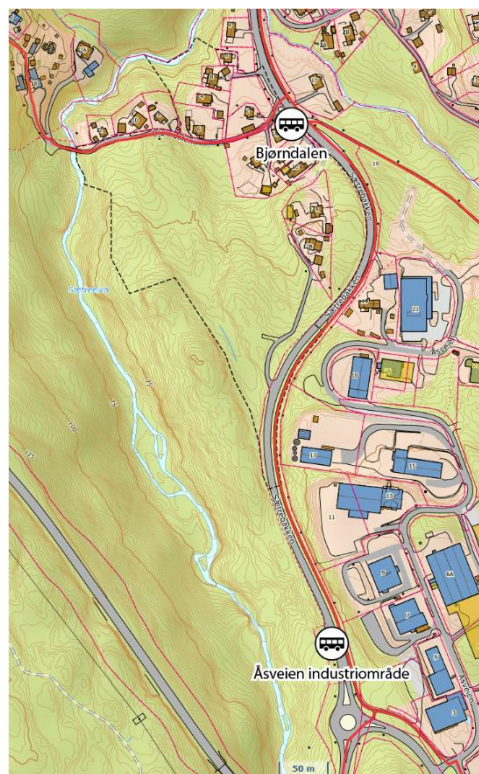


Figur 1: Fv2692 sett mot nord. GS-vei langs østsiden av veien. Tilrettelagt kryssningspunkt ved busslommene (Kilde: Google Maps. Mai 2023).

Figur 2 viser lokalisering av bussholdeplassene og gang- og sykkelnettverk i forhold til prosjektområdet.

Gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) på Fv2692 er 4700 kjøretøy/døgn, med 5 % tunge kjøretøy.

Fartsgrensen varierer på strekningen. Forbi Bjørndalen holdeplass og boligområdet nordøst for planområdet er fartsgrensen 40 km/t. Her er det et gangfelt som forbinder gang- og sykkelveien på østsiden av veien til et kort fortau på vestsiden som betjener folk som skal over til/fra bussholdeplassene. Sørover mot industriområdet økes fartsgrensen først til 50 km/t og så til 60 km/t forbi holdeplassen ved Åsveien industriområde. Figur 3 viser fartsgrensene i området.

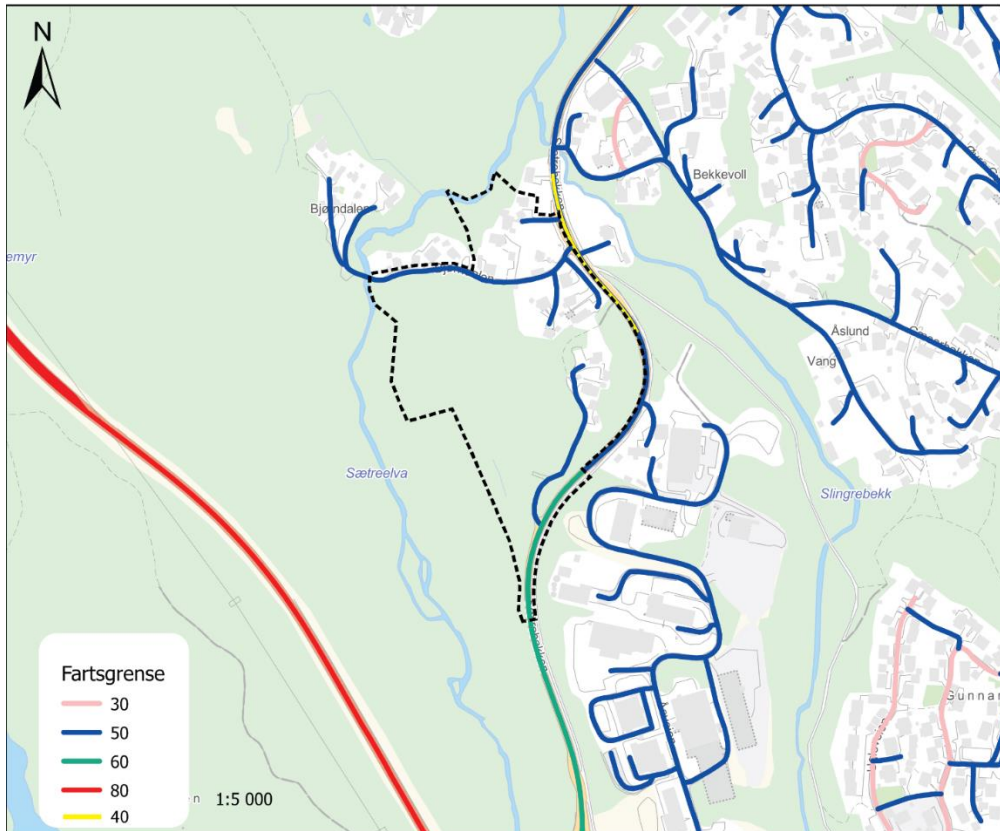


Figur 2: Lokalisering av bussholdeplassene og gang- og sykkelnettverk nær planområdet

Notat

Oppdragsgiver: Sætre Bruk AS

Oppdragsnr.: 52100994 Dokumentnr.: 002



Figur 3: Viser fartsgrensene i influensområdet. Svart stiplede strek viser planområdet. (Kilde: Trafikkdata hentet fra NVDB og Google Maps. Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen).

Beskrivelse av planforslag

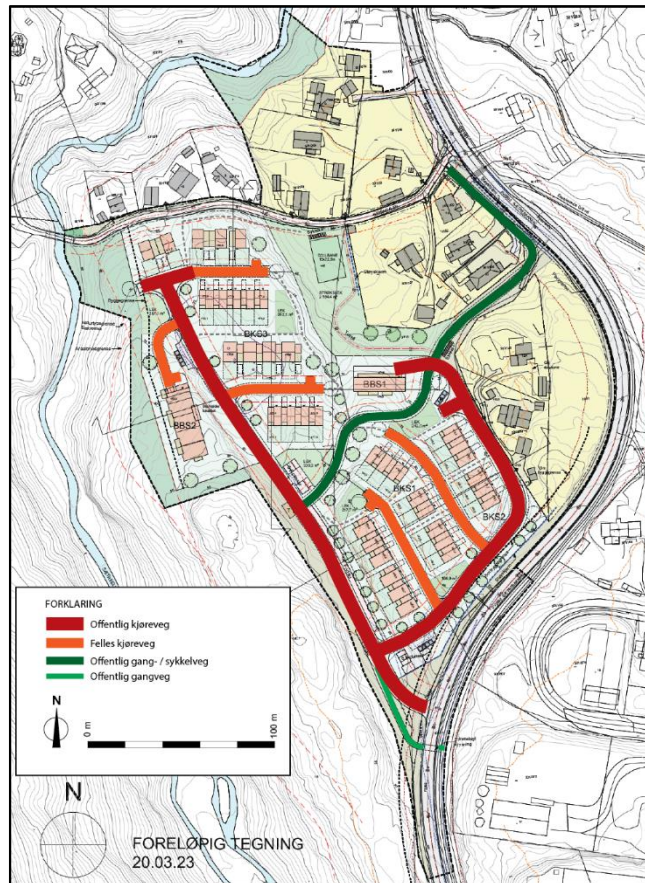
Beregninger basert på arealbruk og reisevanedata estimerte at planforslaget vil gi en økning i antall reiser for alle turtyper. Planforslaget forventes å gi en gjennomsnittlig døgntrafikk på ca. 67 gang- og sykkelturner, 31 kollektivturner og 184 bilturer.

Planforslaget inkluderer en intern gang- og sykkelvei for å knytte planområdet til Bjørndalen i nord. I sør har planforslaget foreslått en offentlig gangvei med tilrettelagt kryssing av fylkesveien, ført langs adkomstveien for biler.

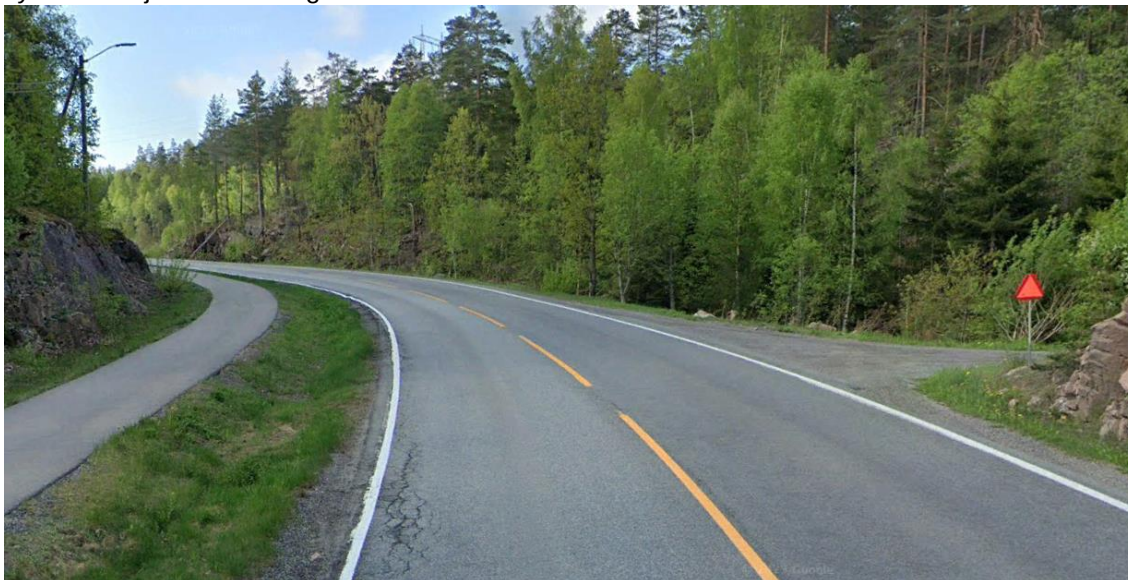
Det kan forventes at flertallet av kollektivreisende til/fra planområdet vil betjenes av Bjørndalen bussholdeplass da den ligger ca. 150 meter fra midten av planområdet, sammenlignet med Åsveien industriområde som ligger mer enn 400 meter unna. Innvendig gang- og sykkelvei vil legge til rette for disse turene.

Trafikkanalysen har vist at de viktigste destinasjonene ligger nord i prosjektområdet, inkludert Sætre Nærsenter. Det forventes derfor at de fleste gang- og sykkelturner vil bli foretatt nordover i retning Sætre sentrum.

Samlet vurderes det at få av de 100 daglige turene til/fra planområdet med kollektiv, til fots og på sykkel vil skje sørover langs Fv2692.



Figur 4: Forslag til veisystem i planområdet



Figur 5: Fv2692 sett mot sør. GS-vei langs østsiden av veien. Planlagt område for adkomstveien for biler og sted for tilrettelagt kryssing fra privat gangveien til gang- og sykkelveien (Kilde: Google Maps, Mai 2023).

Utforming av gang- og sykkelvei

Norconsult har utarbeidet ett foreløpig forslag til utforming av gang- og sykkelvei langs fylkesveien. Foreløpige plantegning fra juli 2023 er vist i Figur 8. Denne tegningen samt lengdeprofil kan sees mer detaljert i vedlagte dokumenter.

Grunnforholdene i området er ikke kartlagt.

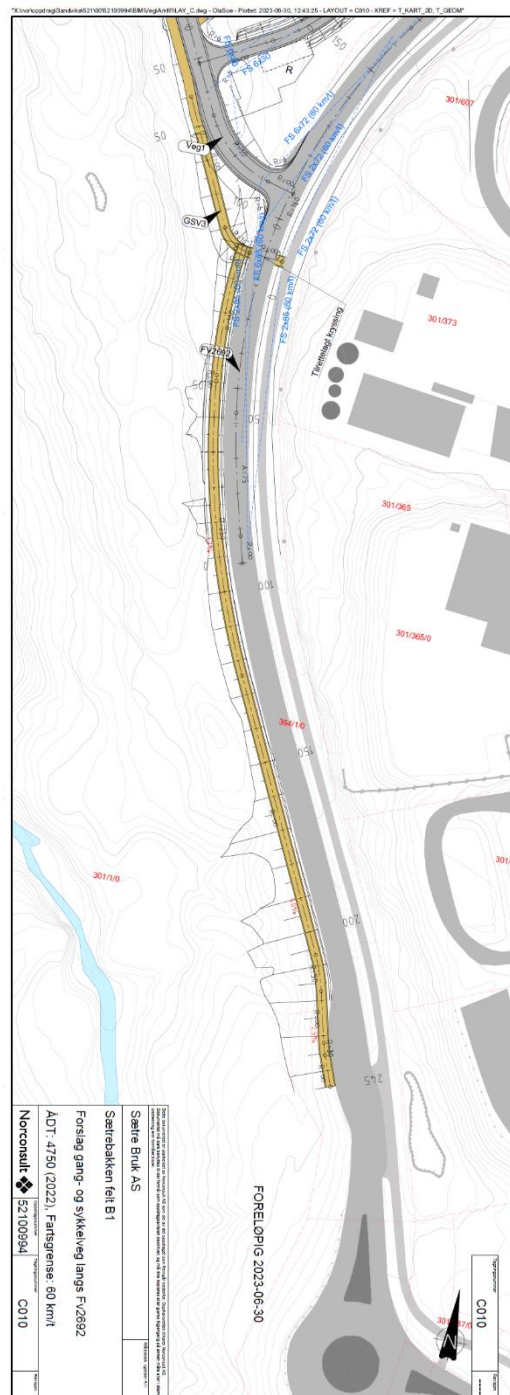
Gang- og sykkelveien er utformet etter følgende spesifikasjoner:

- Det er lagt opp til 1,5 meter avstand mellom vegkant og gang- og sykkelvegkant, jfr. N100 krav 4.2.1.1-6 SKAL. Dette etableres som en grøft med sandfangskummer for overvannshåndtering.
- Gang- og sykkelvegen har bredde på 2,5 meter + 0,25 meter skulder på hver side. Det er forutsatt at gående/syklende per time er under 15 jfr. N100 krav 4.2.1.1-1 SKAL
- Maks stigning er 5 % jfr N100 krav 4.2.1.2-3 SKAL.
- Belysning er ikke tenkt på denne siden, da det allerede er lysmaster på østsiden
- Det er lagt inn kantstein for oppgradering av eksisterende busslomme på vestsiden.

Gang- og sykkelveien vil ha en lengde på rundt 200 meter og gi en direkte forbindelse fra prosjektområdet til holdeplassen Åsen industriområde på vestsiden av Fv2692.

Overvann fra grøft mellom GSV og fylkesveien ledes inn i feltet på Sætrebakken på grunn av naturverdier langs bekken på vestsiden. Deretter slippes det samlet ut i bekken nord i det nye boligfeltet.

Det er laget ett forenklet kostnadsoverslag. Det er anslått en prosjektkostnad for tiltaket på 1,8 millioner kroner eks mva.








Figur 6: Gang- og sykkelvei forslag - vestsiden av Fv2692. Foreløpige skisse, juli 2023 (Norconsult)


Vurdering av kryssingspunkt ved busslommen


Den nye gang- og sykkelveien skal ledes opp til Åsveien industriområde holdeplass. Det er gjort en vurdering om det er grunnlag for etablering av gangfelt for kryssing av fylkesveien ved holdeplassen. Som nevnt tidligere er fartsgrensen på dette punktet 60 km/t med en ÅDT av 4700. Statens vegvesens kriterier for gangfelt er presentert i Figur 7. Basert på fartsgrensen bør det ikke anlegges gangfelt. Det kan likevel være aktuelt hvis det gjøres fartsreduserende tiltak og fartsgrensen settes ned til 50 km/t.

Det eksisterer ingen tall for antall kryssende i makstimen. Før en beslutning om etablering av gangfelt så bør det utføres tellinger ved bussholdeplassen for å kunne vurdere om det er nok gående til å oppfylle kriteriene.

Skiltet fartsgrense	ÅDT Kryssende i makstimen Akseptabelt fartsnivå	< 2000		2000 - 8000		> 8000	
		< 40	> 40	< 20	> 20	< 10	> 10
	35 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	40 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Red	Red	Red	Red	Red	Red

 **Ikke anbefalt gangfelt.** Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå på stedet. Alternativt kan man vurdere tilrettelagt kryssing (se kapittel 6), eller finne alternative kryssingssteder.

 **Gangfelt anbefales som en del av gagnnett, og som et fremkommelighetstil tak for gående på svært trafikkerte veier.** For veier der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.

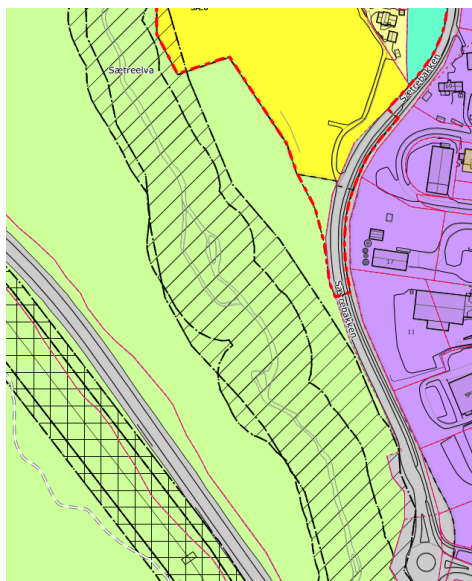
 **Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss).** For veier med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Figur 7: Statens vegvesens kriteriene for gangfelt (Kilde: SSV håndbok V127).

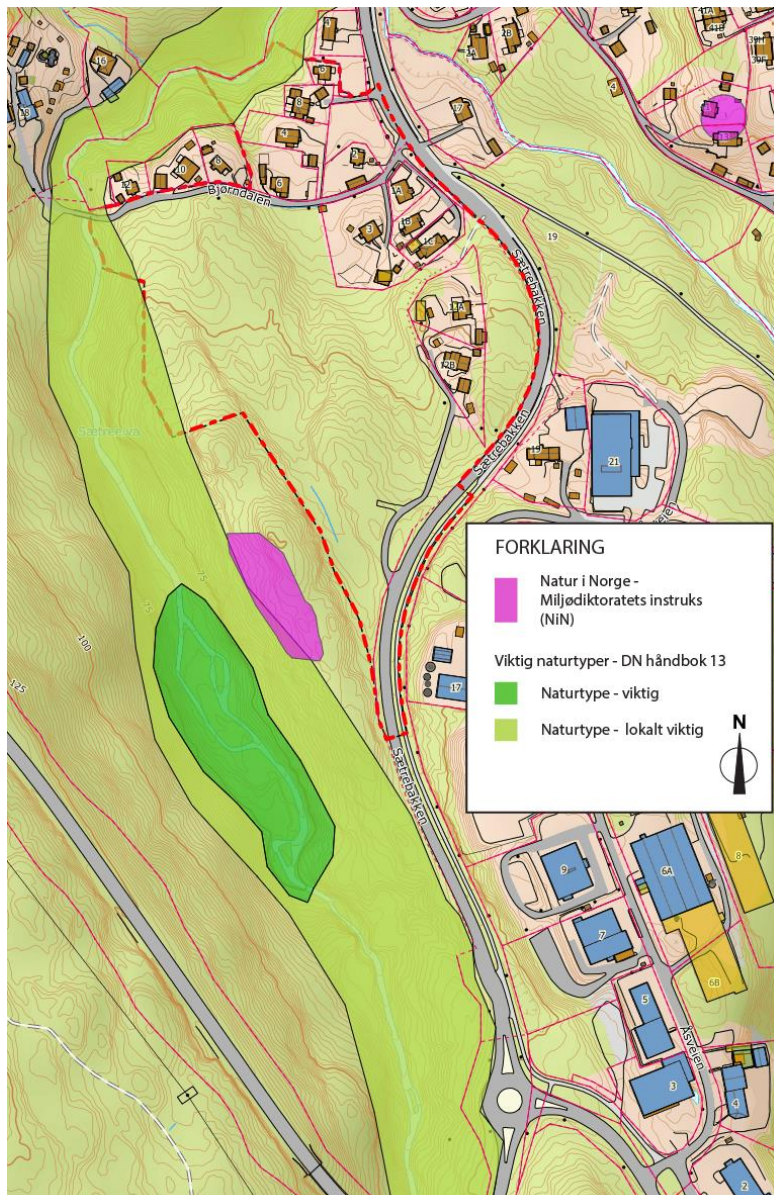
Vurdering av naturmangfold langs Fv2692

Området vest for fylkesveien på den aktuelle strekningen er ikke utbygd i dag. Det er utpekt for bevaring av Miljødirektoratet pga. viktig lokal naturtype og inngår delvis i en hensynssone for bevaring i kommuneplanen. Dette er vist i tilhørende figurer.

Etablering av gang- og sykkelveien vil berøre disse områdene.



Figur 9: Grøntområde er utpekt som Hensynssone - Bevaring naturmiljø i Asker sin kommuneplan. Prosjektområdet vist i stiplet rød. (Kilde: Askerkart)



Figur 8: Områder utpekt til beskyttelse av Miljødirektoratet. Prosjektområdet vist i stiplet rød. (Kilde: Askerkart)

Konklusjon og anbefaling

Norconsult har vurdert behov for ny gang- og sykkelvei på vestsiden av Fv2692 fra planområdet til bussholdeplassen Åsveien industriområde. Det er kort oppsummert i punktene nedenfor:

- + Etablering av ny gang- og sykkelvei langs vestsiden av Fv2692 vil bedre forbindelsen for fotgjengere som skal til/fra bussholdeplassen fra planområdet da de slipper å krysse fylkesveien.
- Bygging av gang- og sykkelvei vil gå på bekostning av naturmangfoldet langs vestsiden av veien, et område som er utpekt som lokalt viktig av Miljødirektoratet og delvis inngår i hensynssone for naturmiljø i kommuneplanen.
- Kostbart tiltak, samtidig som nytteverdien vurderes som lav. Planområdet forventes å kun gi en liten økning i myke trafikanter på den aktuelle strekningen. De fleste kollektivturene vil bli betjent av Bjørndalen bussholdeplass og mest gang- og sykkeltrafikk vil bli rettet mot nord. Det er allerede et gang- og sykkelanlegg på østsiden av veien som bør være tilstrekkelig for å håndtere forventet antall gående og syklende.

Samlet sett vurderes de negative konsekvensene av forslaget til å være større enn nytteverdien. Basert på dette anbefaler Norconsult at det ikke etableres gang- og sykkelvei. I stedet bør det ses på tiltak som utbedrer kryssingspunktene av fylkesveien.

Det eksisterende kryssingspunktet ved busslommen for Åsveien industriområde kan utbedres for å sikre trygg kryssing for på- og avstigende passasjerer som skal krysse over til gang- og sykkelveien. Det kan være aktuelt med gangfelt, i kombinasjon med fartsreducerende tiltak. Det må i forkant utføres tellinger av antall kryssende i makstimen for å vurdere om det oppfyller Statens vegvesens gangfeltkriterier (minimum 20 i makstimen). I første omgang kan det innhentes passasjergrunnlag for holdeplassen fra kollektivselskapet, da det gir en god indikasjon på antall kryssende i makstimen. Videre er det aktuelt å tilpasse plassering av kryssingspunkt. I henhold til SSV håndbok V127 så bør plasseringen være minst én meter fra start av bussholdeplass på vestsiden av veien. I tillegg er det aktuelt med utbedring av holdeplass til dagens standard samt utbedring av belysning.

Som beskrevet forventes det få reisende tilknyttet planområdet ved denne holdeplassen, og ansvaret for eventuell utbedring av holdeplass bør derfor ikke legges på forslagsstiller.

01	2023-07-05	Vurdering av forslag g/s vei	AndGri	JenBjo	OlaSoe
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.