



Notat

OPPDRAG	Lågbukollen hyttefelt	DOKUMENTKODE	10259287-01-RIT-NOT-001
EMNE	Trafikknotat	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Grunneiere Katrine og Anders Langgård	OPPDRAGSLEDER	Kine Marie Bangsund
KONTAKTPERSON	Katrine Langgård	UTARBEIDET AV	Olle Berggren
KOPI		ANSVARLIG ENHET	Mobilitet og samfunnsanalyse

SAMMENDRAG

Bakgrunnen for planarbeidet er å regulere området til et område for fritidsboliger i tråd med gjeldende kommuneplan. Forslagsstiller ønsker å etablere 20 mindre hytter, som plasseres lett i terrenget, og med minimalt behov for intern infrastruktur.

Beregninger viser på en svært lav trafikkmengde i dagens situasjon i området og at ventet trafikkvekst som følge av utbyggingen er lav og ikke vil ha vesentlige konsekvenser for veisystemet og trafikkavviklingen. Avhengig av bruken kan de 20 hyttene generere mellom 3 og 28 bilturer per døgn (ÅDT), men det lavere nivået fremstår som mest sannsynlig gitt planforslaget. Høyere trafikkmengde bør imidlertid forventes i høysesong og helger.

Planlagte møteplasser i Lågbu, som er en smal gruset vei, vil være et viktig bidrag for å gjøre veien mer trygg og trafiksikker. Planlagt renovasjonsløsning må dimensjoneres for renovasjonskjøretøy og ha tilstrekkelige snumulighet, i henhold til renovasjonsteknisk norm.

Samlet sett utgjør trafikkveksten en liten andel av det totale trafikkmengden i området. Det anses derfor ikke som nødvendig med noen avbøtende tiltak, utover det som er foreslått i planforslaget.

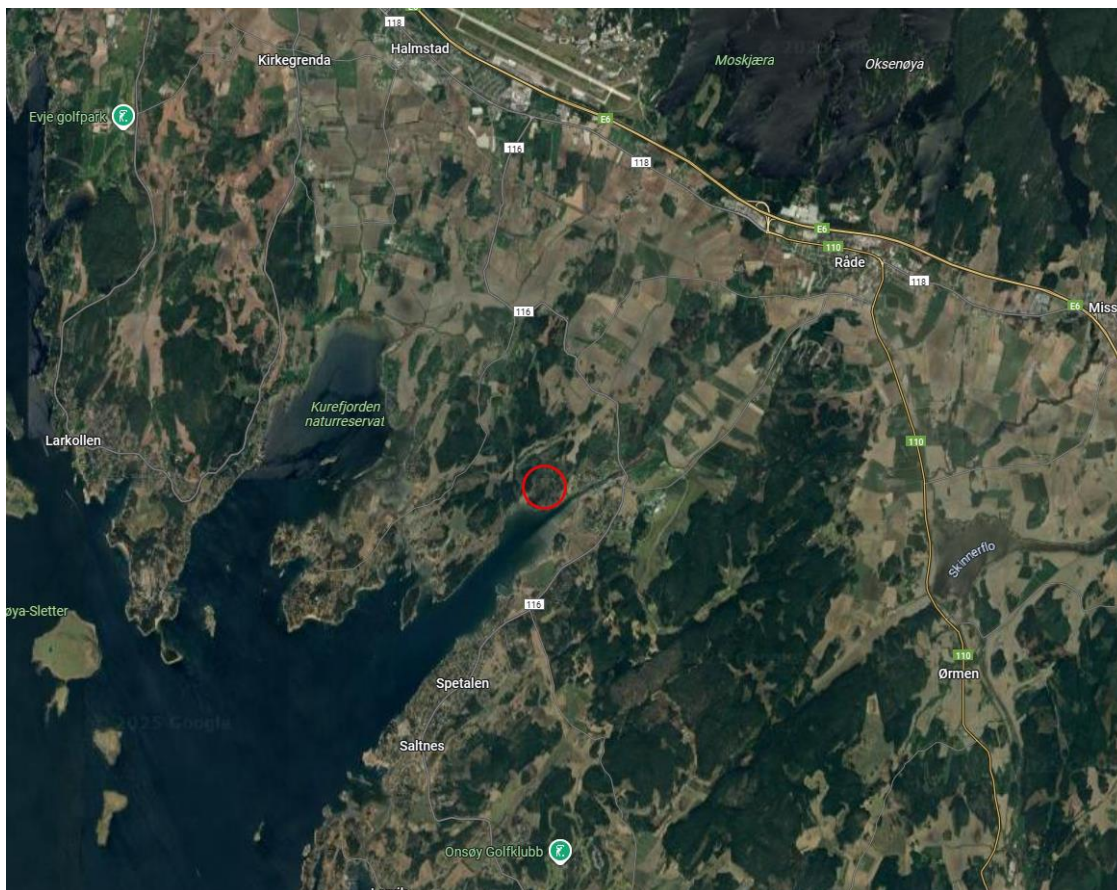
00	13.05.2025	Trafikknotat	OLLB	TUA	KIMB
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV



1 Innledning

Bakgrunnen for planarbeidet er å regulere området til et område for fritidsboliger i tråd med gjeldende kommuneplan. Forslagsstiller ønsker å etablere mindre hytter, som plasseres lett i terrenget, og med minimalt behov for intern infrastruktur.

Planområdet ligger langs Krogstadfjorden i Råde kommune (se kart i Figur 1).



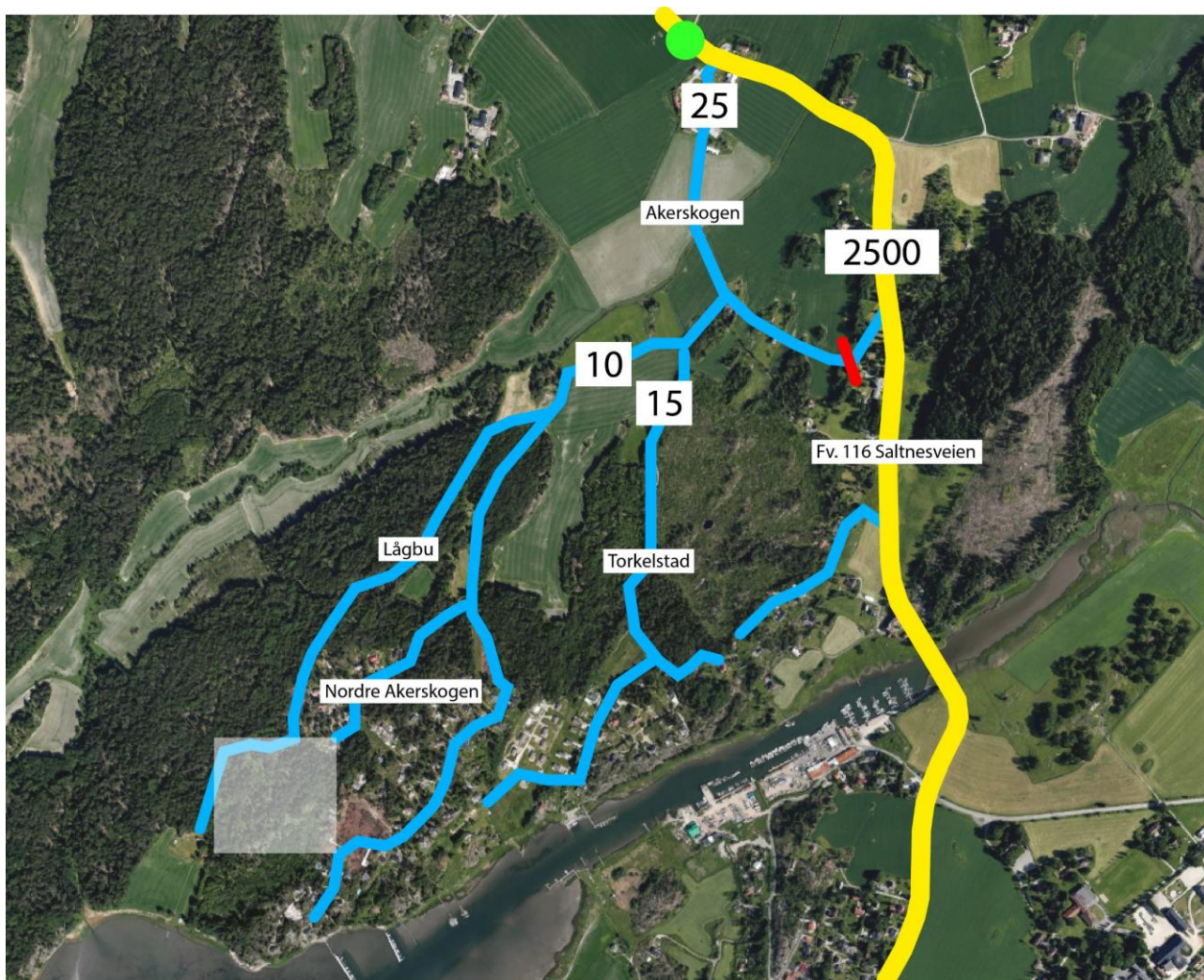
Figur 1 Planområdets lokalisering.

1.1 Turproduksjonsfaktor

Det råder stor usikkerhet når det kommer til turproduksjon og fritidsboliger (hytter). Dette notatet baserer seg på tidligere utførte trafikale vurderinger i detaljreguleringsplaner i nærområdet. Disse legger til grunn en turproduksjonsfaktor på 50 bilturer per hytte per år (Rambøll, 2018) (Rambøll, 2021). Trafikk fra utleiehytter er vanligvis høyere enn fra privateide hytter, særlig i høysesong. Erfaringstall fra et annet hytteprosjekt viser følgende turproduksjon (Norconsult, 2024):

- Privateide hytter: omtrent 0,7 bilturer per hytte per døgn
- Utleiehytter: omtrent 1,4 bilturer per hytte per døgn

2 Dagens situasjon



Figur 2 Overordnet trafikal situasjon i nærområdet. Grønt punkt viser bussholdeplass, rød strek markerer gjennomkjøring forbudt, tallene er ÅDT og lys boks markerer aktuelt nytt hyttefelt i planen.

Overordnet vegnett

Nærmeste hovedvei er fylkesvei 116 (Saltnesveien) som utgjør hovedadkomsten til området. I tillegg finnes det flere interne veier som gir lokal adkomst og forbindelse internt i hytteområdet. De viktigste interne veiene er Akerskogen, Nordre Akerskogen, Lågbu, Akerstubben og Torkildstad. Disse veiene knytter området sammen og sørger for tilgang til fritidsboligene og annen lokal infrastruktur.

Trafikkmengder

Ifølge Nasjonal vegdatabank er det i fv. 116 Saltnesveien registrert en ÅDT på 2 500 kjøretøy per døgn (tungtrafikkandel på 8 %) på strekningen forbi planområdet (Statens vegvesen, u.d.). Dataen er fra 2023.

Lågbu er kun adkomstvei til to eiendommer, og ÅDT er derfor vurdert til svært lav. De resterende relevante internveiene Akerskogen og Nordre Akerskogen er adkomstveier til hhv. 11 og 51 hytter. Dette gir en ÅDT på ca. 10 kjøretøy per døgn på veien Akerskogen.

$$50 \text{ bilturer per hytte per år} \times 62 \text{ hytter} / 365 \text{ dager} = 8,5 \text{ bilturer per døgn}$$



Det er i dag 35 hytter og 2 boliger som har adkomst fra veien Torkildstad. Det gir en ÅDT på ca. 15 kjøretøy per døgn.

$$5 \text{ bilturer per bolig per døgn} \times 2 \text{ boliger} = 10 \text{ bilturer per døgn}$$

$$50 \text{ bilturer per hytte per år} \times 35 \text{ hytter} / 365 \text{ dager} = 5 \text{ bilturer per døgn}$$

Akerskogen er derfor estimert til å ha en ÅDT på ca. 25 kjøretøy per døgn, ved krysset med fv. 116 Saltnesveien.

Trafikksikkerhet

De siste 10 årene (2014-2025) er det ikke registrert noen trafikkulykker i de direkte nærområdet (planområdet eller krysset fv. 116 x Akerskogen), men ca. 300 meter lenger nord fra krysset fv. 116 x Akerskogen skjedde det en ulykke i 2015 (Statens vegvesen, u.d.). Ulykken var med en moped som kjørte utfør.

Fv. 116 Saltnesveien har en fartsgrense på 80 og 60 km/t på strekningen forbi området. De mindre internveiene har som regel en fartsgrense på 50 km/t, hvor noen mindre veier har en fartsgrense på 30 km/t.

Gående og syklende

Det er i dag ingen separate anlegg for myke trafikanter på internveiene i området.

Kollektivtrafikk

Nærmeste bussholdeplass er Aker, som ligger i fv. 116. Holdeplassen betjenes av linjene 159, 160, 161 og 201. Det er ca. 4-5 avganger per dag i begge retninger.

Adkomst

Hovedadkomst fra hovednettet er fra krysset fv. 116 x Akerskogen, via gårdstunet (se Figur 3). Trafikkdata (typisk trafikk) fra Google viser at Saltnesveien og krysset har god trafikkavvikling, både i morgen- og ettermiddagsrushet. Planområdet har adkomst fra veien Lågbu, en mindre gruset adkomstvei som går av fra Akerskogen.



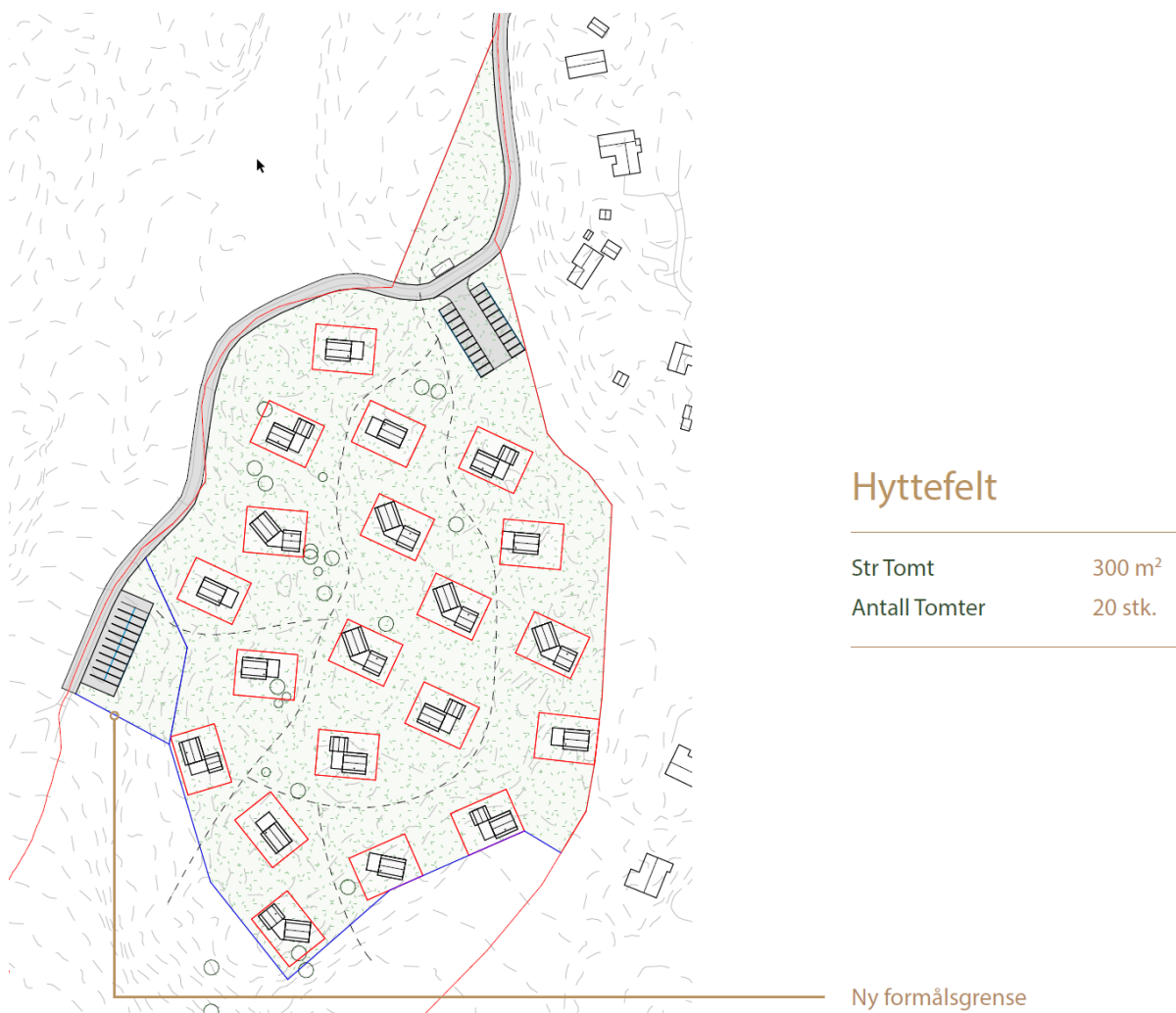
Figur 3 Hovedadkomst fra fv. 116 Saltnesveien (Google Maps/Street View).



3 Planforslag

Forslagsstiller ser for seg å utvikle området med ca. 20 hytter jevnt fordelt utover planområdet. Det planlegges for små hytter i en etasje, med størrelse på 30-50m2 BRA. Det planlegges også for små hyttetomter på ca. 300 m2.

Parkering er tenkt løst på et fåtall felles parkeringsplasser langs veien, og med gangforbindelser inn til hver enkelt hytte. I planinitiativet er det foreslått etablering av en parkeringsplass utenfor området avsatt til fritidsbebyggelse i gjeldende kommuneplan. Årsaken til dette er at det foreslåtte området ligger lavt i terrenget, og på et relativt flatt nivå. Det gis dermed mulighet for å etablere en parkeringsplass med svært begrenset fjernvirkning, og som krever små terrenginngrep. I kommuneplanen for Råde kommune, stilles det ikke noen krav for parkering for fritidsbebyggelse (Råde kommune, 2023).



Figur 4 Illustrasjonsplan.

4 Fremtidig situasjon og trafikale konsekvenser

Det planlegges 20 hytter og med grunnlag i samme turproduksjonsfaktor som tidligere brukt i nærområdet, beregnes den planlagte fritidsbebyggelsen generere ca. 3 bilturer per døgn.

$$50 \text{ bilturer per hytte per år} \times 20 \text{ hytter} / 365 \text{ dager} = 3 \text{ bilturer per døgn}$$



Fritidsbebyggelser generer som regel flere turer i helger og ferier. En bør derfor vente seg en noe høyere trafikkmengde i slike perioder. Basert på erfaringstallene fra Norconsult som gir en mer konservativ antakelse, vil 20 hytter generere mellom 14 (kun private hytter) og 28 bilturer per døgn (utleiehytter).

$$0,7 \text{ bilturer per hytte per døgn} \times 20 \text{ hytter} = 14 \text{ bilturer per døgn}$$

$$1,4 \text{ bilturer per hytte per døgn} \times 20 \text{ hytter} = 28 \text{ bilturer per døgn}$$

Avhengig av bruken kan de 20 hyttene generere mellom 3 og 28 bilturer per døgn, men hvor det lavere nivået fremstår som mest sannsynlig gitt planforslaget. Det er en svært liten endring av trafikkmengde sett på et gjennomsnittlig døgn (ÅDT).

Tilgjengelig trafikkdata viser at Saltnesveien har god trafikkavvikling og ikke noen belastningsproblemer. Fremtidig utbygging ventes ikke ha betydelig påvirkning for trafikkavviklingen i krysset.

Lågbu er en liten og smal gruset vei. I fremtidig situasjon er det tenkt fem møteplasser langs veien slik at imøtegående trafikk kan passere hverandre (se kart i Figur 5). Dette vil sikre god avvikling og trafiksikkerhet i adkomstveien.



Figur 5 Planlagte møteplasser langs Lågbu.



Felles renovasjonsløsning planlegges ved Akerskogen (som vist på kart i Figur 6). Lokasjonen sikrer enklere adkomst for renovasjonskjøretøy slik at kjøretøyet unngår mindre veier. Det er viktig at endelig løsning prosjekteres på en måte som sikrer tilstrekkelig plass og snumuligheter for renovasjonskjøretøy, og som er i henhold til gjeldende renovasjonsteknisk norm (Movar, 2024).



Figur 6 Lokalisering av planlagt felles renovasjonsløsning.

5 Konklusjon

Turproduksjonen er beregnet basert på data fra lignende trafikale vurderinger i nærområdet, laget av Rambøll. Det er under forutsetning av en jevn, årlig fordeling med lik bruk gjennom året. Det er imidlertid viktig å være klar over at trafikk fra hytter kan variere betydelig avhengig av eierskap og sesong. Spesielt gjelder dette utleiehytter, som typisk genererer opptil dobbelt så mange turer som privateide hytter i høysesong, ettersom de ofte er oftere i bruk og av flere ulike brukere.

Til tross for disse variasjonene forventes ikke den økte trafikken fra det planlagte tiltaket å medføre driftsmessige utfordringer. Selv i perioder med høy trafikkmengde, som helger og ferier, har det eksisterende vegnettet tilstrekkelig kapasitet til å håndtere økningen uten at det oppstår kø eller forsinkelser.

Samlet sett utgjør trafikkveksten en liten andel av det totale trafikkmengden i området. Det anses derfor ikke som nødvendig med noen avbøtende tiltak, utover det som er foreslått i planforslaget.



6 Bibliografi

Movar. (2024). *Renovasjonsteknisk norm for kommunene Moss, Råde, Vestby og Våler.*

Norconsult. (2024). *Trafikkanalyse: Kommunedelplan for Øyer sør.*

Rambøll. (2018). *Planbeskrivelse til detaljregulering Akerskogen hytteområde.*

Rambøll. (2021). *Planbeskrivelse til detaljregulering Akerskogen nord.*

Råde kommune. (2023). *Kommuneplan for Råde kommune 2023 - 2037 : Arealdel : Bestemmelser og retningslinjer.*

Statens vegvesen. (u.d.). *Vegkart.* Hentet fra Statens vegvesen: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>