

Beregnet til
Akershus prosjekt AS

Dokument type
Rapport

Dato
Januar 2022

BJØRKELANGEN SKOLEVEG FRA FESTNINGSÅSEN 4

BJØRKELANGEN

SKOLEVEG FRA FESTNINGSÅSEN 4

Oppdragsnavn **Vurdering av skoleveg på Bjørkelangen**
Prosjekt nr. **1350049383**
Mottaker **Akershus prosjekt AS**
Dokument type **Rapport**
Versjon **0**
Dato **02.02.2022**
Utført av **DABJ**
Kontrollert av **ENBDRM**
Godkjent av **DABJ**
Beskrivelse **Vurdering av skoleveg på Bjørkelangen**

Rambøll
Erik Børresens allé 7
3015 Drammen

T +47 32 25 45 00
F +47 32 25 45 01
<https://no.ramboll.com>

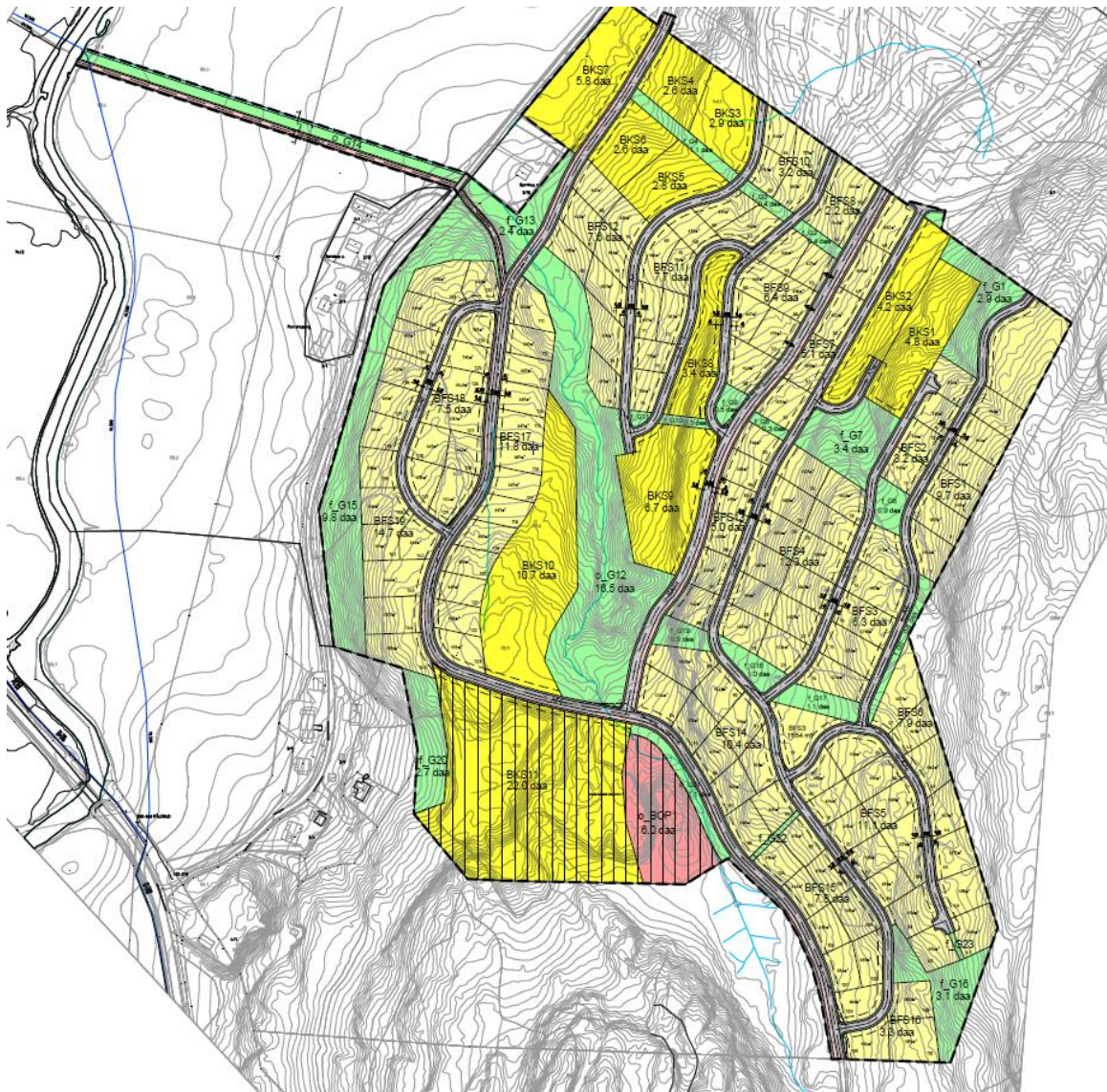
INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Innledning og bakgrunn	2
2.	Skoleplassering og aktuelle ruter	3
3.	Dagens trafikale forhold	5
4.	Valg av transportmiddel	7
5.	rutevalg	8
5.1	Tiltak for påvirkning av barns rutevalg	8
6.	Konkluderende oppsummering	10

1. INNLEDNING OG BAKGRUNN

Eiendomsutbygger Akershus Prosjekt AS arbeider med å realisere ulike typer boliger ved Festningsåsen 4 ved Bjørkelangen i Aurskog-Høland kommune. Totalt er det planlagt 500-700 nye boliger i planområdet. I forbindelse med gjeldende reguleringsplan, krever utbyggingen etablering av gang- og sykkelveg og ny bru for gående og syklende over Lierelva før det gis igangsettingstillatelse for bolig nr. 51 og utover i planområdet.

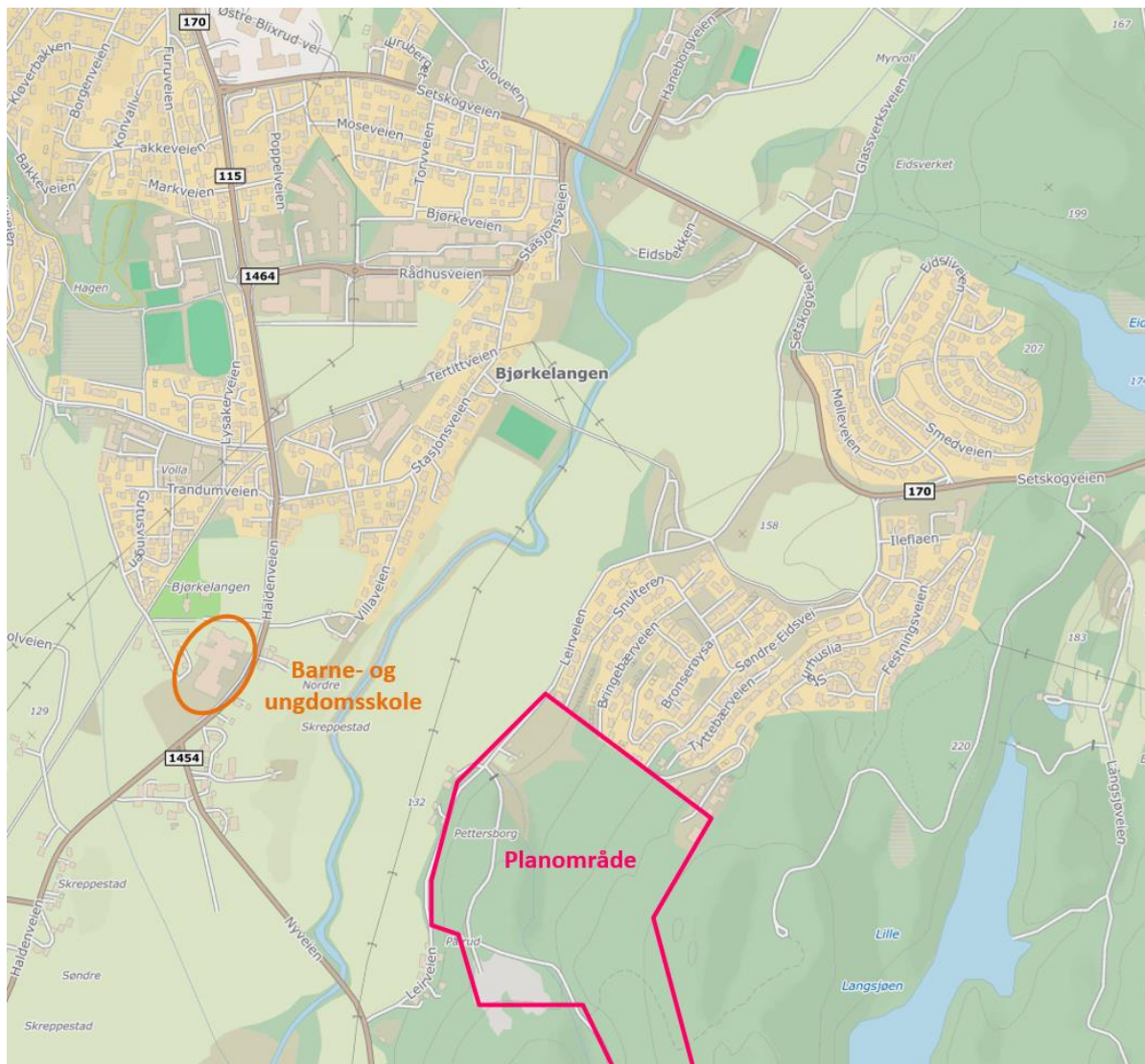
Foreliggende rapport gir en analyse av forventet bruk av skoleveg for barn i det nye boligområdet, og samtidig hvilke tiltak som kan gjennomføres for å ivareta så trygg skoleveg som mulig ved en utsettelse av realiseringen av rekkefølgekravet om gang- og sykkelveg over Lierelva. Figur av reguleringsplan som inkluderer hele den planlagte utbyggingen finnes i Figur 1.



Figur 1: Vedtatt reguleringsplan for Festningsåsen 4.

2. SKOLEPLASSERING OG AKTUELLE RUTER

Aktuell skole for skolebarn boende i det nye boligfeltet er Bjørkelangen skole som ligger i Skjønhaugveien, vest for planområdet. Skolen underviser 1. – 10. trinn og har elever i alderen 6 – 15 år. Skolens plassering i forhold til planområdet Festningsåsen 4 er vist i Figur 2.

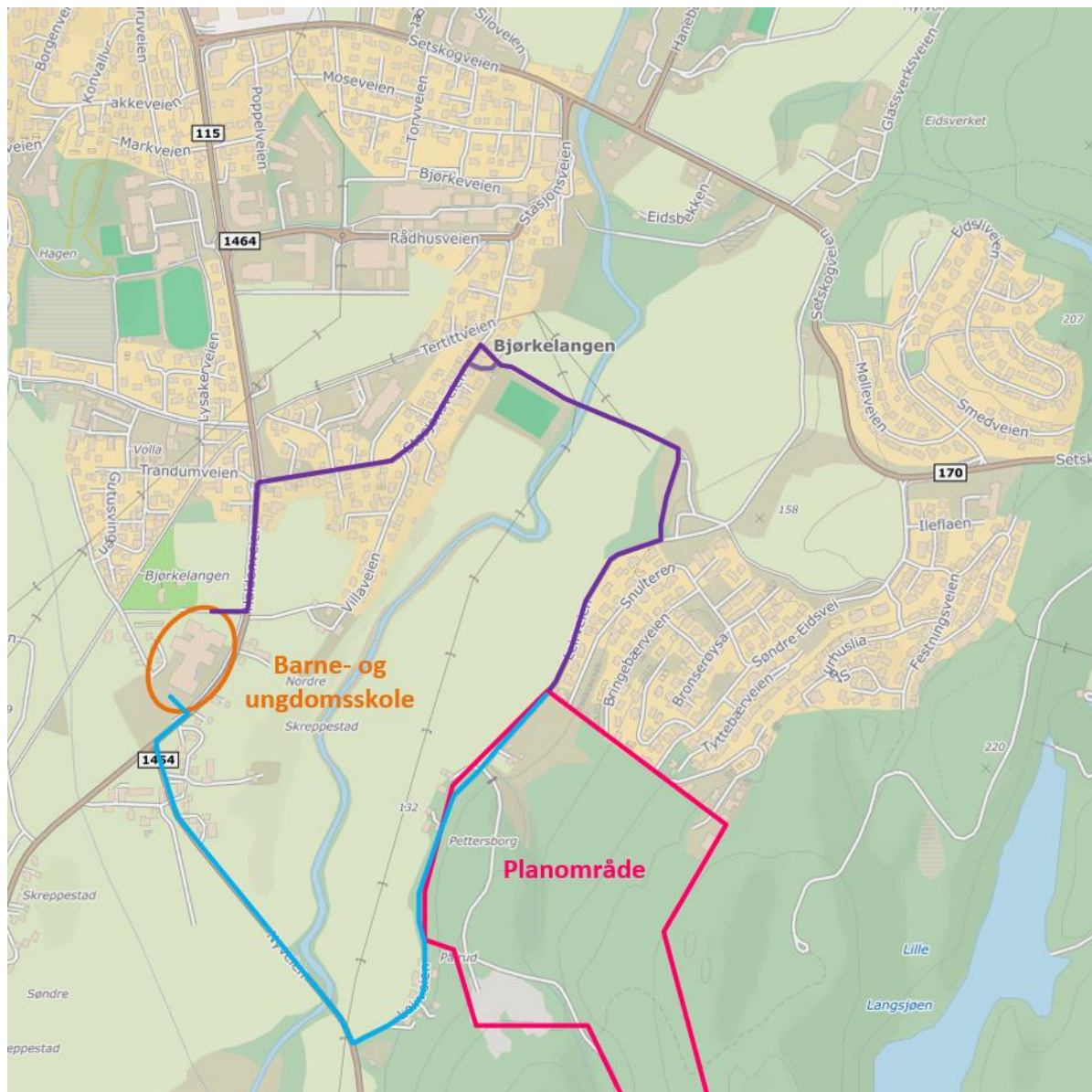


Figur 2: Kart med plassering av planområde og nærmeste barne- og ungdomsskole. Kartkilde: Finn.no.

Det finnes hovedsakelig to ruter mellom planområdet og skolen før ny gang- og sykkelveg fra planområdet og vest til Haldenveien er ferdig bygget. Den ene vegen er å først gå eller sykle nordover via eksisterende kommunale boligveger til en mindre veg som man deretter benytter i vestgående retning over Lierelva og forbi området idrettsanlegg. Deretter følger man Stasjonsveien i retning sør frem til fv.115 Haldenveien. Det er ensidig fortau i Stasjonsveien. Haldenveien krysses i et gangfelt og det er videre gang- og sykkelvei fram til skolen.

Den andre ruten til skolen er å bevege seg fra planområdet sørover via en eksisterende grusveg (Leirveien) som går parallelt med Lierelva til Nyveien (Fv.1454). Nyveien benyttes deretter i nordvestgående retning til skolen. Fv.1454 Nyveien har ingen langsgående tilbud for gående og

syklende, slik at barna må gå/sykle i kjørebane eller på vegens skulder. Fartsgrensen på Nyveien er 80 km/t, men settes ned til 50 km/t mot krysset med Haldenveien. Det er ikke lagt til rette for kryssing av fv. 115 Haldenveien i krysset med Nyveien. De ulike rutene er vist i Figur 3.

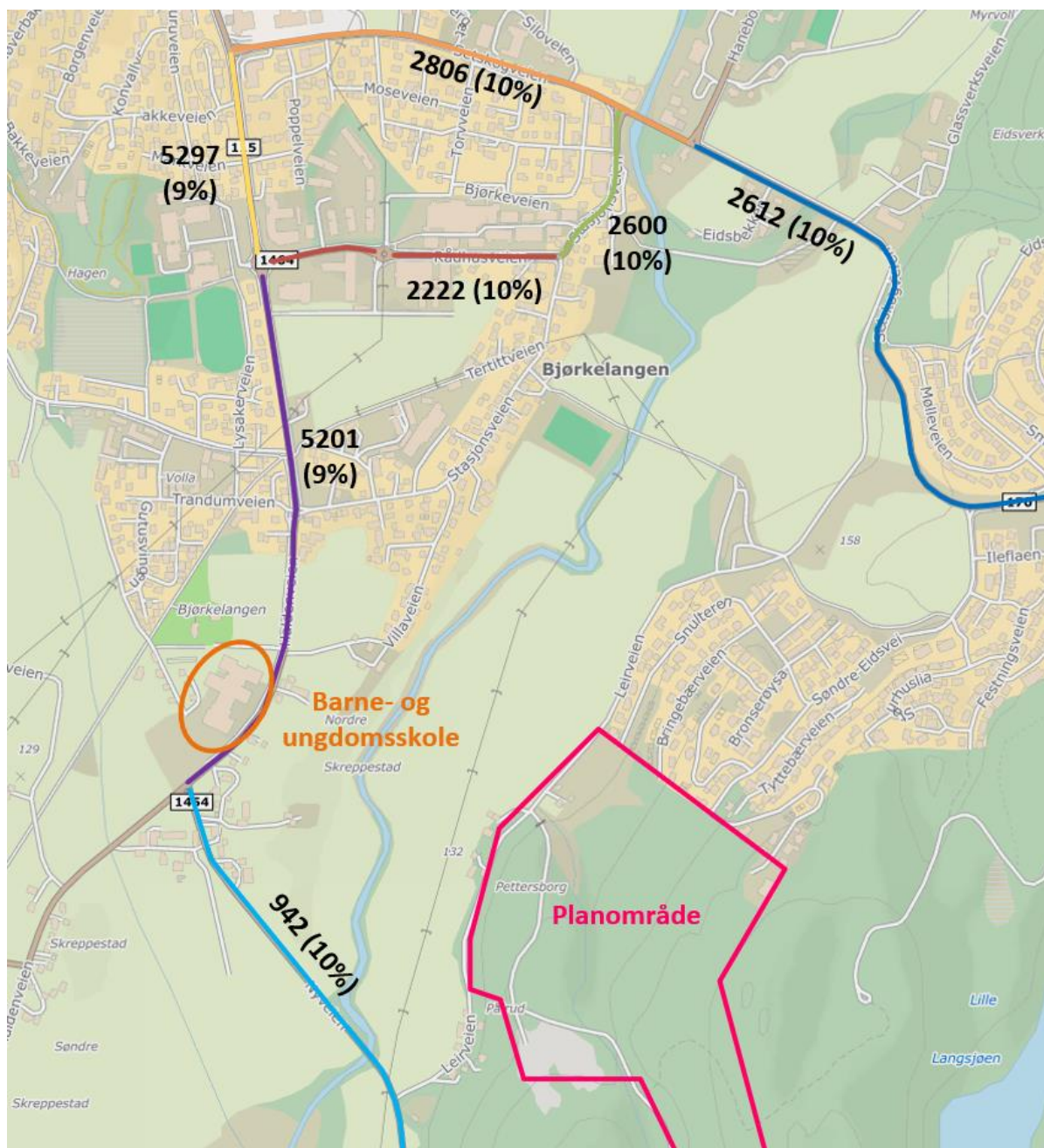


Figur 3: Alternative skoleveger for barn boende i Festningsåsen 4. Kartkilde: Finn.no.

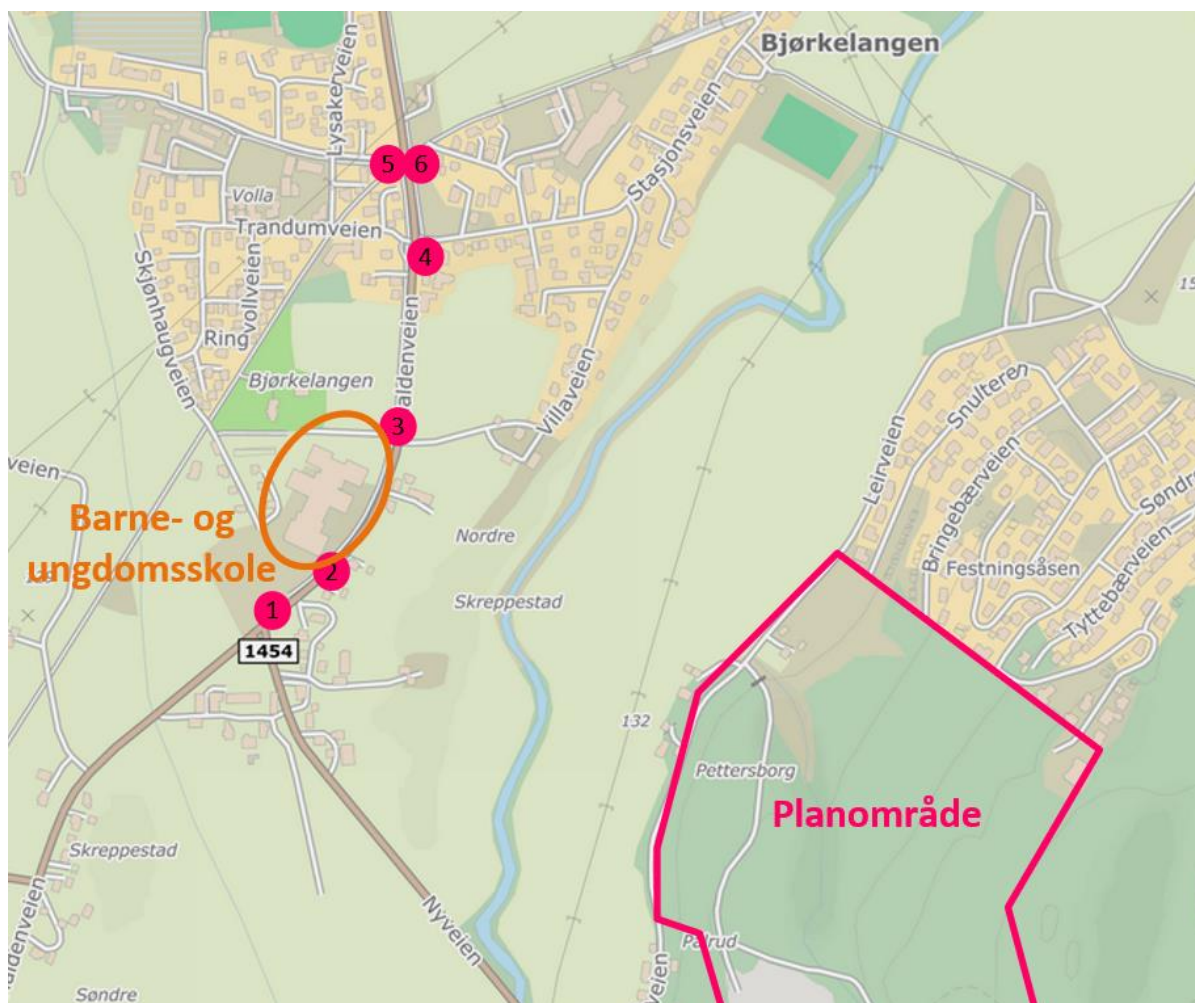
De to rutene har ulike reiselengder, hvor den nordlige har en lengde på ca 2,1 kilometer, mens den sørlige ruten har en lengde på ca 1,6 kilometer. Lengden er regnet fra planområdets vestlige ende, sentrert mellom nord og sør. I tillegg til ulike reiselengder er også tilgjengeligheten til de ulike rutene forskjellig, hvor stigningsforhold, skog og manglende sammenknyttede lenker (veg, stier, gang- og sykkelveger etc), begrenser tilgjengeligheten til den sørlige ruten. For å komme seg til Leirveien og benytte den sørlige ruten, må beboere bevege seg gjennom vanskelig terreng og spesielt sykling kan være vanskelig.

3. DAGENS TRAFIKALE FORHOLD

Det er i Nasjonal vegdatabank tilgjengelig informasjon om trafikkmengde og inntrufne trafikkulykker i området rundt Bjørkelangen. Figur 4 viser dagens trafikkmengder i form av årsdøgnetrafikk (ÅDT) fordelt på veglenker. Andel lange kjøretøy er vist i parentes. Inntrufne trafikkulykker langs mulig skoleveg fra planområdet, i løpet av de siste 10 årene, er vist i Figur 5. Mer detaljert informasjon om de individuelle trafikkulykkene finnes i Tabell 1.



Figur 4: Oversikt over årsdøgnetrafikk for ulike veglenker. Kilde: NVDB og Finn.no.



Figur 5: Trafikkulykker registrert i NVDB de siste 10 årene, fra 01.01.2012. Kartkilde: Finn.no.

#	Ulykkeskode	Ulykketype	Stedsforhold
1	Påkjøring bakfra	Samme kjøreretning	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel
2	Ulykke med uklart forløp hvor enslig kjøretøy kjørte utfor vegen	Utforkjøring	Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel
3	Venstresving foran kjørende i motsatt retning	Kryssende kjøreretning	3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)
4	Fotgjenger krysset kjørebane på hitsiden av krysset	Fotgjenger/akende	4 armet kryss (X-kryss)
5	Fotgjenger krysset kjørebane på hitsiden av krysset	Fotgjenger/akende	4 armet kryss (X-kryss)
6	Kjørende fra fortau eller G/S-veg krysset kjørebane på bortsiden av krysset	Kryssende kjøreretning	4 armet kryss (X-kryss)

Tabell 1: Informasjon om enkeltulykker de siste 10 årene fra NDVB.

Informasjonen om trafikkmengder og trafikkulykker viser ingen spesielle problem. Det er registrert to trafikkulykker i kryss mellom Haldenveien og Einerhaugveien, samt en gang- og sykkelveg mot øst (ulykke 5 og 6). Det kan være at kryssets utforming er vanskelig å lese eller at trafikanter kan komme plutselig på øvrige trafikanter, uten at det kan konkluderes med årsaken

uten å gjennomføre en mer dyptgående risikovurdering og analyse. Krysset ligger nord for alternativ skoleveg vist med lilla i Figur 3, og ingen skoleelever fra Festningsåsen 4 forventes å ferdes gjennom krysset mellom skole og egen bolig.

4. VALG AV TRANSPORTMIDDEL

Reisen til og fra skolen kan gjennomføres med ulike transportmidler, og gjennomførte analyser viser ingen entydig transportmåte som dominerer for skolebarn generelt¹. Både det å gå alene, med andre barn og det å bli kjørt av foreldre, er vanlige transportmåter i forbindelse med reiser til og fra skoler. I tillegg er sykling og andre lignende transportformer et alternativ. Alle tre alternativer vurderes aktuelt for skolebarn bosatt i Festningsåsen 4, med økende andel kjørende i vinterhalvåret som et resultat av kulde og begrenset fremkommelighet med sykkel.

Avstanden mellom boligområdet og skolen, samt foreldrenes rutiner i tilknytning til jobb, vurderes å være sentrale faktorer for andelen elever som kjøres til og fra skolen. Avstanden vurderes å bidra til økt transport med bil, mens andelen elever som kjøres vurderes størst om morgenen med bakgrunn i sammenfallende rutiner mellom transport til skole og arbeidsplass for foreldre, i motsetning til hjemveien. Bjørkelangen skole har tilbud om SFO, noe som vurderes å muliggjøre transport med bil også på hjemveien.

Kollektivtransport kan også være et mulig transportmiddel, men kravet til gratis skoleskyss er å bo mer enn fire kilometer fra skolen for 2-10. trinn og mer enn 2 kilometer for 1. trinn². Det å ta buss til skolen vil dermed medføre en kostnad for foreldrene, samtidig som alternativet medfører gange til holdeplass langs Fv.170 og venting, noe som totalt sett vurderes å bidra til tilsvarende eller potensielt lenger reisetid sammenlignet med det å gå til skolen.

¹ <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljoennlig-transport/barns-aktiviteter-og-daglige-reiser-i-2020-opinion-2021.pdf>

² <https://www.aurskog-holand.kommune.no/innhold/Barn-skole-og-familie/skole-og-SFO/skoleskyss/>

5. RUTEVALG

Basert på tilgjengelighet og attraktivitet antas det at den lilla ruten vil være den foretrukne skoleruten for skolebarn. Av hensyn til trafikksikkerhet er dette den foretrukne ruten, hvor ruten forsøkes å gjøre ytterligere mer attraktiv ved realisering av en rekke foreslåtte tiltak i underkapittel 5.1. Den lilla ruten går langs boliggater med mindre trafikk og forventet lavt fartsnivå, samleveg med fortau (Stasjonsveien), og hovedvei med gang- og sykkelvei (Haldenveien). Haldenveien kan krysses i et etablert gangfelt. Den blå ruten går langs en grusvei med mindre trafikk og langs hovedvei med fartsgrense 80 km/t uten noen form for tilrettelegging for gående og syklende. Det er heller ikke lagt til rette for sikker kryssing av Haldenveien for blå rute.

Fremkommeligheten fra Festningsåsen 4 til Leirveien blir begrenset i seg selv i første omgang. Utbyggingen av boligområdet er planlagt startet i nordlige og østlige del av planområdet. Samtidig er dagens terreng relativt utilgjengelig fra nordlige del av planområdet og frem til Fv.1454 (blå rute), i form av bratt stigning, skogsvekst og generelt ingen tilrettelegging for ferdsel. Det er heller ikke planlagt noen kobling mellom nytt boligområde og Leirveien. Vanskeligheten for å ferdes sør for planområdet vurderes i seg selv å ha en avvisende effekt for skolebarn på vei til og fra skolen. Det vanskelige terrenget vurderes samtidig å bidra til økt reisetid og gjøre alternativet mindre attraktivt, tross kortere reiselengde isolert sett. Sykling vurderes på sin side å være lite attraktivt via blå rute, på grunn av den begrensede fremkommeligheten med bratt stigning og skog.

Videre vil de første delene av planområdet som bygges ut bli koblet til eksisterende vegnett i nord, samtidig som det er de nordligste delene av planområdet som prioriteres og bygges ut først. All tilknytning til omverden fra planområdet vil med det være rettet nordover til eksisterende vegnett hvor dagens beboere og trafikanter i området ferdes.

For et nytt boligområde som benytter en eksisterende skole, forventes det at nytilflyttede barn i skolealder velger samme rute til skolen som allerede bosatte barn. Valg av samme skolerute som dagens barn, vurderes å være et resultat både av at en rute er anerkjent som den foretrukne, samt et ønske om å ferdes til skolen sammen.

5.1 Tiltak for påvirkning av barns rutevalg

I tillegg til dagens utforming som gjør lilla rute til et mer reelt rutevalg fra nytt planområde til skolen, finnes det noen tiltak som anbefales for å ytterligere øke den lilla rutens attraktivitet.

Godt vintervedlikehold og god belysning er virkemidler som kan bidra til å gjøre den lilla ruta attraktiv gjennom hele året. Det er også viktig å sørge for lavt fartsnivå i bolig gatene og god sikt i kryss og ved gangfelt.

Etablering av et byggegjerde mellom nytt planområde og Leirveien er et tiltak som i ytterligere grad begrenser fremkommeligheten mellom nytt planområde og uønsket skolerute. Begrensningen vil komme i tillegg til ulent terreng og er også med å forhindre barn å ferdes i et fremtidig anleggsområde.

Ytterligere virkemidler for å påvirke barns rutevalg er spesielt knyttet til foreldre. Foreldre av skolebarn i Festningsåsen 4 kan påvirke barna sine ved å kun legge opp til ferdsel langs lilla rute. Trafikksikkerhet og skolevei er vanligvis viktige tema på skolens foreldremøter og FAU kan også påvirke foreldrene til å velge lilla rute.

Et annet tiltak er at samtlige kjøpere av bolig i Festningsåsen 4 opplyses om fremtidige planer med ny gangbru for å redusere skoleveg, og at denne ikke bygges ut omgående. I den forbindelse bør det også tas opp at foreldre bør benytte lilla rute som skoleveg for sine barn, frem til ny gangforbindelse er på plass

Et tiltak med usikker effekt, er å bygge ut eventuelle nye lekeplasser i nordlige ende av planområdet. Dette vil muligens tiltrekke barn til å benytte lilla rute ved at de, for eksempel på vei hjem fra skolen, kan stikke innom lekeplassen. Eventuelle tilsvarende tiltak for å gjøre lilla rute mer interessant for barn, som for eksempel markeringer i asfalten for lek, kan også vurderes.

6. KONKLUDERENDE OPPSUMMERING

Utbyggingen av boliger på Festningsåsen 4 medfører barn som skal reise til Bjørkelangen skole. Som en del av utbyggingen av boligområdet er det planlagt en ny gang- og sykkelveg som gir redusert reiseveg for skolebarn mellom nytt planområde og skolen. I vedtatt reguleringsplan skal ny bru for gående og syklende stå ferdig før mer enn 50 boliger bygges. Ved gjennomføring av de anbefalte tiltakene i denne rapporten forventes dagens foretrukne skolerute, omtalt som lilla rute, å være foretrukket rute også for nye beboere i planområdet utover 50 boliger. Behovet for ny gang- og sykkelveg øker samtidig i takt med utbyggingen av planområdet, spesielt boliger egnet for barnefamilier. Videre er det sentralt at samtlige potensielle kjøpere, opplyses om når ny gang- og sykkelveg bygges og at alternative ruter til skolen må benyttes i første omgang.

I den midlertidige fasen før ny gang- og sykkelveg er på plass, bør det legges vekt på at barn skal benytte lilla rute til skolen vist i Figur 3. Spesielt foreldre bør oppfordres til å påvirke sine barn til å benytte ruten til og fra skolen. I tillegg bør ruten gjøres attraktiv for barn ved å vurdere etablering av attraksjoner langs vegen slik som markeringer i asfalten, ting å se på, med mer.