

OKTOBER 2021  
BOLIGBYGGELAGET USBL

# MOBILITETSPLAN HAUGERUDBRÅTAN, LIER

NOTAT



NOVEMBER 2021  
BOLIGBYGGELAGET USBL

# MOBILITETSPLAN HAUGERUDBRÅTAN, LIER

NOTAT

OPPDRAGSNR.

A218098

DOKUMENTNR.

01

VERSJON

01

UTGIVELSES DATO

26.11.2021

BESKRIVELSE

MOBILITETSPLAN

UTARBEIDET

YUSA

KONTROLLERT

LSSY

GODKJENT

LAHA

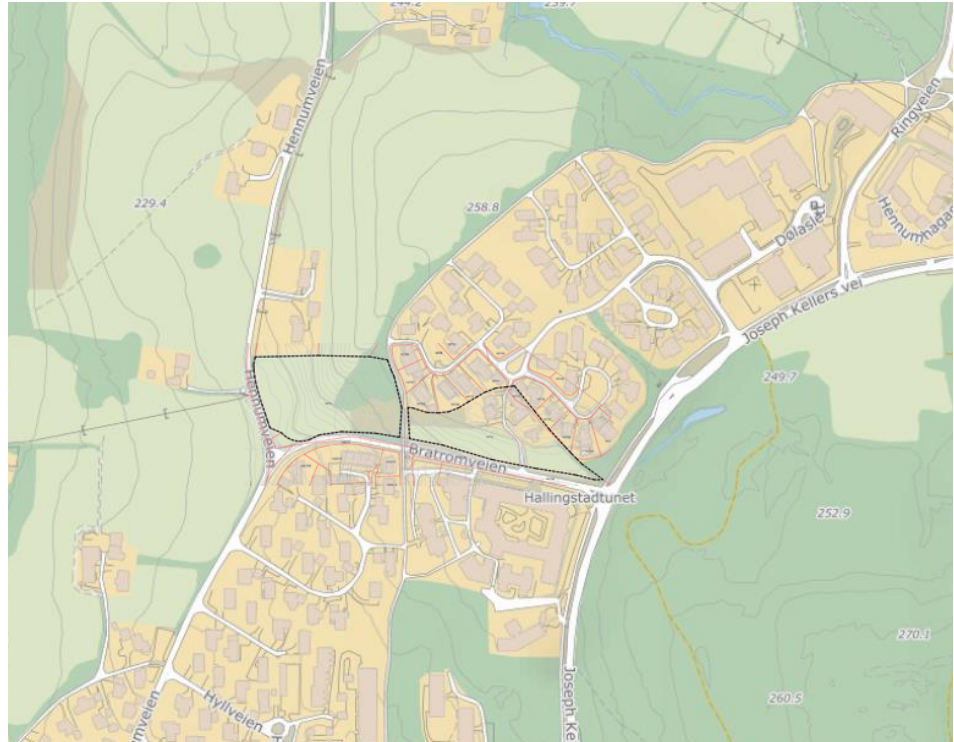
# INNHold

1	Forord	4
1.1	Bakgrunn	4
1.2	Hensikt	4
2	Sammendrag	5
3	Dagens situasjon	6
3.1	Lokalisering til målpunkter	6
3.2	Offentlig transport	7
3.3	Dagens infrastruktur	8
3.4	Reisemiddelvalg	9
4	Fremtidig situasjon	13
4.1	Myke trafikanter	13
4.2	Kollektivtransport	13
4.3	Sykkel	14
4.4	Parkering	14
4.5	Andre tiltak	15
5	Konklusjon	17

# 1 Forord

## 1.1 Bakgrunn

Boligbyggelaget Usbl har avtalt overtagelse av eiendommen, Haugerudbråtan nr. 47 og 45, gnr. 147, bnr. 2 og gnr. 147, bnr. 37, og ønsker å utvikle denne til boligformål. Eiendommen er delvis bebyggt, delvis bevokst med krattskog og delvis brukt til beite og inngjerding for hester.



Figur 1: Planområdet lokalisering i lokalområdet (kilde: kart fra Finn.no)

Haugerudbråtan, Tranby i Lier kommune. Området grenser til Bratromsveien i sør og mot Hennemveien i vest. Tomten er delt i en østre del på 7,9 daa, og en vestre del på 10,2 daa, av en gangvei som forbinder Haugerudbråtan i nord med Tranby i sør.

Planområdets størrelse er på 18,1 daa.

## 1.2 Hensikt

Lier kommune har et krav til en mobilitetsplan for reguleringsplaner. En mobilitetsplan skal gi en redegjørelse for hvordan "infrastruktur, bygninger og uteområder tilrettelegges for å begrense transportbehovet, fremme miljøvennlig transport og sikre trygg og hensiktsmessig varelevering, parkering og tilkomst for alle trafikanter" (Lier kommune). Dette notatet er utarbeidet for å redegjøre for ovennevnte.

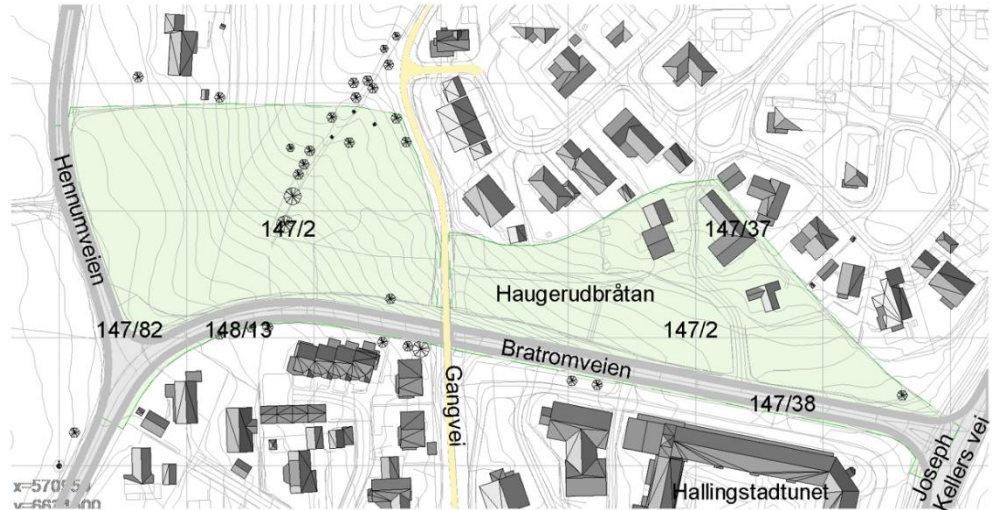
## 2 Sammendrag

COWI har fått i oppdrag av tiltakshaver Boligbyggelaget USBL, å utarbeide en mobilitetsplan i forbindelse med at Haugerudbråtan i Lier kommune skal utvikles til kombinert boligområde.

Mobilitetsplanen redegjør hvordan infrastruktur, bygninger og uteområder tilrettelegges for å begrense transportbehovet, fremme miljøvennlig transport og sikre trygg og hensiktsmessig varelevering, parkering og tilkomst for alle trafikantgrupper.

### 3 Dagens situasjon

Følgende figur viser dagens situasjon, Figur 2 **Feil! Fant ikke referanseilden..** Hovedatkomsten til område er fra Bratromveien via Joseph Kellers vei. Planområdet ligger i og ved eksisterende boligområde.

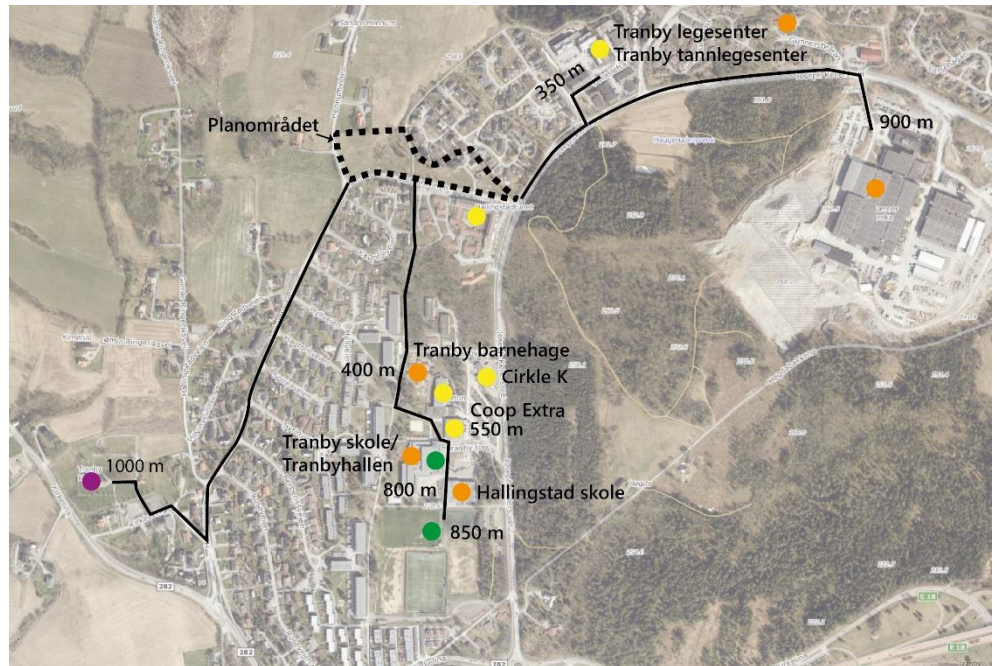


Figur 2: Skisse som viser dagens situasjon, planområdet markert med grønt (kilde: Alt Arkitektur AS)

Dette prosjektet vil kunne forsterke dagens boligområde ved fortetting av området. Dette er positivt sett med tanke på å fortette i nærhet av dagens bussholdeplasser. Mer om dette i fortsettelsen.

#### 3.1 Lokalisering til målpunkter

Følgende figur viser avstand til ulike målpunkter, Figur 3. Som vist kan de fleste daglige tjenester nå innen gangavstand eller kort sykkelavstand. Det er imidlertid noe terrengforskjeller til de ulike målpunktene.



Figur 3: Planområdet med nærliggende målpunkt (flyfoto: kart.finn.no).

Bebyggelsen på Tranby preges av eneboliger fra 1970- og 80- tallet, og er planlagt ut ifra at hver boenhet har minst en bil. Rundt Tranby torg er boligtettheten noe høyere, med rekkehus og lav blokkbebyggelse, med felles parkeringsanlegg.

Planområdet ligger med kort avstand til skole, barnehage, idrettsplass og dagligvarehandel. Det er separat gang- og sykkelvei til disse. Flere Tranby legesenter, Tranby tannlegesenter, Tranby kirke og større arbeidsplasser ligger også innenfor 1 km radius til planområdet.

Liertoppen kjøpesenter ligger ca. 2,3 km i østlig retning. Det er fortau/separat gang- og sykkelvei hele strekningen.

## 3.2 Offentlig transport

Følgende figur viser avstand fra planområdet til bussholdeplass, Figur 4. Planområdet ligger i gangavstand til nærmeste bussholdeplass. Dette er positivt med tanke om å bygge opp om nærmeste kollektivtilbud. Potensialet er vist i forhold til reisemiddelvalget i Lier som tydelig lener seg mot personbiltransport i daglige reise. Kollektivtilbudet blir et reelt alternativ når tilbudet er attraktivt, i form av kort avstand til holdeplassene.



Figur 4: Avstand fra planområdet til bussholdeplass (kilde: kart fra Finn.no).

Det er gangavstand til holdeplass for buss i begge retninger. Det er to ruter som frekventerer holdeplassen Haugerudbråtan:

- > Rute 71 mellom Asker – Drammen, med avganger hver halvtime
- > Rute 169 Lierbyen bussterminal – Oslo bussterminal, med avganger hver time

Nærmeste togstasjon er Lier stasjon, som ligger 8km sør for planområdet. Her er det innfartsparkering for reisende med tog. Det er én rute som frekventerer stasjonen:

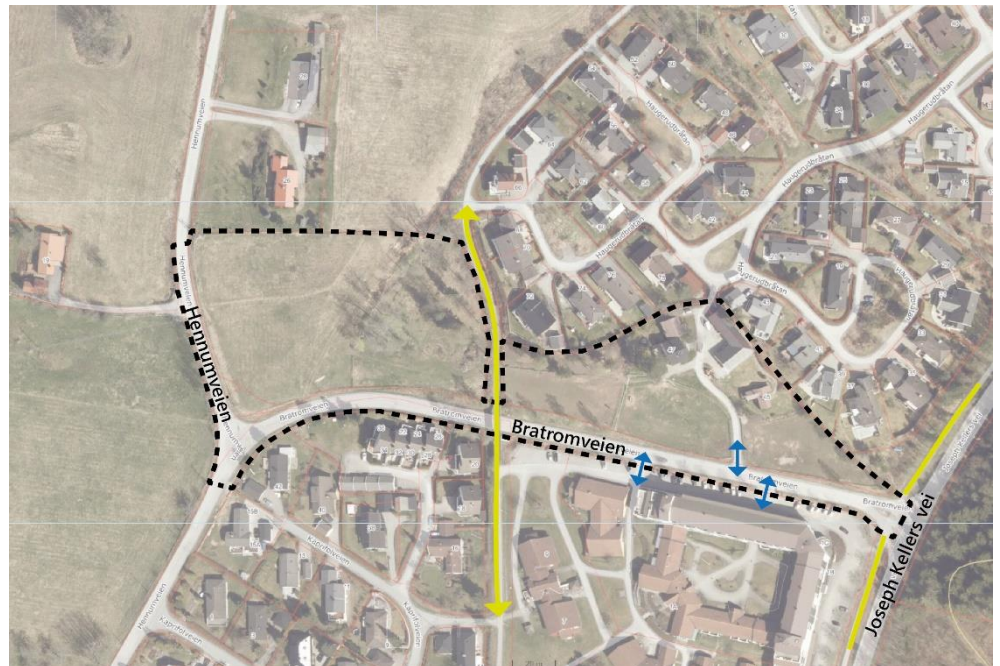
- > L13 Kongsberg/Drammen-Dal, med avganger hver halvtime

For togreiser mot øst er det mest effektivt å ta buss til Asker for så å bytte til tog der.

### 3.3 Dagens infrastruktur

Som vist ligger dagens planområde blant vei og gang- og sykkelakser. Det finnes snarveier for å korte ned på reiseveien for gående og syklende.





Figur 5: Dagens kommunikasjonslinjer i og i tilknytning til planområdet (flyfoto: kart.finn.no).

Figur 5 viser dagens infrastruktur. Gule linjer er gang og sykkelveier. Boligområdet nord for Bratromveien er koblet til området i sør med gangbro over veien. Blå piler er dagens avkjørsler fra Bratromveien. Planområdet avgrenses mot Joseph Kellers vei i øst, men inkluderer Hennemveien i vest.

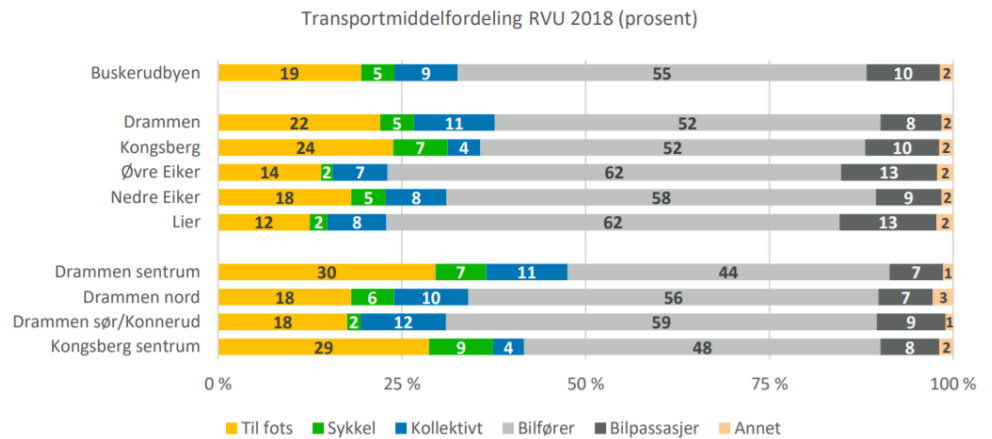
Planområdet består i dag av landbruksareal og omfatter kun private parkeringsplasser knyttet til gården. Tranby seniorsenter, sør for Bratromveien, har rundt 50 parkeringsplasser tilknyttet virksomheten. På Tranby Torg (ved Coop Extra) er det 47 avgiftsfrie parkeringsplasser, hvorav 4 er HC parkering. Det er ingen ladeplasser for el-bil. Ut over dette er det kun parkeringsplasser tilknyttet boligene i området. Det er ikke tilrettelagt for gateparkering.

### 3.4 Reisemiddelvalg

Følgende datagrunnlag er hentet fra Urbanet Analyse sin rapport om reisevaner i Buskerud (2020) med grunnlag i 2018-statistikk.

#### Dagens reisemiddelvalg

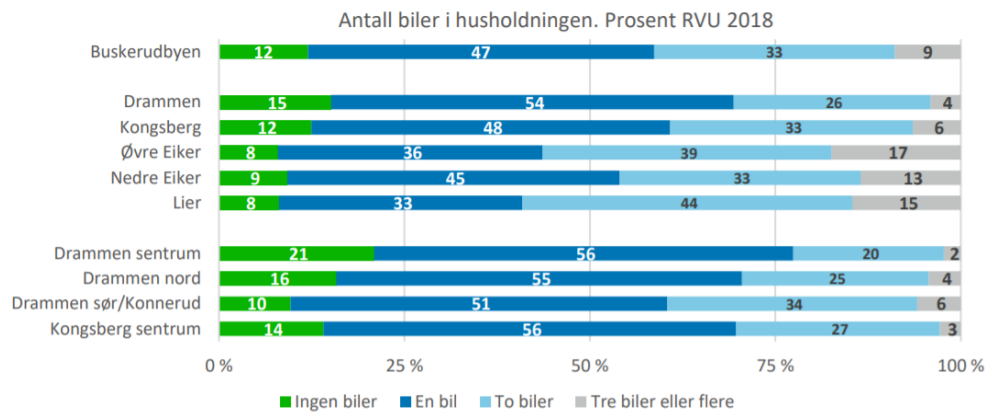
Lier kommunes bruk av ulike transportmidler er vist i Figur 6. Denne viser at en del av de daglige reisene er personbiler enten som fører eller passasjer. Miljøvennlig transport i form av gang, sykkel og kollektiv utgjør 22 % av de daglige reisene.



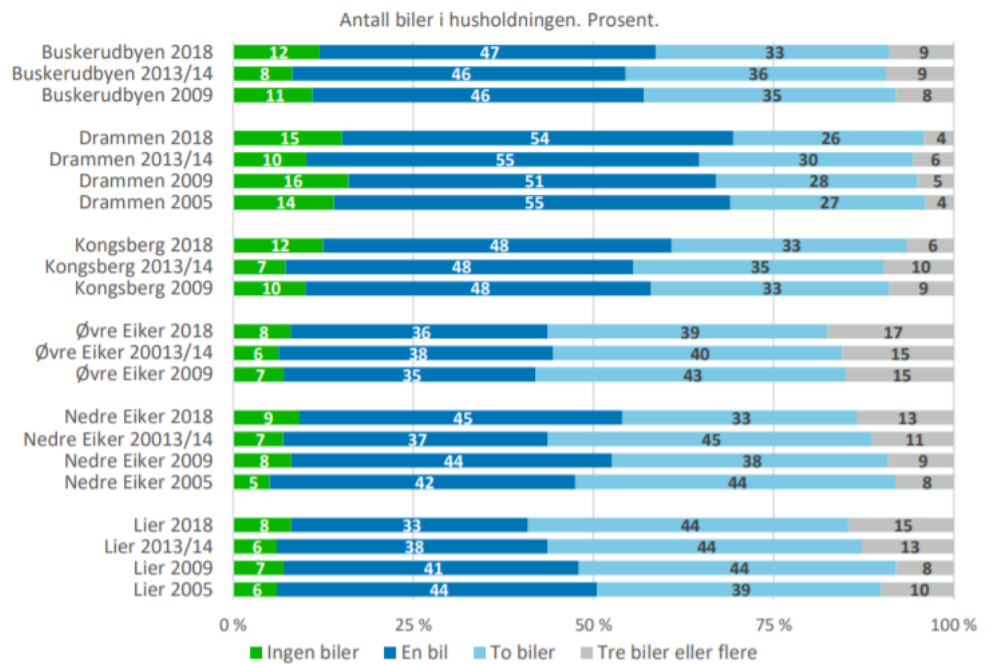
Figur 6: Transportmiddelfordeling på daglige reiser i ulike områder i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2018. (Urbanet Analyse)

### Tilgang til bil

Tilgangen til bil i husholdningen er relativ høyt i Lier. Denne viser en prosentandel på 92% som har en eller flere biler. Denne totalprosenten har minket noe i de siste årene, men andelen som har to eller flere biler i husholdningen har økt, se henholdsvis Figur 7 og Figur 8.



Figur 7: Prosentandel som bor i en husholdning som disponerer hhv. ingen, en, to eller tre biler eller flere, i ulike områder i Buskerudbyen RVU 2018. (Urbanet Analyse)

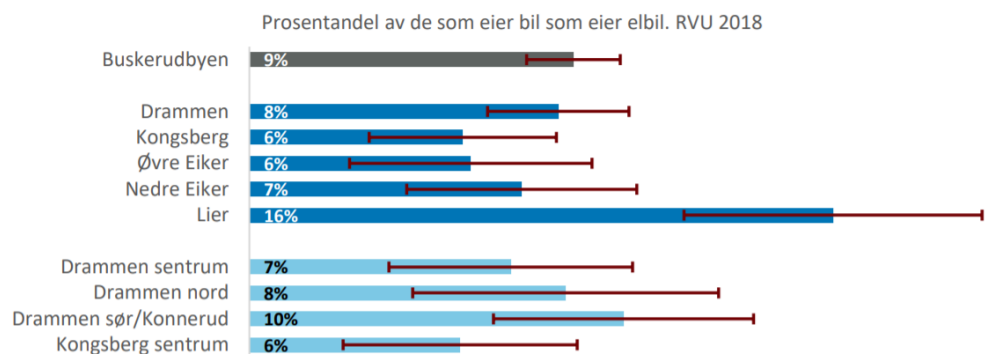


Figur 8: Antall biler i husholdningen: prosentandel som bor i en husholdning som disponerer hhv. ingen, en, to eller tre biler eller flere, i ulike kommuner i Buskerudbyen. RVU 2009-2018, og RVU 2005-2018 for kommunene Drammen, Nedre Eiker og Lier (Urbanet Analyse).

Fordi en reise med personbiltransport starter og slutter i en parkeringsplass, kan man påvirke bruken ved å gjøre noe med tilgangen til parkeringsplassene. I dette prosjektet vil man legge til grunn en lavere parkeringsdekning enn kommuneplanen og dermed påvirke mulighetene til bruk av privatbiler.

### Elbiler i Lier

9 prosent av de som eier bil i Buskerudbyen eier en elbil. I Lier kommune er andel elbil-eiere enda høyere, som vist i Figur 9.

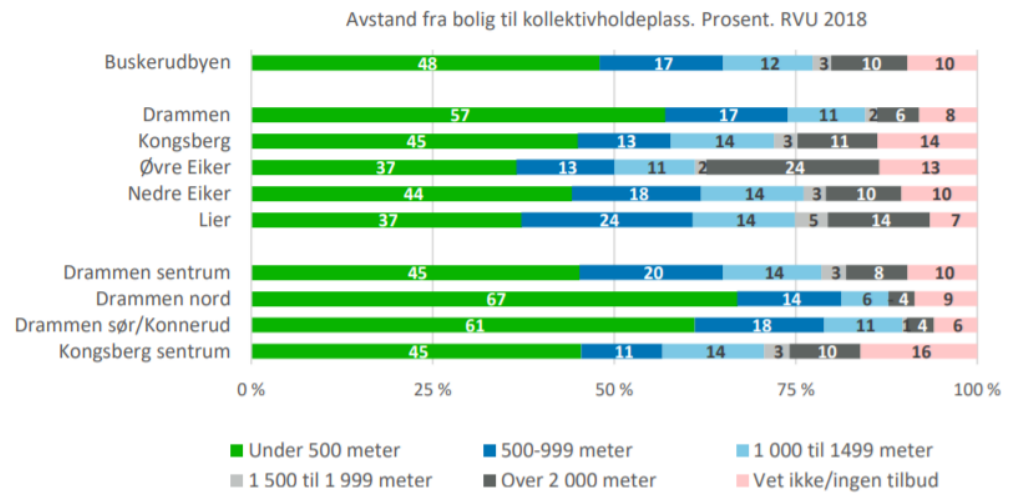


Figur 9: Prosentandel av de som eier/disponerer bil som eier/disponerer minst en elbil, i ulike deler av Buskerudbyen. RVU 2018. (Urbanet Analyse).

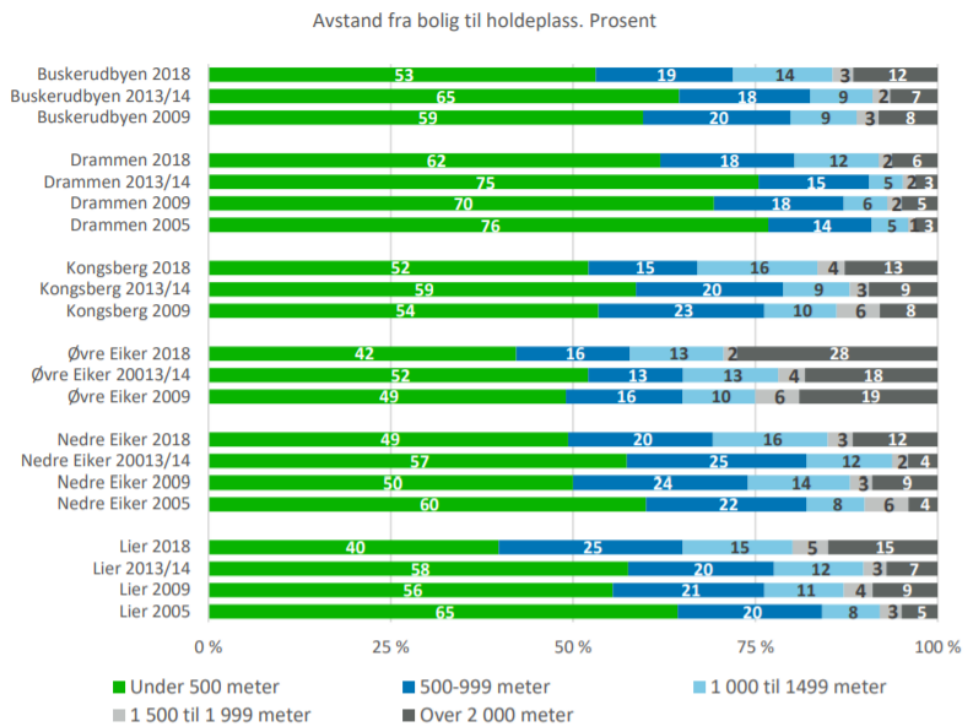
Reisevaneundersøkelsen viser at dersom man skal anlegge parkeringsplasser til personbil er det en fordel at man også tilrettelegger for elbil-ladning.

### Avstand til kollektivholdeplass

Figur 10 viser avstand fra bolig til kollektivholdeplass i 2018, mens Figur 11 viser utviklingen. Figurene viser at Lier har en boliglokalisering som ikke er nær kollektivholdeplassene. Utviklingen tilsier at Lier har hatt en mer spred bebyggelsesstruktur.



Figur 10: Avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke, i ulike områder i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2018. (Urbanet Analyse)

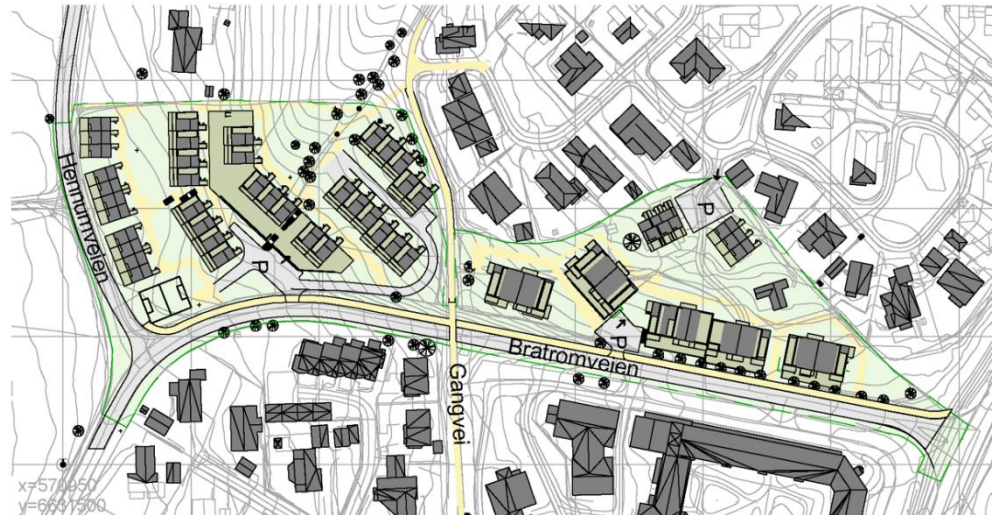


Figur 11: Avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke, i ulike kommuner i Buskerudbyen. RVU 2009-2018, og RVU 2005-2018 for kommunene Drammen, Nedre Eiker og Lier. Vet-ikke er holdt utenfor, og resultater for 2018 avviker. (Urbanet Analyse).

Som vist tidligere vil dette prosjektet være bidragsyter til at nye boliger med en litt høyere tetthet kan etableres i nærhet til kollektivholdeplasser.

## 4 Fremtidig situasjon

Følgende figur viser fremtidig situasjon og illustrerer forslag til bygningsstruktur, se Figur 12.



Figur 12: Skisse som viser mulig fremtidig situasjon, planområdet markert med grønt (kilde: alt.arkitektur as)

Planforslaget legger til rette for etablering av til sammen ca. 100 boliger, fordelt på 36 enheter i rekkehus på den vestre delen og 64 enheter i leilighetsbygg på den østre delen.

### 4.1 Myke trafikanter

Planforslaget tilrettelegger for etablering av nytt fortau langs nordsiden av Bratromveien, hvor det ikke er fortau i dag. Det etableres to avkjørsler til planområdet over fortauet, disse utformes på en måte som sikrer god sikt og trafikksikkerhet for myke trafikanter. Mulige løsninger er beskrevet i trafikknøttat Haugerudbråtan (COWI, november 2021), som er vedlagt planforslaget. Begge løsningene vil i prinsippet innebære like krav til vikeplikt for fotgjengere og syklister, men en løsning med gjennomgående fortau vil antageligvis sterkere synliggjøre vikeplikten for fotgjengere og syklister slik at de tydeligere prioriteres.

Dagens gangbro over Bratromveien videreføres og nye gangforbindelser i og gjennom planområdet koples til denne. Dette er en viktig og trygg forbindelse mellom planområdet og skoler, barnehage og dagligvarebutikk.

Nye gangveier, møteplasser ol. skal belyses iht. TEK17. Eksisterende belysning på tilpasses og suppleres ved behov.

### 4.2 Kollektivtransport

Det er 300 meter til nærmeste holdeplass for buss. Nytt fortau langs Bratromveien gir en trygg gangadkomst fra planområdet til denne.

## 4.3 Sykkel

En stor del av det daglige transportbehovet kan gjennomføres på sykkel. Pendling på opp mot 5 km er overkommelig for de fleste og i byer med mye trengsel kan lengre turer også være attraktive. Med elsykkel økes avstanden hvor det er overkommelig å sykle. Værforholdene i Norge kan i vinterperioden gjøre det mindre attraktivt å sykle, men dersom man har god tilrettelegging for syklistene kan man likevel oppnå en større andel syklister hele året.

For rekkehus og blokkbebyggelse skal det anlegges 2 parkeringsplasser per boenhet. For rekkehusene legges det opp til sykkelparkering ved hver enhet, mens leilighetene vil delvis ha trygge sykkelparkeringsplasser i parkeringskjeller og delvis på terreng i tilknytning til inngangspartier.

Det skal etableres parkeringsplasser for sykkel i tråd med kommuneplanens bestemmelser. Sykkelparkeringen skal være lettere tilgjengelig fra boligen enn parkeringsplasser for bil. Ved å plassere sykkelparkeringen på et synlig og godt belyst sted reduseres risikoen for sykkeltyveri. For å redusere sannsynlighet for tyveri skal det benyttes sykkelstativer som tillater låsing i sykkelramme og hjul, fremfor kun ett hjul.

50% av det totale antallet sykkelparkeringsplasser skal være under tak. Utformingen skal være funksjonell og tilpasses ulike typer sykler, som lastesykkel og sykkelvogner.

Minimum 10% av parkeringsplasser for sykkel skal dimensjoneres for lastesykkel. Ved å tilrettelegge for trygg og praktisk oppbevaring av transportsykler/sykkelvogner, kan daglige ærender som handling, henting/bringning av barn osv. potensielt overføres til sykkel.

Det skal etableres en felles servicestasjon for sykkel i parkeringskjeller på den vestre og østre delen.

## 4.4 Parkering

Parkering er et middel for å styre biltrafikken. All motorisert ferdsel starter og ender i en parkeringsplass, og dersom man kan styre endepunktene kan man også påvirke transportmiddelvalget. Dette kan for eksempel gjøres ved å begrense antall plasser eller avgiftsbelegge parkeringsplassen.

Planforslaget legger opp til noe lavere parkeringsdekning enn kommuneplanens krav:

- > 1,4-1,6 parkeringsplass per rekkehus (2 plasser i KP)
- > 0,6-0,8 parkeringsplass per leilighet (2 plass i KP)

I tillegg til parkeringsplasser tilknyttet boliger skal det etableres 10 parkeringsplasser for delebiler. Når færre biler deles av flere bilbrukere, reduseres antall biler på veiene og miljøbelastningen går ned. Privateide biler står stort sett stille og opptar plass, og brukes i snitt bare en halvtime om

dagen. Bildelere bruker bil omtrent en tredel mindre enn bileiere og tyr lettere til alternativene - de tar mer kollektivtransport, går eller sykler mer.<sup>1</sup> En bil i en bildeleordning kan erstatte 5-15 privatbiler<sup>2</sup>, avhengig av blant annet stedliggende forhold og målgruppe.

Bestemmelsene i kommuneplanens arealdel legges til grunn for utforming og plassering av plassene:

- > Minimum 20 % av parkeringsplassene (minst 1 plass) skal være tilgjengelig som besøkparkering på terreng eller i åpent parkeringsanlegg.
- > Ved felles parkeringsanlegg skal minimum 5 % av parkeringsplassene (minst 1) være tilpasset forflytningshemmede.

Det skal etableres infrastruktur for lading på samtlige parkeringsplasser. Parkeringsplasser for rekkehus er planlagt i fellesanlegg nær adkomstveien. Det vil være mulig å kjøre til alle husene, men det legges ikke opp til parkering i direkte tilknytning til boligen. Dette kan bidra til at flere reiser gjøres uten bruk av bil, men at man har tilgang på bil ved behov. Nærhet til kollektivtrafikk og viktige målpunkt, samt god sykkeltilrettelegging, gjør dette til en akseptabel løsning.

## 4.5 Andre tiltak

Andre tiltak som ikke påvirker reisemiddelvalget, men som kan bidra til mer miljøvennlig mobilitet er følgende. Flere av tiltakene er ikke mulig å gjennomføre innenfor prosjektet isolert, men krever tiltak også fra andre aktører:

### **Tilrettelegging for myke trafikanter**

For å sikre at så stor andel av transporten som mulig foregår til fots eller med sykkel, forutsettes at det etableres og videreføres et tett og sammenhengende nett til myke trafikanter. Dagens infrastruktur (materialer, bredders, belysning ol.) oppgraderes etter behov og tilpasses universell utforming.

### **Sykkeltilrettelegging**

Bedre infrastruktur for sykling er det syklistene mener er viktigst for å øke sykkelbruken (TØI 2020). Andre faktorer som kan bidra til å øke sykkelandelen er (Oslostandard, 2017 og Civitas, 2012):

- > Tilstrekkelige minimumsbredder
- > God synlighet i gata, gjennom oppmerking og avstand til gateparkering
- > Sykkelparkering med høy kvalitet (enkel adkomst, låsemulighet i ramme, god avstand og kapasitet), på riktig sted (god synlighet, nær målpunkt)
- > Nedsenket kantstein

---

<sup>1</sup> <https://www.toi.no/delemobilitet-og-bildeling/>

<sup>2</sup> <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/b-5-4/>

- > Overvannshåndtering (rister, sluser og kummer) utenfor sykkelanlegget
- > God drift og vedlikehold
- > Trafikk- og hastighetsregulerende tiltak på tilgrensende bilveinett
- > Sykkeltkultur og -kampanjer med fokus på hverdagssyklister

### **Øke kollektivdekning**

Forbedret kollektivbetjening, eksempelvis økt frekvens og/eller bussbetjening. Tilbud om dør-til-dør kollektivtransport kan gjøre det mulig for flere å ta kollektivt.

### **Grønne mobilitetsordninger**

Ordninger som tilbyr løsninger for å få flere til å gå, sykle eller reise kollektivt til og fra jobb, for eksempel gjennom reduserte priser, god og riktig informasjon, motivasjonskampanjer mm.



## 5 Konklusjon

Planområdet er lokalisert i Lier kommune, en kommune med svært høy potensiale i å endre bruk av personbiler til mer miljøvennlig transport, inklusiv gang og sykkel. Dette notatet ønsker å synliggjøre følgende punkter som prosjektet bidrar med å tilrettelegge for dette.

### 1 Kort avstand til viktige målpunkter

Planområdet ligger med gangavstand til de fleste daglige målpunkter som dagligvarebutikk, skole, barnehage og idrettsanlegg. Sammenliknet med øvrig bebyggelse på Tranby ligger prosjektet i gangavstand eller kort sykkelavstand til Tranby torg der man har tilgang til flere daglige tjenester. Liertoppen kjøpesenter ligger ca. 2,3km unna, med fortau/gang- og sykkelvei hele strekningen.

### 2 Kort avstand til dagens bussholdeplasser

Prosjektet er lokalisert innen gangavstand til nærmeste holdeplass, og som et utviklingsprosjekt kan man anse at boligprosjektet bygger opp om kollektivtilbudet. Det er relativt hyppige avganger til Asker, Drammen, Lierbyen og Lierskogen. Det går buss fra Haugerudbråtan til Oslo bussterminal hver time, slik at pendlere ikke er avhengig av bil.

Et forbedringspotensial ligger utenfor prosjektet ved at dagens bussholdeplasser bør oppgraderes med leskur slik at kunder kan føle at ventetiden ikke er belastende i værforhold som regn og snø. Dette vil kunne bidra til økt bruk.

### 3 Etablering av fortau

Planforslaget tilrettelegger for etablering av fortau langs nordsiden av Bratromveien, hvor det ikke er fortau i dag. Dette gir en tryggere gangtrasé for de som skal til Joseph Kellers vei for å f.eks. komme til bussholdeplassene. Fortauet vil være et supplement til dagens gangnett.

### 4 Lavere parkeringsdekning for privatbiler

Prosjektet legger opp til lavere parkeringsdekning enn kommuneplanen, som vil påvirke trafikkmengden og bruk av bil. Det legges ikke opp til parkering for bil like utenfor bolig. 10 av plassene forbeholdes delebiler. Dette kan bidra til at personbilkjøring begrenses, samtidig som at det totale behovet for tilgjengelige biler er dekket.

### 5 Sykkelparkering

Prosjektet legger opp til at parkeringsplasser for sykkel plasseres i tilknytning til inngangspartier og i parkeringskjeller. Det skal etableres servicestasjon for sykkel i parkeringskjeller. Enkel tilgang og trygg oppbevaring av sykkel kan bidra til økt sykkelandel.