Trafikkanalyse

IØK nytt avløpsrenseanlegg



SWECO

Revisjonshistorikk

Rev	Dato	Beskrivelse av endringen	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	30.01.26	Ferdig utkast tverrfaglig kontroll	Ella Ryan	Kyrre Gran	
01	27.02.26	Mindre justeringer etter tverrfaglig kontroll	Ella Ryan		
02	28.08.26	Mindre justeringer angående slamtransport etter internt høringsinnspill fra oppdragsgiver og kvalitetssikring. Endret beskrivelse vedrørende løsning for holdeplass	Ella Ryan	Kyrre Gran	

Innholdsfortegnelse

Sammendrag 4
1 Bakgrunn 5
2 Dagens situasjon 5
2.1 Veinett 5
2.1.1 Tilbud for gående og syklende 7
2.1.2 Kollektivtilbud 8
2.2 Trafikkmengder 8
2.3 Trafikkulykker 8

3 Planforslaget 10
4 Turproduksjon 11
4.1 Grunnlag 11
4.1.1 Drift 11
4.1.2 Reisemiddelfordeling 11
4.2 Produsert trafikk 12
4.3 Fordeling av trafikk på veinettet 13
4.4 Fremtidig trafikk 13

5 Trafikale vurderinger 14
5.1 Trafikksikkerhet 14
5.1.1 Kryss fv. 115 X Skjørtensvingen 14
5.1.2 Adkomst renseanlegg 14
5.1.3 Bussholdeplass - Skøridalen 15
5.2 Fremkommelighet 15
5.3 Parkering 16
5.4 Tiltak for å redusere biltrafikk 16

Sammendrag

Nytt avløpsrenseanlegg for Indre Østfold kommune på Stegen planlegges ca. 2 km sør for Askim, langs Vammaveien fv. 115 ved T-krysset med Skjørtensvingen fv. 1242. Adkomsten til anlegget er planlagt via fv. 1242, Skjørtensvingen.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) langs fv. 115 er 5300 kjt/døgn, og langs Skjørtensvingen 600 kjt/døgn. Det er et godt tilbud for gående og syklende i nærhet til planområdet, og bussholdeplass i krysset. Lav frekvens på bussrutene vurderes å gjøre kollektivtilbudet lite attraktivt, særlig i konkurranse med bilen.

Det er registrert to ulykker i nærhet til planområdet de siste 5 årene, begge to med ulykkeskode avsvinging til venstre foran kjørende i motsatt retning. Det er ikke tilstrekkelig antall ulykker for at det langs strekningen kan klassifiseres som *ulykkespunkt* eller *ulykkesstrekning*. Området vurderes ikke særlig ulykkesutsatt.

Turproduksjon fra det nye renseanlegget er begrenset, og varierer utover året. Turene som genereres inkluderer slamtransport, varelevering, besøksreiser, og ansattes reiser. Beregningene for høysesongen viser at renseanlegget vil produsere en yrkesdøgntrafikk (YDT) på ca. 30 kjt/døgn i høysesongen. Dette blir en ÅDT på maks ca. 20 kjt/døgn. Den største andelen av trafikken til/fra renseanlegget er personbiler.

Dette utgjør lite trafikk i veinettet, og har liten betydning. Det vurderes ikke å skape noen avviklingsproblemer i området. Med framskriving av dagens trafikk, der nyskapt trafikk fra anlegget regnes også å inngå, er ÅDT i 2040 beregnet til 6000 kjt/døgn i fv. 115, og 680 kjt/døgn i Skjørtensvingen.

Trafikksikkerheten i krysset fv. 115 x Skjørtensvingen er allerede godt ivaretatt gjennom etablerte tiltak som venstresvingefelt, trafikkøy og god avstand mellom kjørebane og gang- og sykkelvei, noe som gir god sikt og reduserer konfliktpunkter.

For å ivareta trafikksikkerhet for gående, kollektivreisende og syklende ved adkomsten til planområdet anbefales det å etablere fortau langs nordsiden av Skjørtensvingen fra fv. 115 frem til adkomsten. Én tydeligere trasé for gående og syklende fra adkomsten og bort til inngangen til bygget bør også vurderes. Dagens bussholdeplasser er svakt utformet. Holdeplass i begge retninger etableres med kantsteinsstopp. Det er godkjent gjennom fravvikssøknad at det ikke er behov for busslomme siden holdeplassen ligger nærme krysset med fv. 115 og det vil være lavt fartsnivå her.

Det anbefales 15 bilparkeringsplasser, ca. 10 plasser færre enn planforslaget viser, og 4 sykkelparkeringsplasser for ansatte og besøkende. Sykkelparkeringsplasser bør etableres i nærhet til inngang for ansatte.

Tiltak for å redusere bilbruk bør i hovedsak fokusere på god tilrettelegging for sykkel, ettersom strenge restriksjoner på parkering vurderes som lite hensiktsmessige gitt anleggets beliggenhet, begrensede kollektivtilbud og få ansatte.

1 Bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er å detaljregulere nytt felles avløpsrenseanlegg for Indre Østfold kommune på Stegen, i tråd med kommunestyrets vedtak (sak 113/24 og 012/25). Det nye renseanlegget skal erstatte renseanleggene på Elvestad, Solbergfoss, Revhaug og Mysen. Renseanlegget på Ringvoll er tenkt beholdt utenom. Nye overføringsledninger fra eksisterende renseanlegg og utløpsledning til Glomma inngår ikke som del av denne reguleringen.

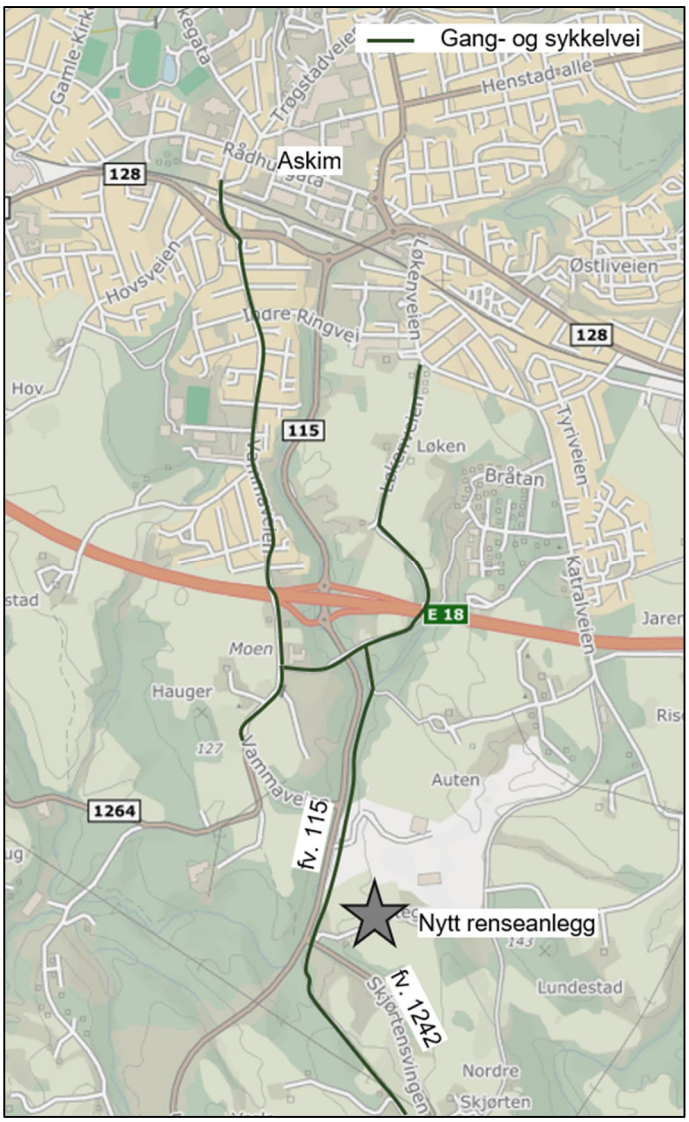
Dagens to sentraliserte avløpsrenseanlegg på Revaug og i Mysen er ikke egnet som framtidsrettete løsninger for Indre Østfold kommune, både på grunn av underkapasitet og endrete rensekrav. Kommunestyret vedtok 17.09.2024 å gå videre med planlegging av ett felles nytt avløpsrenseanlegg for Indre Østfold kommune, jf. sak 113/24, med et mål om ferdigstillelse i 2032.

I forbindelse med reguleringsplanen er det behov for en trafikkanalyse. Trafikkanalysen beskriver nåværende trafikksituasjon i området og fremtidig trafikksituasjon med nytt renseanlegg, og vurderer behov for trafikksikkerhets- og avviklingstiltak. Parkeringsbehov vurderes også opp mot kommunens parkeringskrav. Løsninger og tiltak som bidrar til å redusere personbilbruk og øke andelen reisende med kollektivtransport, sykkel og gange skal vektlegges.

2 Dagens situasjon

2.1 Veinett

Det nye renseanlegget planlegges ca. 2 km sør for Askim, langs Vammaveien fv. 115 ved T-krysset med Skjørtensvingen fv. 1242, se figur 2-1.



Figur 2-1: Oversikt over veinett rundt planområdet med gang- og sykkelveiene uthevet. Kilde: Norkart, redigert av Sweco.

Fv. 115 er en to-felts vei med kjørefelt på ca. 3,5 m og skuldre på ca. 1 m, se figur 2-2. Det er et 50 m langt venstresvingefelt i sørgående retning i krysset med Skjørtensvingen. Fartsgrensen er 80 km/t. Det er 3 m bred gang- og sykkelvei langs strekningen med koblinger nordover til Askim, og sørøstover til Skjørten.



Figur 2-2: Sikt mot sør langs fv. 115. Kilde: Google Street View mai 2019.

Skjørtensvingen er en ca. 5,5 m bred vei med ca. 0,5 meter skulder på hver side. I krysset med fv. 115 er det trafikkøy med ca. 2,3 m bredt venteareal for kryssende fotgjenger og syklister, se figur 2-3. Vegbredden er utvidet inn mot krysset og det er en ca. 45 m lang strekning med midtlinje fra enden av trafikkøyen. Fartsgrensen er 80 km/t. Fra krysset går gang- og sykkelvegen i egen trasé sør for veien.



Figur 2-3: Sikt mot vest/fv. 115 langs Skjørtensvingen. Kilde: Google Street View mai 2019.

2.1.1 Tilbud for gående og syklende

Tilbudet for gående og syklende langs fv. 115 er bra. Det er en ca. 2,7 m bred gressrabatt mellom gang- og sykkelveien og kjørebanen. Bredden på g/s-veien på 3 m vurderes tilstrekkelig ettersom det er få målpunkt langs strekningen, og dermed forventes det få gående. Traséen vurderes mest aktuell for syklende til/fra Aksim og nærliggende områder.

Det er ikke gang- og sykkelvei langs Skjørtensvingen, men en gang- og sykkelvei som følger en egen trasé gjennom skogen sør for veien. Det vurderes også å være et godt tilbud. Når man kommer inn på Skjørtensvingen igjen er det ikke separat tilbud, men her er trafikkmengdene lavere, og det er generelt god sikt langs jordene.

2.1.2 Kollektivtilbud

Det er én kollektivholdeplass ved planområdet. Skøridalen holdeplass ligger langs Skjørtensvingen ved krysset med fv. 115. Holdeplassen ser ikke ut til å være skiltet. Veien er heller ikke utformet med holdeplass i form av hverken busslomme eller kantstopp.

Ved holdeplassen stopper flere kollektivruter, rute 405 Askim stasjon/Huagen-Skiptvet, rute 451 Askim (skolerute), rute 457 Askim/Vamma, rute 640 Askim-Mysen/Sarpsborg-Mysen. I Entur reiseplanleggeren vises samlet sett ca. én avgang i timen mellom kl 7 og kl 20 i retning Askim på ukedager. Mot Skjørten/Sarpsborg er det ca. én avgang i timen mellom kl 5:30 og kl 16 på ukedager.

Holdeplassen er nært planområdet, men det er lav frekvens på rutene. Dette vurderes å gjøre tilbudet lite attraktivt, særlig i konkurranse med bilen.

2.2 Trafikkmengder

Det ble gjennomført en radartelling av biltrafikk langs fv. 115 i uke 42 og 43 i 2025. Grunnet merkbart lavere tall i et par av dagene i uke 43 er bare tall fra uke 42 benyttet i beregning av døgntrafikken. Ved bruk av faktormetoden er årsdøgntrafikk (ÅDT) beregnet til 5300 kjt/døgn. Tungtrafikkandelen er beregnet til 6 %.

Trafikkmengde i Skjørtensvingen er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Siste ÅDT oppgitt er 600 kjt/døgn i 2024. Tungtrafikkandelen oppgitt til 10 %.

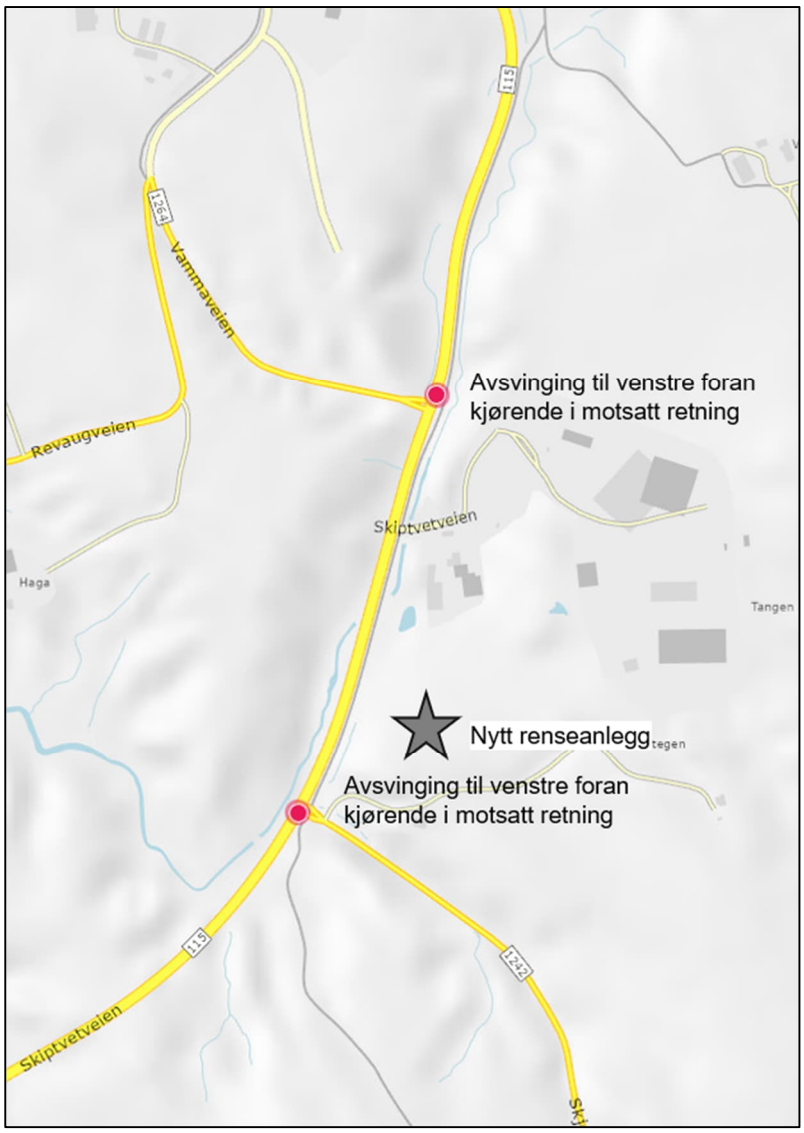
Det er ikke gjennomført tellinger av antall syklende og gående. Basert på arealbruken i området, stort sett gårdsbruk med få hus og ingen butikker, vurderes det å være få gående og syklende, og færre gående enn syklende.

2.3 Trafikkulykker

Kartlegging av trafikkulykker i området er gjort gjennom innhenting av data for perioden fra og med 2020 til og med 2024 fra Norsk vegdatabank (NVDB). De registrerte trafikkulykkene er politirapporterte ulykker med personskade. Ulykkene må ha inntruffet på offentlig- eller privat vei, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk. Ulykkesdataene inneholder informasjon om sted, tid, type ulykke, involverte, forhold (vær, føre etc.) og liknende.

Tidligere erfaringer viser at det på et generelt grunnlag er noe underrapportering av ulykker, spesielt for fotgjenger- og sykkelulykker. Dette gjelder imidlertid generelt, og ikke spesielt for veinettet ved planområdet.

Det er registrert to ulykker i nærhet til planområdet de siste 5 årene, se figur 2-4. Begge to har ulykkeskode avsvinging til venstre foran kjørende i motsatt retning.



Figur 2-4: Ulykker i nærhet til planområdet. Kilde: NVDB.

Begge ulykkene skjedde på vinterhalvåret og værforholdet er beskrevet som «dårlig sikt, tåke eller dis»**.** I nordligste kryss er det ikke venstresvingefelt, kun passeringslomme. Der skjedde ulykken mellom en personbil og en buss. I krysset med Skjørtensvingen skjedde ulykken mellom en lastebil og en personbil.

Tyngre kjøretøy bruker lenger tid på å akselerere og bremse og langs en vei med fartsgrense på 80 km/t bidrar dette til ulykkesrisiko i kryss. Venstresvinger har også høyere skaderisiko enn høyresvinger.

Det er ikke tilstrekkelig antall ulykker for at det langs strekningen kan klassifiseres som *ulykkespunkt* (minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 m) eller *ulykkesstrekning* (minimum 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 1 km).

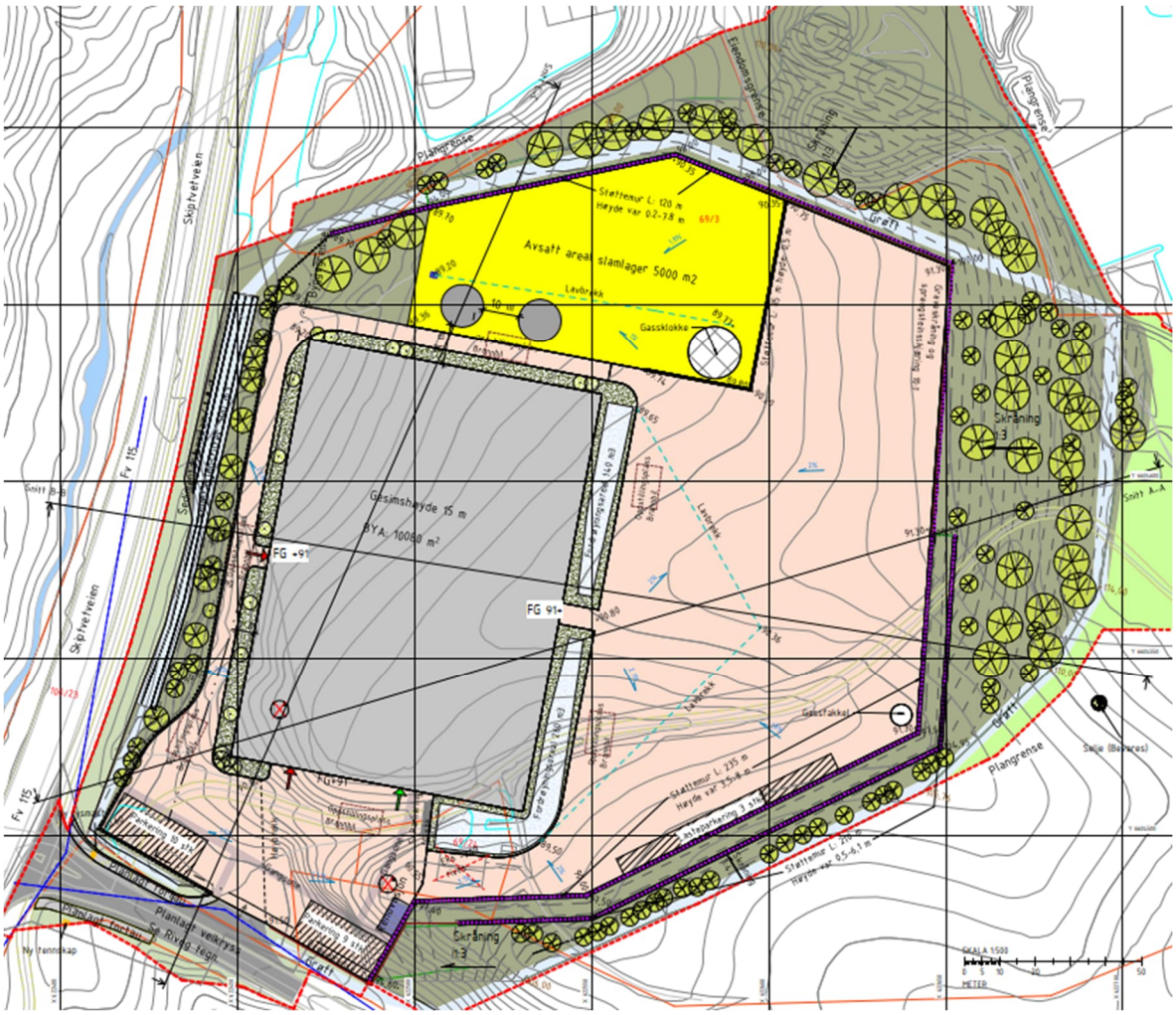
Området vurderes ikke særlig ulykkesutsatt.

3 Planforslaget

Tiltaket er et nytt felles avløpsrenseanlegg for Indre Østfold kommune inkl. slamlager og et biogassanlegg. I renseanlegget inngår også kontor og andre fasiliteter for ansatte. Nye overføringsledninger fra eksisterende anlegg samt utløpsledning til resipient i Glomma inngår ikke som del av denne reguleringen.

Adkomsten til anlegget er planlagt via fv. 1242, Skjørtensvingen. Eksisterende avkjørsel i nærhet til krysset med fv. 115 fjernes i forbindelse med planforslaget.

Figur 3-1 viser planforslaget.



Figur 3-1 Illustrasjonen viser konseptløsning. Planlagt renseanlegg er vist i grått mens arealer for biogassanlegget er vist med gult. Kilde: Sweco.

Det er planlagt 10-15 bil parkeringsplasser for ansatte og 10 bil parkeringsplasser for besøkende. Det blir oppstillingsplass for én semitrailer Parkering er plassert nærmest adkomsten fra Skjørtensvingen og innganger.

Anlegget er i tidligfase og er foreløpig ikke prosjektert, men følgende er lagt til grunn ved utarbeidelse av illustrasjonsplan:

- Avløpsrenseanleggets fotavtrykk maksimum vil være 12000 m^2.
- Biogassanlegget består av tanker og slamlager. Det er avsatt 5000 m^2 til anlegget.

4 Turproduksjon

4.1 Grunnlag

4.1.1 Drift

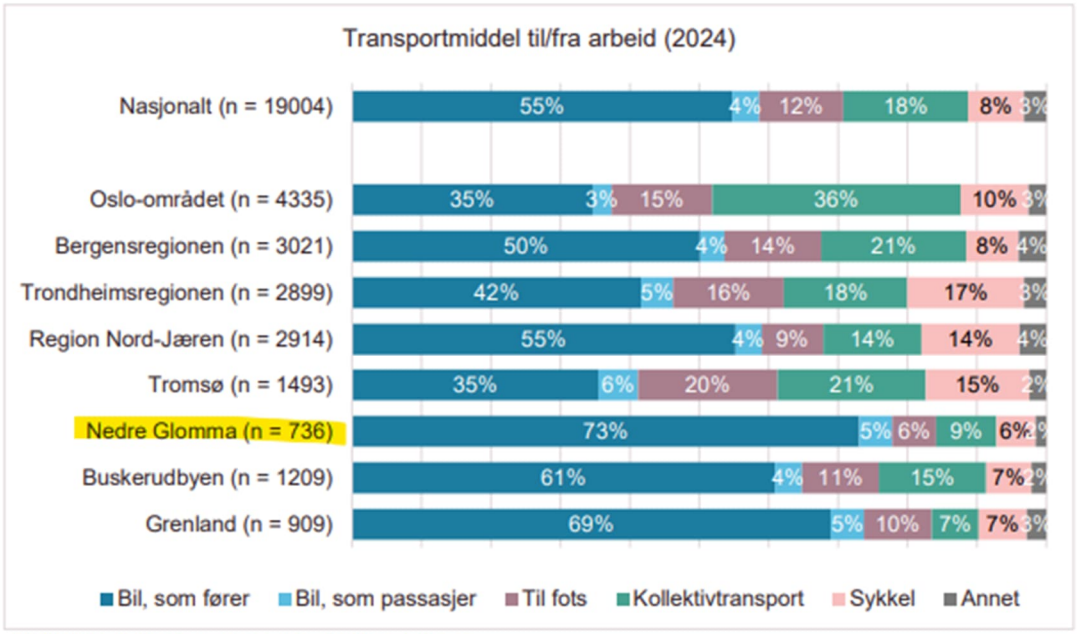
Turproduksjon estimeres basert på grunnlag oppgitt av Indre Østfold kommune om driftsituasjon i anlegget.

Turproduksjon til anlegget består av slamtransport, varelevering, besøkstrafikk og ansattes reiser.

- **Slamtransport:** Slamtransport skjer på dagtid mellom kl 7-16. Det er noe sesongvariasjon, og transport er størst på våren og høsten. Høysesong er mai til september, med flere transporter daglig i oppholdsvær. Det er estimert 150 slamtransporturer per år, 150 turer til og 150 turer fra. Transport skjer med lastebil.
- **Varelevering:** Det er estimert mellom 3-5 vareleveranser i uken. Disse skjer med varebil/lastebil.
- **Besøkstrafikk:** Mengden besøkstrafikk vurderes begrenset. Det forutsettes 2-3 besøkende per dag.
- **Ansattes reiser:** Ansatte jobber dagtid. Det er estimert ca. 10 ansatte som er til stede hver dag. Det forutsettes 2 turer per ansatt. Enkelt ansatte har også hjemmevakt utenom ordinær arbeidstid.

4.1.2 Reisemiddelfordeling

All slamtransport, varelevering og besøkstrafikk forutsettes å være med bil. Ansatte reiser kan også tas med kollektiv og sykkel. Gange vurderes lite relevant som transportmiddel til og fra planområdet, men alle som tar kollektiv vil måtte gå til/fra holdeplassen i Skjørtensvingen. Figur 4-1 viser reisemiddelfordelingene for reiser til/fra arbeid nasjonalt og per region. Nedre Glomma er uthevet da dette vurderes mest representativt for Indre Østfold kommune. Nedre Glomma inkluderer Fredrikstad og Sarpsborg, to kommuner i nærheten til Indre Østfold kommune.



Figur 4-1: Reisemiddelfordeling for arbeidsreiser til/fra jobb. Kilde: Nasjonal Reisevanundersøkelse 2024.

Det er 78 % av arbeidsreiser som tas med bil, derav 73 % som fører, og 5 % som passasjer. Det er 6 % av reiser som tas til fots, 6 % med sykkel, og 9 % med kollektiv.

For planområdet er det forutsatt ingen reiser til fots. Grunnet lav frekvens på busstilbudet vurderes det å være få som reiser med kollektiv. Med avrundede tall er det forutsatt følgende reisemiddelfordeling:

- 90 % som reiser med bil
- 5 % som reiser med sykkel
- 5 % som reiser med kollektiv

4.2 Produsert trafikk

Basert på oppgitt grunnlag beregnes turproduksjonen for renseanlegget. Trafikken i høysesongen regnes som dimensjonerende for veinettet. Turproduksjon per ukedag er dermed kun beregnet for høysesong. Trafikken i høysesongen er brukt videre i vurderinger av trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Personturer per aktivitet oppsummeres i tabell 4-1. Slamtransport er oppgitt per år, og det må derfor estimeres turer per ukedag. Det er satt til 2 slamtransporter (2 turer til og 2 turer fra). Dette betyr at en måned (4 uker) i høysesongen har totalt 80 turer, som utgjør ca. 25 % av alle turene i et år. Dette vurderes å være et konservativt estimat som fanger opp den verste belastningen som anlegget påfører veinettet. Varelevering må også estimeres per ukedag, men her er det mindre usikkerhet fordi turer er oppgitt per uke i utgangspunktet.

Tabell 4-1: Turproduksjon for renseanlegget - persontur er

Aktivitet	Persontur er			
	Antall turer	Enhet	Antall turer - høysesong	Enhet
Slamtransport	300	Per år	4	Per ukedag
Varelevering	10	Per uke	2	
Besøkende	6	Per ukedag	6	
Ansatte	20	Per ukedag	20	

Turproduksjon per reisemiddelfordeling oppsummeres i tabell 4-2.

Tabell 4-2: Persontur er per hverdag – høysesong fordelt på reisemiddel

Aktivitet	Persontur er per hverdag - høysesong				
	Bilfører	Kollektivt	Sykkel	Til fots	Sum
Slamtransport	4	0	0	0	4
Varelevering	2	0	0	0	2
Besøkende	6	0	0	0	6
Ansatte	18	1	1	0	20
Sum	**30**	**1**	**1**	**0**	**32**

Beregningene viser at renseanlegget vil produsere en yrkesdøgntrafikk (YDT) på ca. 30 kjt/døgn i høysesongen. Dette blir en ÅDT på maks ca. 20 kjt/døgn. ÅDT er beregnet med 230 arbeidsdager per år.

Av ca. 30 daglige turer med bil er det 6 (slamtransport og varelevering) som tas med tunge kjøretøy. Det gir en tungtrafikkandel på 20 %. Den andelen vil være lavere i morgen- og ettermiddagsrushet når personbiltrafikken knyttet til ansatte dominerer. Den største andelen av trafikken til/fra renseanlegget er personbiler.

4.3 Fordeling av trafikk på veinettet

Basert på veinettet er det forutsatt at 80 % av trafikken kjører til/fra fv. 115, og 20 % av trafikken kjører til/fra Skjørtensvingen fv. 1242. Det blir 24 flere kjt/døgn gjennom krysset fv. 115 x Skjørtensvingen per yrkesdøgn.

Videre er det forutsatt en fordeling på 70 % til/fra fv. 115 nord, og 30 % til/fra fv. 115 sør.

ÅDT langs fv. 115 vil ikke merkbart økes på grunn av renseanlegget. Dagens ÅDT er 5300 kjt/døgn, og 11 kjt/døgn i tillegg i retning mot Askim og 5 kjt/døgn i retning mot sør har liten betydning.

Langs Skjørtensvingen er dagens ÅDT mye lavere, 600 kjt/døgn, men her er økningen også lavere. Mer trafikk skal ut mot fv. 115, og dermed er det bare en liten andel av ÅDT fra renseanlegget som belaster Skjørtensvingen, kun 4 kjt/døgn. Dette har liten betydning.

4.4 Fremtidig trafikk

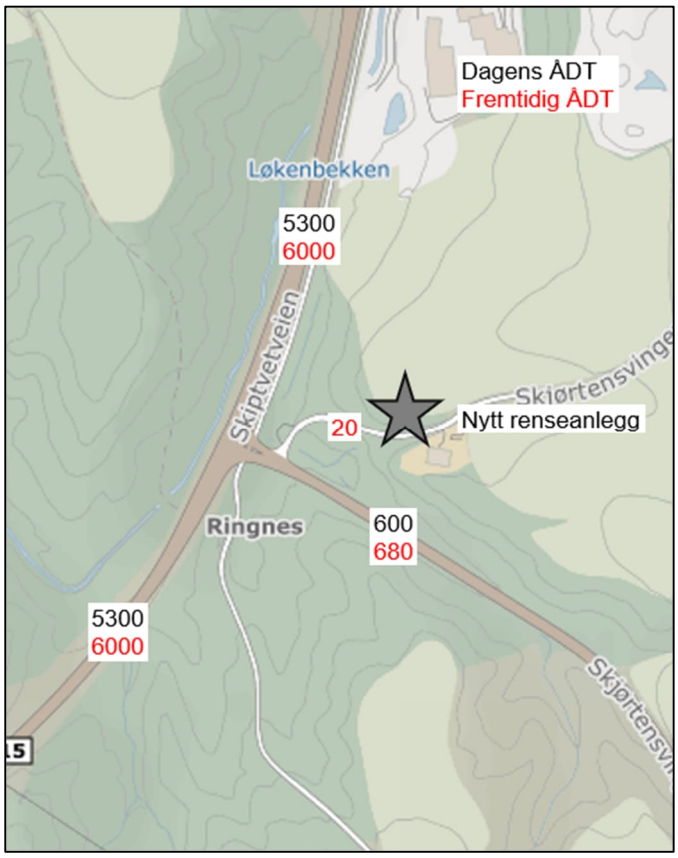
Basert på prognoser for fremtidig trafikk forventes det en generell trafikkvekst i årene fremover langs veiene som tilgrenser planområdet.

Framskrivninger av biltrafikk er gjort basert på prognosene som brukes i EFFEKT[1], et verktøy for samfunnsøkonomiske nytte-kostnadsanalyser av veg- og trafikktiltak. Framskrivingsår er satt til 2040. Dette gir etter prognosene for Østfold en trafikkøkning på 13% i de tilgrensende veiene, fv. 115 og fv. 1242. Nyskapt trafikk fra renseanlegget er ikke lagt til i tillegg fordi det regnes å hensyntas som en

[1] EFFEKT versjon 6.87

del av den generelle trafikkveksten. Trafikken knyttet til renseanlegget vil utgjøre en svært liten del av denne økningen (5-10 kjt/døgn på de ulike vegene).

ÅDT i dagens og fremtidig situasjon vises i figur 4-2.



Figur 4-2: ÅDT for dagens situasjon (år 2025) i svart og fremtidig situasjon (år 2040) i rødt. Kilde: Norkart redigert av Sweco.

5 Trafikale vurderinger

5.1 Trafikksikkerhet

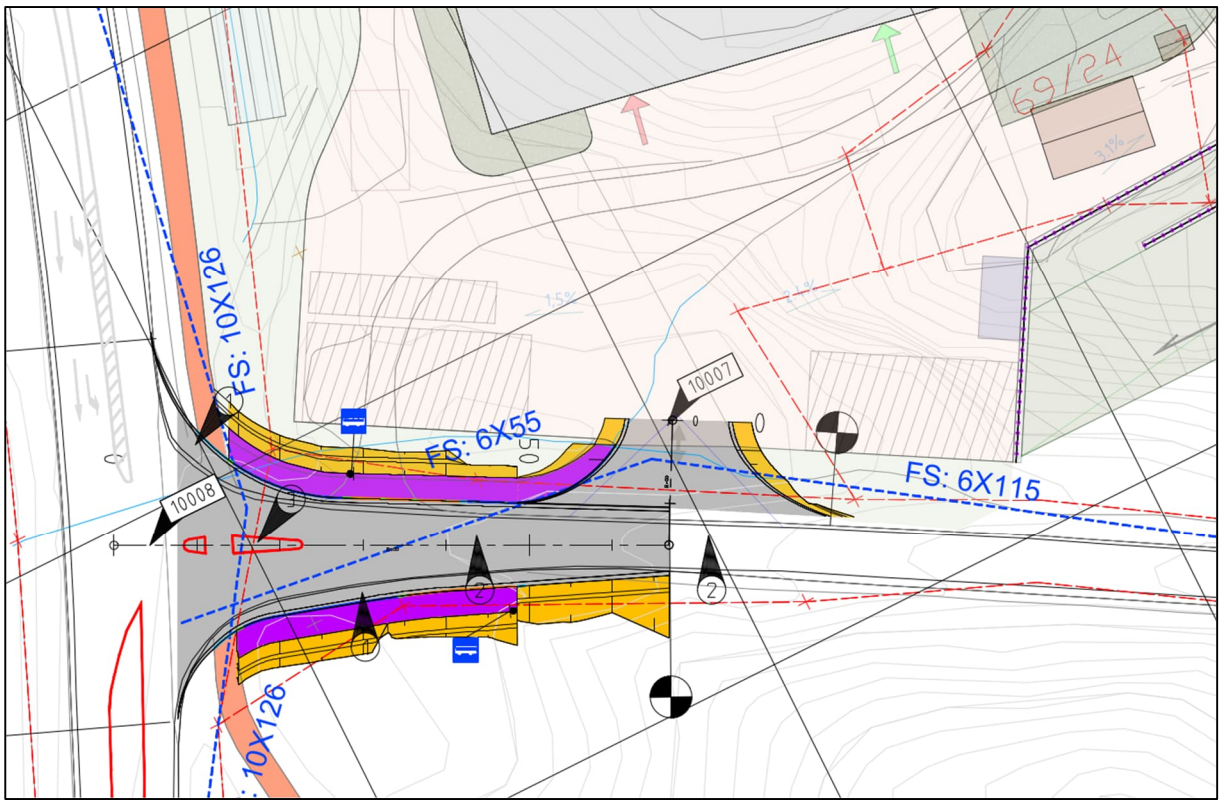
5.1.1 Kryss fv. 115 X Skjørtensvingen

Krysset fv. 115 X Skjørtensvingen er allerede etablert med tiltak som forbedrer trafikksikkerheten. Venstresvingefeltet reduserer risiko for påkjøring bakfra, og reduserer risiko for at noen tar en tidsluke som er for kort. Trafikkøyen etablerer hvor kjørende skal plassere seg i krysset, og gir gående og syklende et areal hvor de kan vente. Da kan de krysse én trafikkretning av gangen.

Gang- og sykkelveien har ca. 5 m avstand fra markert kjørefelt. Dette gir bedre sikt mellom kjørende som skal svinge til høyre og gående og syklende. Kjørende får plass til å vike uten å risikere påkjørsel bakfra fra kjørende som fortsetter nordover.

5.1.2 Adkomst renseanlegg

Selv om det forventes få gående og syklende til renseanlegget bør det etableres trafikksikre løsninger frem til inngangene til bygget. Nærbilde av adkomsten og innganger til bygget vises i figur 5-1.



Figur 5-1: Nærmere utsnitt av illustrasjon som viser parkeringsområder, innganger og adkomst. Den grønne pilen viser inngang for ansatte og besøkende. Kilde: Sweco.

Veitegningen viser at fortau etableres langs Skjørtensvingen mellom fv. 115 og adkomsten. For å oppfordre til at de som kan sykler eller reiser med kollektiv er denne koblingen spesielt viktig.

I det videre arbeidet bør det vurderes om det er mulig å bedre tilrettelegge for gående og syklende inne på tomten. Det er et stort og utflytende kjøre- og parkeringsareal som skal krysses. Det bør vurderes om parkeringen kan flyttes eller utformes på en måte der det er en separat trasé for gående og syklende.

5.1.3 Bussholdeplass - Skøridalen

Bussholdeplassene i dagens situasjon er ikke skiltet og har ingen venteareale eller annen utforming. I planforslaget foreslås det at holdeplass i begge retninger utformes som kantsteinsstopp. Det er godkjent gjennom fravvikssøknad at det ikke er behov for busslomme siden holdeplassen ligger nærme krysset med fv. 115 og det vil være lavt fartsnivå her. På nordsiden etableres det fortau mellom fv. 115 og adkomsten til renseanlegget. På sørsiden av vegen etablere det fortau til fv. 115. Fortau på begge sidere vil fungere som venteareal for busspassasjerer.

5.2 Fremkommelighet

Det forventes lite trafikk til/fra renseanlegget. Det vurderes ikke å skape noen avviklingsproblemer i området.

Langs fv. 115 er det allerede et 50 m langt venstresvingefelt. Det er ikke visst nøyaktig antall venstresvingende i makstimen i dag, men renseanlegg vil bidra med ca. 8-10 venstresvingende per døgn med den retningsfordelingen som er antatt. Antallet i makstimene vil dermed være lavere. Basert på beregningsmodellen for venstresvingefelt fra Statens vegvesen og trafikkmengdene langs fv. 115 vurderes dette å være en tilstrekkelig lengde.

Skjørtensvingen er ikke markert med høyre- og venstresvingefelt men er bred nok inn mot krysset at det er mulighet for at høyresvingenende kan kjøre forbi venstresvingende. Dette reduserer sannsynlighet for kødannelse.

5.3 Parkering

Kommuneplanens arealdel oppgir parkeringsnormen for Indre Østfold kommune. Parkeringsnormen for næringsbebyggelse utenfor sentrum er:

- maks 2 bil parkeringsplasser per 100 m^2 BRA
- min 2 sykkel parkeringsplasser per 100 m^2 BRA [2]

For et renseanlegg med veldig mye areal per ansatt der det forventes lite besøkstrafikk, vil dette gi langt flere parkeringsplasser (bil og sykkel) enn det er behov for. Planforslaget viser totalt 20-25 bil parkeringsplasser, noe som vurderes fortsatt som mer enn nødvendig. For 10 ansatte og noen besøkende per døgn vurderes 15 p-plasser å være tilstrekkelig.

Det bør etableres 4 sykkelparkeringsplasser i nærhet til inngangen som skal brukes av de ansatte.

5.4 Tiltak for å redusere biltrafikk

For å redusere personbilbruken kan man vurdere å innføre restriktive tiltak, som å redusere antall parkeringsplasser i forhold til antall ansatte eller innføre parkeringsavgift. I tillegg kan man innføre belønningsordninger for de som reiser med sykkel eller kollektiv sånn at ansatte ikke bare opplever tiltakene som en straff. Restriktive tiltak bør ses opp mot mulighetene ansatte har for å endre reisevaner. Plasseringen av renseanlegget og et begrenset kollektivtilbud vil gjøre det svært vanskelig for mange å komme seg til jobben uten bil. Sykling er mer fleksibelt og kan være aktuelt for de som bor i og rundt Askim, men det forventes at ansatte vil bo spredt rundt i kommunen eller nærliggende kommuner.

Med så få ansatte vurderes det mindre aktuelt med svært restriktive tiltak, og bedre å fokusere på å tilrettelegge godt for syklende.

[2] Kommuneplanens arealdel 2024 – 2035, Planbestemmelser og Retningslinjer, Indre Østfold Kommune