

Beregnet til
Ås Byutvikling AS

Dokument type
Trafikkanalyse

Dato
Juni 2022

LANGBAKKEN FELT B3 TRAFIKKANALYSE



LANGBAKKEN FELT B3 TRAFIKKANALYSE

Oppdragsnavn **Langbakken, Ås - Felt B3 - Trafikkanalyse**
Prosjekt nr. **1350050338**
Mottaker **Ås Byutvikling AS**
Dokument type **Trafikkanalyse**
Versjon **1.1**
Dato **16.06.2022**
Utført av **Magne Fjeld**
Kontrollert av **Elin Børrud**
Godkjent av **Magne Fjeld**

Rambøll
Hoffsveien 4
Postboks 427 Skøyen
0213 Oslo

T +47 22 51 80 00
F +47 22 51 80 01
<https://no.ramboll.com>

INNHOLDSFORTEGNELSE

1.	Innledning	2
1.1	Bakgrunn	2
1.2	Planområdet	2
1.3	Planforslaget	3
2.	Dagens situasjon	5
2.1	Områdebeskrivelse	5
2.2	Vegforhold og trafikkdata	5
2.3	Gående og syklende	6
2.4	Trafikkulykker	7
2.5	Kollektivtilbud	8
2.6	Parkering	9
3.	Trafikkgenerering	10
3.1	Dagens trafikk til planområdet	10
3.2	Ny trafikk til planområdet	10
3.3	Trafikkfordeling	11
4.	Trafikale konsekvenser	13
4.1	Gående og syklende	13
4.2	Trafikksikkerhet	14
4.3	Kollektivtrafikk	14
4.4	Parkeringsbehov etter offentlige normer/krav	14
5.	Mobilitetsbetraktninger	15
5.1	Tiltak som kan utføres som en del av utbyggingen	15
5.2	Tiltak som ligger utenfor planforslaget	16
5.3	Bedre tilrettelegging for gange og sykkel	17
6.	Tiltaksbehov og oppsummering	18

1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

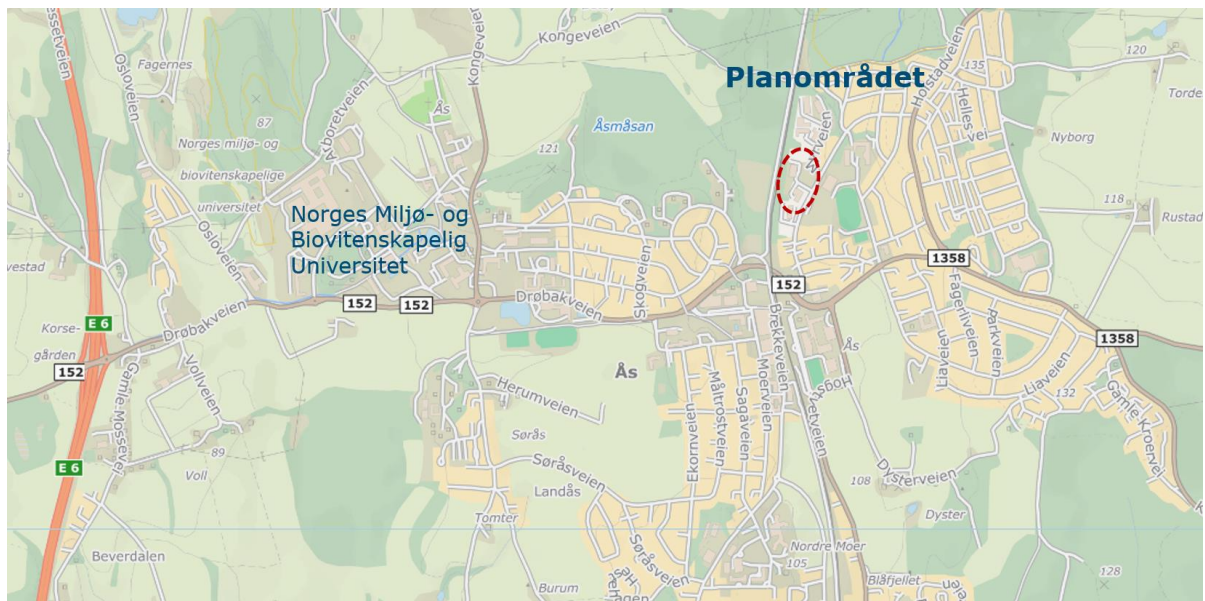
Langbakken felt B3 i områdereguleringen for Ås sentralområde består i dag av industribygg og boligbebyggelse. Dagens virksomhet planlegges revet og erstattet av boliger i form av blokkbebyggelse med noe varierende tetthet og høyde. Det vil også bli noen rekkehus på området.

Rambøll er i denne sammenheng engasjert for å utarbeide en trafikkanalyse som beskriver de trafikale konsekvensene av tiltaket.

Trafikkanalysen beskriver den trafikale situasjonen i dag og sammenligner denne mot en fremtidig situasjon med etablering av boligblokker og noen rekkehus. Trafikkanalysen tar utgangspunktet i en tilsvarende analyse gjennomført i 2020 for felt B1 litt lenger nord i Myrveien. Den beskriver forhold for myke trafikanter og beregner trafikkmengder. Det gjøres vurdering om trafiksikkerhet, trafikkavvikling, parkering, fremkommelighet og adkomst.

1.2 Planområdet

Planområdet ligger i Ås kommune og avgrenses av jernbanen i vest, boligbebyggelse i nord, industri i sør og idrettsanlegg og skole i øst. Planområdet er i dag en del av et større industriområde som er tenkt gradvis omdannet til utviklingsformål.



Figur 1 Planområdets beliggenhet. Bakgrunnskart: Finn.no



Figur 4 Situasjonsplan vist i planinitiativet. Kilde: DARK Arkitekter.

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Områdebeskrivelse

Planområdet ligger i Ås, nært til Norges Miljø- og biovitenskapelige universitet, Ås sentrum, Ås stasjon og E6. Området karakteriseres i dag av boligbebyggelse, industri, skole og idrettsanlegg. Planområdet ligger sentralt i forhold til barneskole, ungdomsskole, videregående skole, og universitet. I gangavstand ligger Ås stadion i øst, Ås stasjon og Ås sentrum i sør, samt flere butikker og restauranter.

2.2 Vegforhold og trafikkdata

Planområdet avgrenses av vegen Langbakken i øst og Myrveien i nord. Området har i dag adkomst vis a vis stadionanlegget, men også via felles atkomstveg fra sør. Langbakken og Myrveien har fartsgrense 30 km/t og er begge kommunale veier. Det er anlagt flere fartsdempere (humper) i Langbakken. Denne vegen er i dag en kombinert boliggate/samleveg med tilhørende industrivirksomhet. Vegen er opparbeidet i 5 – 6 m bredde + fortau/gang- og sykkelveg. Langbakken ligger i svak stigning mot nord forbi planområdet. ÅDT-tall foreligger ikke, men er beregnet å være ca 1.500 kjt/døgn i syd og avtar mot 400 kjt/døgn lenger nord, se fig. 5.

Myrveien er ca 5 m bred, uten fortau og ligger relativt flatt med flere avkjørsler inn til de ulike eiendommene langs veien. Krysset Myrveien x Langbakken er et uregulert kryss der høyreregel gjelder. Sikten i krysset er god.

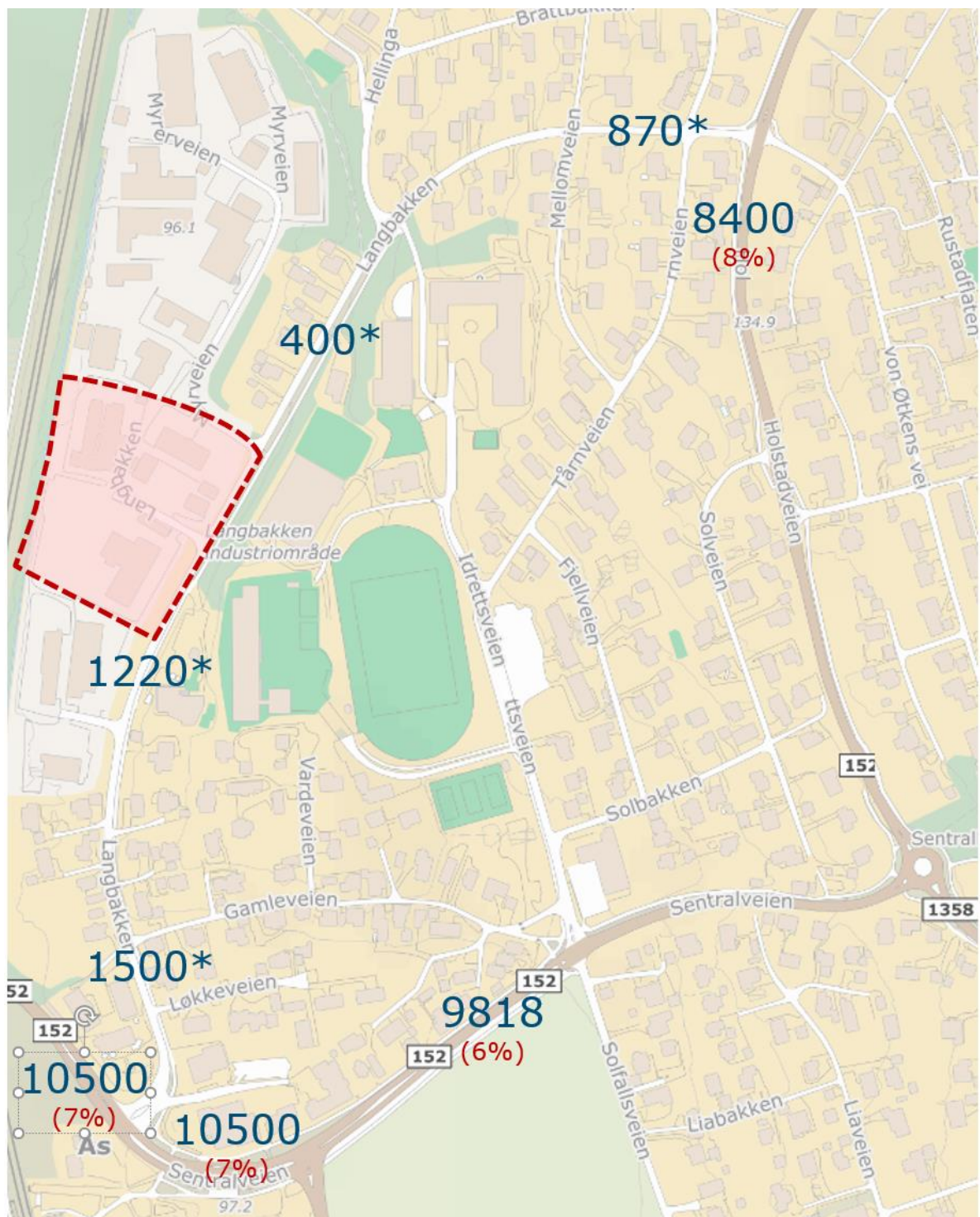
Langs Langbakken går det en parallell gang- og sykkelveg på østsiden, omtrent fra planområdet og nordover forbi idrettsanlegget, fram til krysset med Hellinga. I retning syd går gang- og sykkelveien over i en fortausløsning som følger Langbakken til krysset med Fv152 Sentralveien.

Fv152 Sentralveien er en tofelts forkjørsvei og Langbakken er regulert med vikepliktskilt i krysset med fylkesveien. Sentralveien har ifølge Statens vegvesens vegkart en ÅDT på 10.500 i 2021 (ned fra 11.040 i 2019). I Sentralveien er fartsgrensen 40 km/t. Det er etablert vestresvingefelt vestfra i krysset og kanalisering i begge armer i fylkesveien, samt dråpeøy i Langbakken. Det er opphøyd gangfelt og busslommer øst for krysset. Sikten i krysset er god.

Videre nordover fører Langbakken til Fv152 Holstadveien. Også her er fylkesveien en tofelts forkjørsvei og Langbakken er regulert med vikepliktskilt. ÅDT i Holstadveien er 8.400 kjøretøy/døgn (2021) og fartsgrensen 40 km/t. Det er etablert opphøyd gangfelt over dråpeøy i nordlig arm i krysset.

Den marginale nedgangen i trafikkmengder de siste to årene på hovedvegnettet (Sentralveien og Holstadveien) er sannsynligvis midlertidig og koronapåvirket. Dette har lite å si for konklusjonene videre i notatet.

Det er gjennomført en befaringsundersøkelse for å få oversikt over aktivitetene i og rundt planområdet. Informasjon om omtrentlig BRA for eiendommene i og rundt området er også hentet inn, for senere å beregne omtrentlig ÅDT i Langbakken.



Figur 5 Trafikkmengder (ÅDT, kjt/time) i dagens situasjon med tungtrafikkandel i parentes. Kilde: NVDB. Bakgrunnskart: Finn.no.

*Trafikktall regnet ut ifra kunnskap samlet inn fra befaring, opptelling av boliger bruk av SVVs håndbøker og PROSAM-rapport 317 for generering av trafikk.

2.3 Gående og syklende

Det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter i Myrveien eller innenfor planområdet i dag. Langbakken har ensidig gang- og sykkelvei på østsiden forbi planområdet, mens lenger sør er det etablert ensidig fortau. Nord for planområdet, på strekningen mellom Hellinga og Tårnveien er det ikke spesielt tilrettelagt for myke trafikanter i Langbakken, mens nærmere krysset med

Holstadveien er det etablert fortau. Langs Holstadveien er det ensidig gang og sykkelvei med flere opphøyde gangfelt.

På begge sider av Sentralveien er det gang- og sykkelvei øst for krysset Langbakken x Sentralveien. Det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter langs fylkesveien vest for krysset. Gående og syklende mot vest er tenkt å følge gamleveien under jernbanen og til/gjennom sentrum. Det er flere opphøyde gangfelt i Sentralveien øst for krysset med Langbakken.

Det langsgående tilbudet for gående og syklende i området rundt planområdet er godt. Det er ikke etablert gangfelt i Langbakken, noe som medfører at kryssing i dag skjer der det oppleves formålstjenelig for de myke trafikantene. Statens vegvesens gangfeltkriterier anbefaler ikke gangfelt i 30-sone hvis ÅDT er under 2000 og antall kryssende i gangfeltet makstimen er lavere enn 40. Med dagens bilbaserte næringsvirksomhet og spredte boligbebyggelse i Langbakken, er kravene til gangfelt mest sannsynlig ikke oppfylt. Med liten trafikk, lavt fartsnivå og god sikt, kan kryssing allikevel skje forholdsvis trygt.

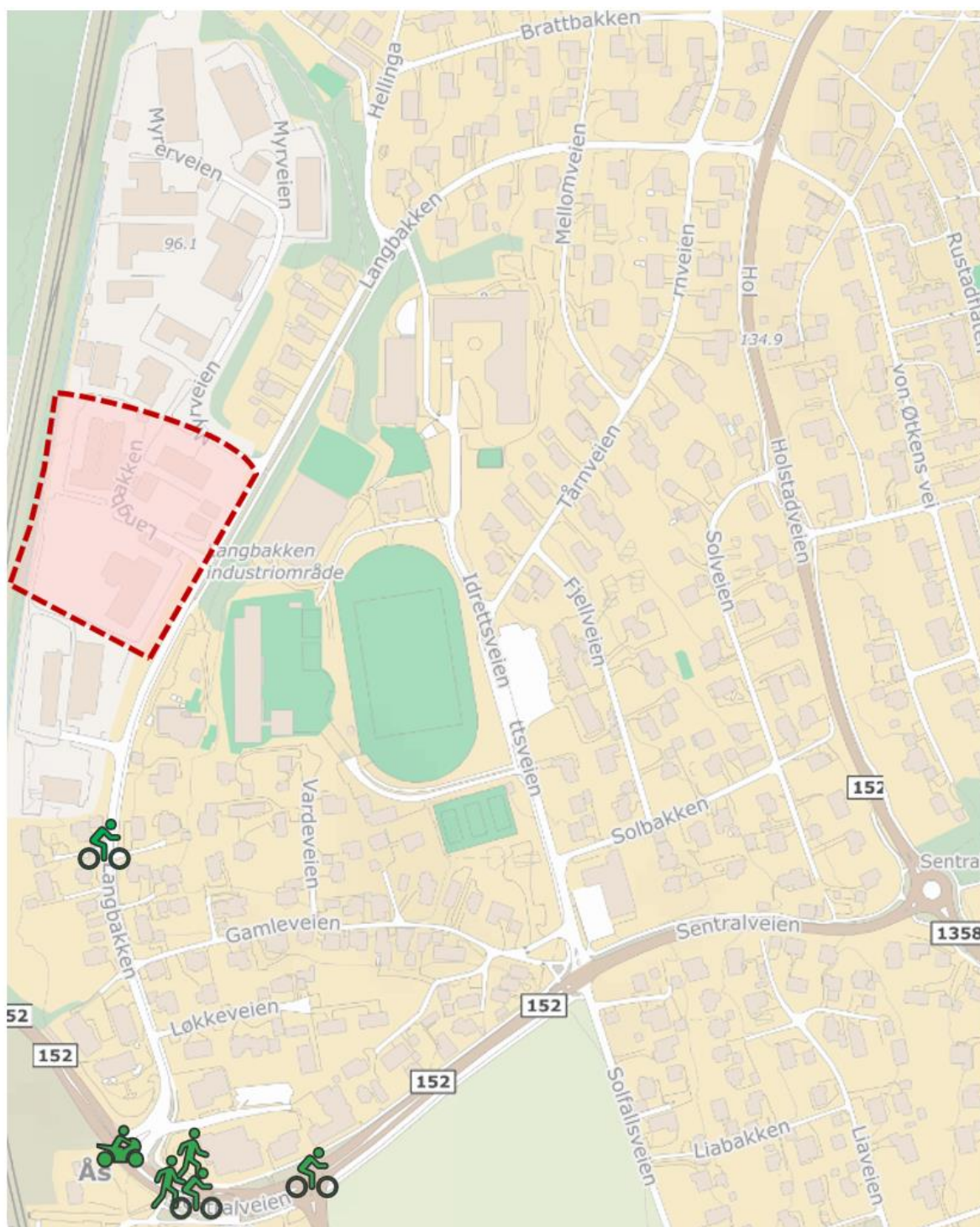
Det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter innenfor planområdet i dag. Samtidig er trafikkmengden liten.

2.4 Trafikkulykker

For å beskrive ulykkesituasjonen er det gjort uttak av politiregistrerte trafikkulykker med personskade fra NVDB i perioden 2010 og fram til i dag.

Det er registrert 6 ulykker i vegnettet i nærheten av planområdet de siste 10 årene. I Langbakken har det skjedd en ulykke der involverte ble alvorlig skadd (gammel informasjon fra før dette ble skjermede personsensitive opplysninger). Dette var en sykkelulykke og skjedde ved påkjøring bakfra ved høyresving. I Holstadveien har det ikke skjedd ulykker i rimelig nærhet. I krysset Langbakken x Sentralveien har det skjedd en mc-ulykke med skadegrad lettere skadd. Ulykken skjedde ved at enslig kjøretøy veltet i kjørebanelen. I gangfeltet over Sentralveien øst for krysset har det skjedd tre ulykker, alle med skadegrad lettere skadd. Involverte i ulykkene varierer mellom bil, fotgjenger og sykkel. Ulykkene skjedde i 2017, 2018 og 2019. Det har etter dette blitt etablert lysregulering ved gangfeltet. Lenger øst for krysset har det skjedd en sykkelulykke. Ulykkene skjedde ved kollisjon mellom sykkel og bil ved kryssing av gangfelt. Figur 6 viser lokasjon og skadegrad for alle ulykkene.

Det er påfallende at så vidt mange ulykker er knyttet til Sentralveien og kryssing av denne av myke trafikanter. Gjennomførte tiltak med signalregulering må forventes å ha god effekt på dette. Ulykkesituasjonen i veinettet tilknyttet planområdet avviker ellers ikke fra det som er forventet på veger av samme type og trafikkmengde. Antall ulykker totalt sett er på linje med sammenlignbare områder.



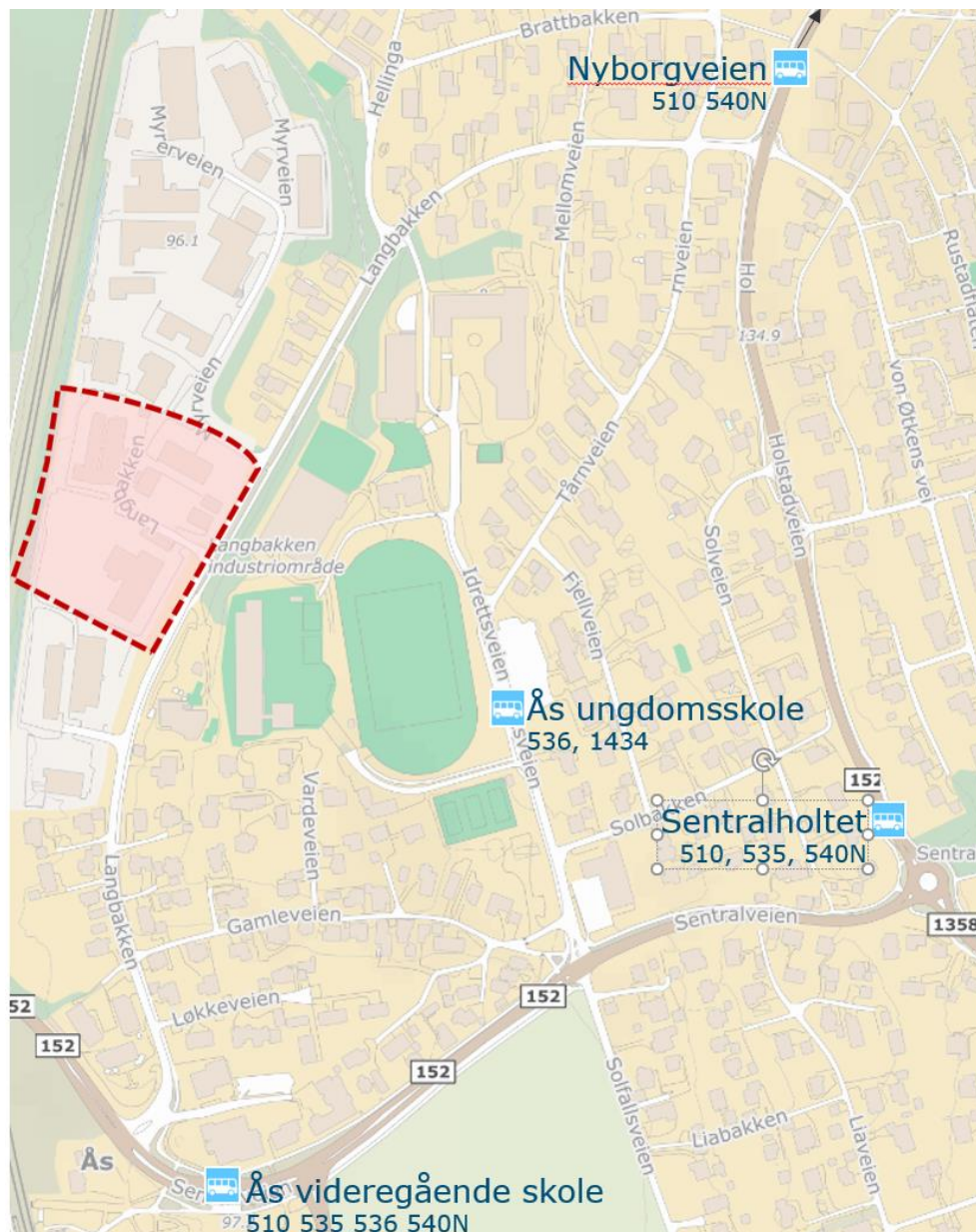
Figur 6 Lokasjon på ulykker i vegnettet i tilknytning til planområdet. Kilde: NVDB. Bakgrunnskart: Finn.no.

2.5 Kollektivtilbud

Det ligger flere bussholdeplasser i nærheten av planområdet, disse er vist i figur 7. I området er det rute 510 mellom Dylrøkke og Bøleråsen via Ski som har hyppigst avgangsfrekvens på 10 min på dagtid og 30 min på kveldstid. Bussrute 535 og 536 er rushtidsbusser mot Kroer og Dyster/Eldor og kjører med avgangsfrekvens på 30 minutter kun i rushtid. Buss 540N er nattbuss og kjører en avgang om natten lørdag og søndag. I tillegg betjenes området av skolebuss 1434 til området øst for Årungen. Bussholdeplassene *Ås videregående skole*, *Ås ungdomsskole* og *Nyborgveien* er nærmeste bussholdeplasser til planområdet. Disse ligger i henholdsvis 600 og 700 meters gangavstand fra planområdet.

Lenger sør for planområdet ligger Ås stasjon med hyppige avganger for både buss og tog. Toget har timefrekvens mellom Moss og Stabekk med 4 - 5 ekstra rushtidsavganger i hver retning. Ved Folloportens åpning er det lagt opp til halvtimesfrekvens på denne linja.

Kollektivtilbudet i området er godt, men med noe gangavstand til både buss og tog.



Figur 7 Bussholdeplasser og ruter i nærheten av planområdet. Bakgrunnskart: Finn.no

2.6 Parkering

Innenfor planområdet er det i dag flere industribygg med parkering, i tillegg til store og mer udefinerte områder til industriformål som også brukes til parkering eller oppstalling av containere.

3. TRAFIKKGENERERING

For å vurdere de trafikale konsekvensene som følge av utbygningen, brukes erfaringstall om hvor mye trafikk som genereres av planlagte fremtidige aktiviteter, sammenlignet med dagens aktivitet til området.

En eiendoms evne til å generere trafikk, er en funksjon av type aktivitet og eiendommens størrelse (kvm eller annen entydig enhet, for eksempel antall boenheter). Statens Vegvesens håndbok V713 Trafikkberegninger og PROSAM-rapport 137 Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus har en del erfaringstall for turgenerering. Erfaringstallene suppleres med eget skjønn og erfaring opparbeidet fra mange års erfaring av tilsvarende vurderinger.

3.1 Dagens trafikk til planområdet

BRA for eksisterende bygg i planområdet er omtrentlig målt fra norgeskart.no. Det er også tatt høyde for evt. flere etasjer.

Eiendommene som ligger innenfor planområdet er Langbakken 18, 20 og 22, samt Myrveien 2.

Tabell 1 Bilturgenerering ut ifra formål i dagens situasjon.

Eiendom	Formål	Areal	Erfaringstall Turer pr 100 m ²	Enhet	Biltur/døgn
Langbakken 18	Bilforr./verksted	1.536 kvm	6	Pr. 100 m ²	92
Langbakken 20	Kontor	2.522 kvm	8	Pr. 100 m ²	202
Langbakken 22	Transp/verksted	209 kvm	3,5	Pr. 100 m ²	7
Myrveien 2	Dyreklinikk	564 kvm	15	Pr. 100 m ²	85
	Sum	-	-	-	386

I dagens situasjon genererer planområdet i underkant av **400 bilturer/døgn**. Dette ansees som et høyt anslag, da ikke all bebyggelse er i effektiv bruk, men mer uttrykk for potensialet i dagens bygningsmasse.

3.2 Ny trafikk til planområdet

Planene for eiendommen er å etablere 345 leiligheter i blokk + 18 småhus med 215 bilparkeringsplasser og 750 sykkelparkeringsplasser, herav 705 for leilighetene og 45 for rekkehusene. Planlagt BRA er 27 200 kvm.

For beregning av turgenerering i fremtidig situasjon er det brukt PROSAM-rapport 137. Planområdet ligger ca. 27 km unna Oslo S. Det er antatt i gjennomsnitt 2,5 personer i leilighetene og 4 i småhusene. Bebyggelsen anses som middels tett/urbant. Dette gir ifølge rapporten et erfaringstall mellom 4,4 - 5,7 for leiligheter med 3 personer, mellom 3,0 - 4,4 for leiligheter med 2 personer og mellom 5,4 - 6,9 (rekkehus med 4 personer). Det antas det et erfaringstall i øvre sjikt for leilighetene. Med 2,5 personer i snitt pr leilighet benyttes en turgenerering på 4,5 turer pr leilighet.

Tabell 2 Bilturgenerering ut ifra formål i fremtidig situasjon.

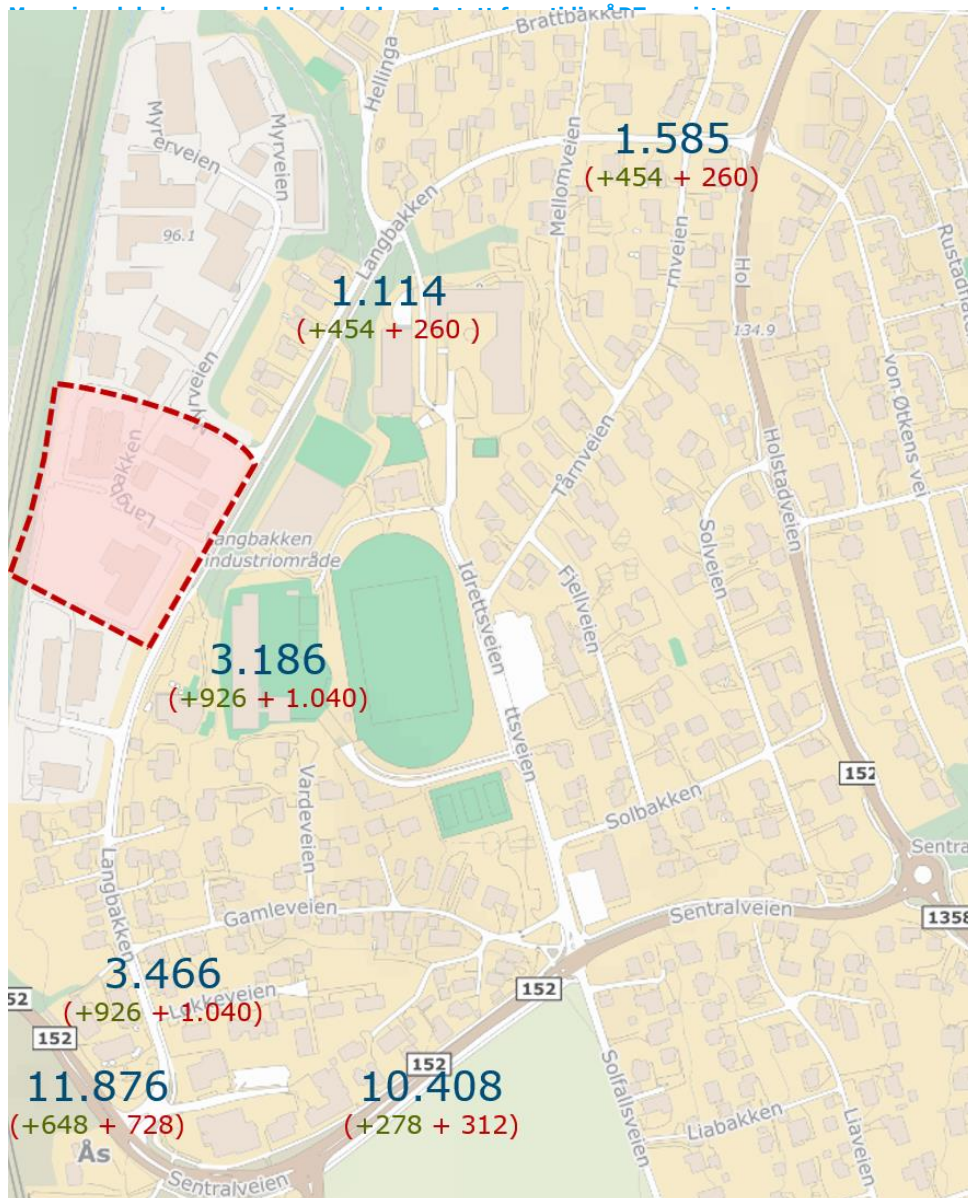
Formål	Antall	Erfaringstall	Enhet	Biltur/døgn
Leiligheter	345	4,5	Pr. leilighet	1.553
Småhus	18	6,0	Pr hus	108
Sum	363			1.661

Tiltaket forventes å generere omtrent **1.650 bilturer/døgn**. Veksten i trafikk etter tiltak kan dermed estimeres til ca 1.300 biler.

Dette er et høyt anslag, basert på erfaringer i PROSAM-rapporten, og ikke hensyntatt normalt lav parkeringsdekning og godt regionalt kollektivtilbud.

3.3 Trafikkfordeling

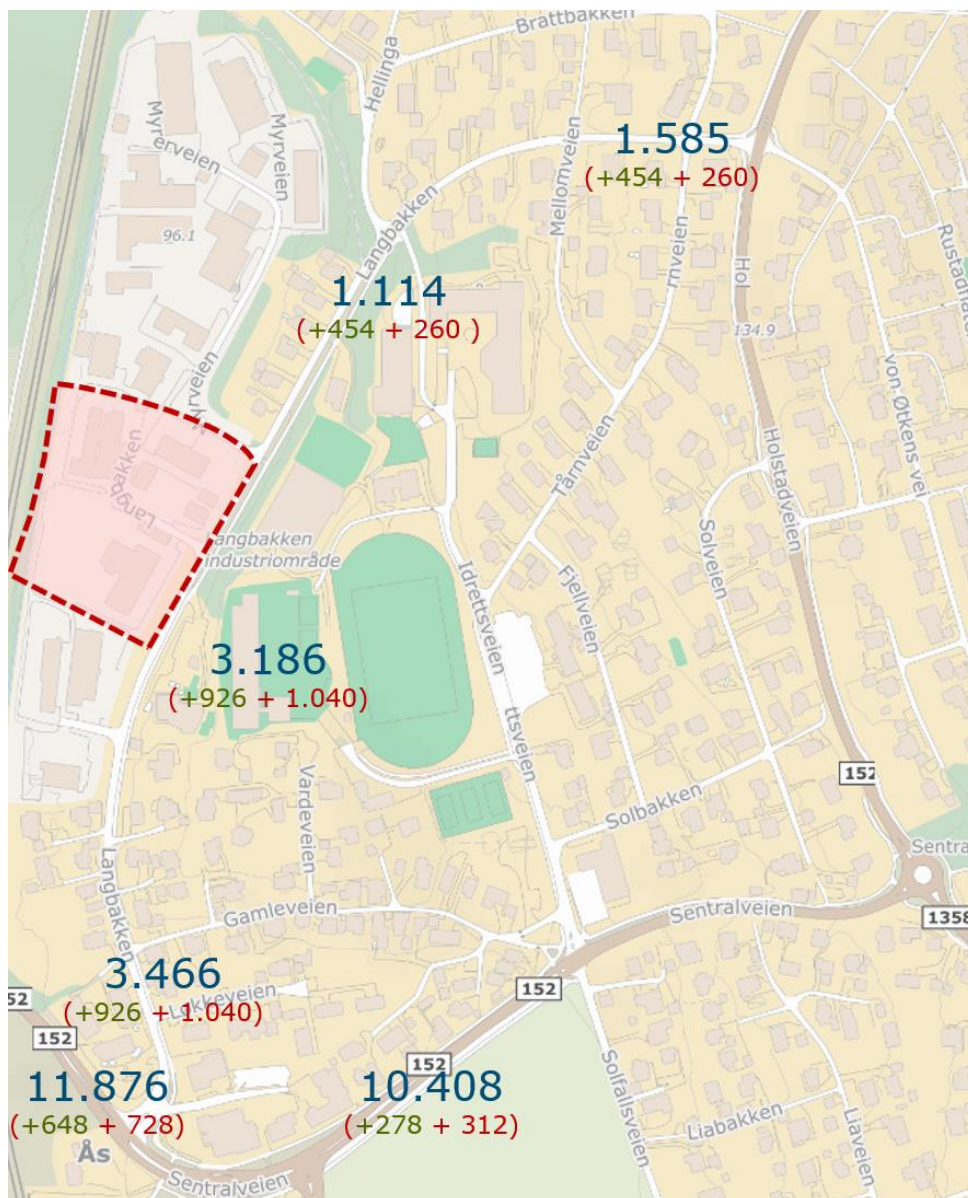
Trafikkveksten vil fordele seg i vegnettet. Den nye bebyggelsen i området vil dels ha adkomst



figur 8, med blå tall. Vi har også tatt med endret trafikkmengde som følge av allerede vedtatte utbygging av felt B1 i Myrerveien (grønne tall) og tillegg nå som følge av felt B3 med røde tall. Tallene for B1 er hentet fra tilsvarende tidligere analyse gjennomført i 2020 for det feltet.

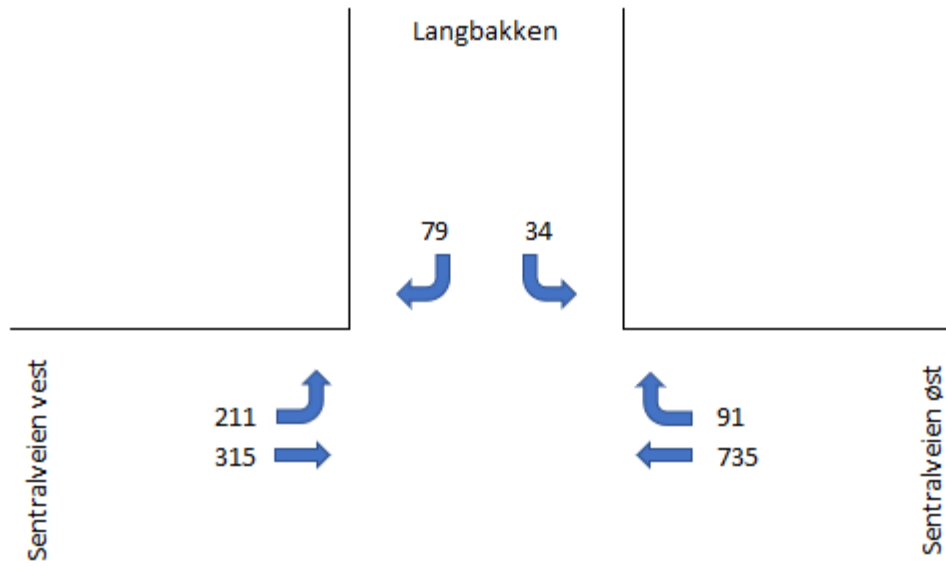
For prosentuell fordeling av den eksisterende og nyskapte trafikken ut på Langbakken er følgende antagelser gjort:

- 20/80-fordeling nord/sør i Langbakken for den nyskapte trafikken og for eksisterende formål
- 30/70-fordeling øst/vest i Sentralveien i rushretning



Figur 8 Fremtidig ÅDT i Langbakken med blåe tall. Endring i ÅDT er vist i parentes (tillegg som følge av B1 med grønt og som følge av B3 med rødt). Bakgrunnskart: Finn.no.

Kryssene Langbakken x Sentralveien og Langbakken x Holstadveien vil også få en økning i trafikkvolum. Det er gjort en forenklet kapasitetsvurdering i krysset Sentralveien x Langbakken. Denne beregningen viser at høyeste belastningsgrad (ettermiddag) her blir på 0,45 etter utbygging av B3. Belastningsgraden beskriver forholdet mellom trafikens volum og kryssets kapasitet. Belastningsgrader under 0,7 – 0,8 er lave belastninger uten køer av betydning.



Figur 9 Fordeling av trafikk i makstime etter utbygging (ettermiddag) av både B1 og B3 for krysset Sentralveien x Langbakken.

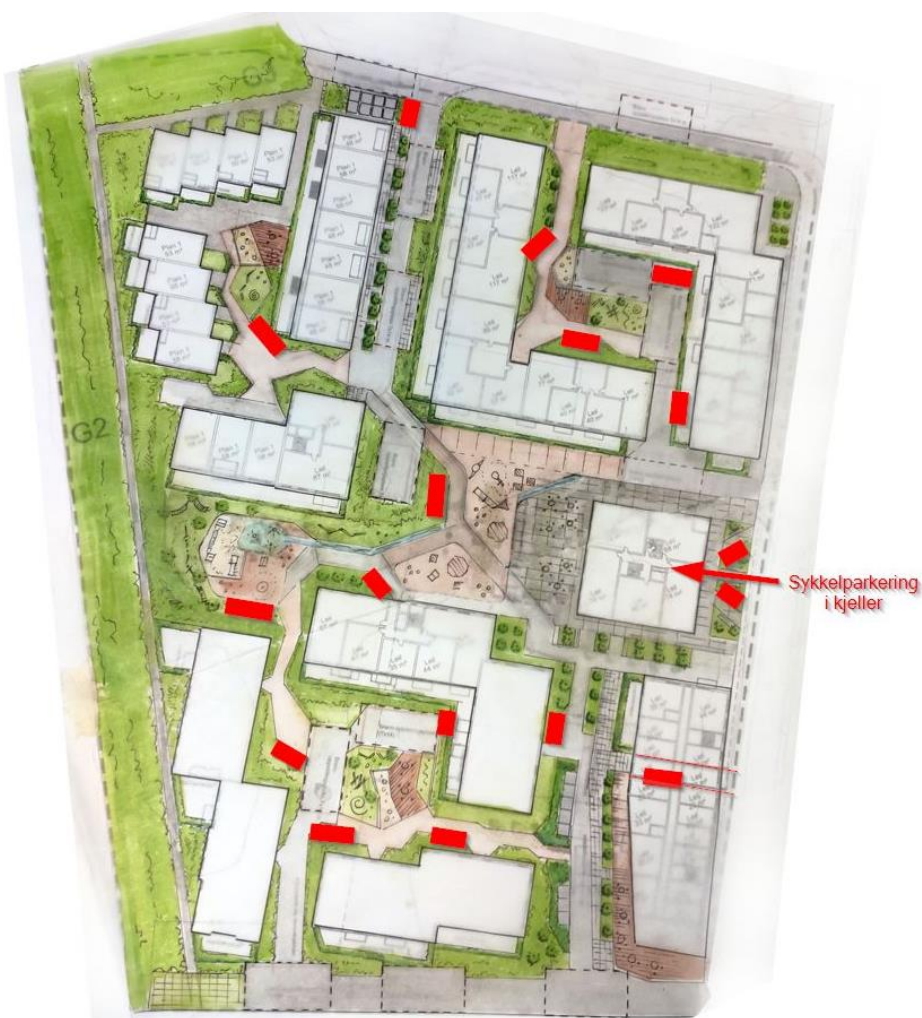
Selv med en «romslig» turgenerering vil man ikke være i nærheten av noe kapasitetsproblem i vegnettet.

4. TRAFIKALE KONSEKVENSER

4.1 Gående og syklende

Det er i dag godt tilrettelagt for gående og syklende i Langbakken, dette opprettholdes og forbedres i planforslaget. Det etableres nytt fortau på vestsiden av Langbakken langs planområdet. Strekingen inngår som en del av regulert fortau fra Langbakken 6 til Hellinga. Ved videre arbeid med planforslaget og utvikling av området for øvrig, bør det vurderes anleggelse av gangfelt for kryssing av Langbakken. Ifølge gangfeltkriteriene, er gangfelt i 30-sone anbefalt på viktige kryssingssteder og som en del av et gangveinnett. Med økt trafikk i Langbakken som følge av utbyggingen, vil kravet til antall kryssende i makstimen gå ned i forhold til for dagens situasjon. Ved ÅDT mellom 2000 og 8000 kjt/d, anbefales gangfelt hvis antall kryssende i makstimen er større enn 20. Tilrettelegging for gående og syklende bør også videreføres internt i planområdet ved videre arbeid.

Det er planlagt etablering av 750 sykkelparkeringsplasser og plassering av disse både utendørs (ca 20%), hovedsakelig ved inngangene i tilknytning til de enkelte enhetene og i kjellere (80%). Se etterfølgende skisse vedr. plassering.



Figur 10 Foreløpig plassering av sykkelparkering.

Dette vil oppmuntre til mer bruk av sykkel istedenfor bil, noe som kan gi lavere trafikkmengder enn forespeilet i rapporten. På den andre siden så vil dette gi en økning av mange trafikanter i området og forutsetter god tilrettelegging for mange trafikanter slik at disse kan ferdes på en trygg og forsvarlig måte.

4.2 Trafikksikkerhet

Det er planlagt innkjøring både fra sør og nord i planområdet, men i kort avstand fra Langbakken. Dette er positivt for trafikksikkerheten, bl.a. i Myrveien, da den nye trafikken ikke vil videreføres lenger inn i Myrveien enn nødvendig.

En økning av trafikkmengder fører generelt og isolert sett, om man ikke gjennomfører tiltak, til flere ulykker. God tilrettelegging for myke trafikanter i Langbakken vil kunne minske risikoen for ulykker og vil også øke følelsen av trygghet i veien. Eventuelle gangfelt må utformes i henhold til Statens vegvesens håndbok V127 Kryssingssteder for gående. Lavt fartsnivå, god sikt og god belysning av gangfeltene er viktig.

4.3 Kollektivtrafikk

Kollektivtilbudet i området er god. Dog kan gåavstander til både tog (900 m) og buss (600 m) gjøre økt tilrettelegging for sykkel mer attraktivt å velge kollektivt. Etablering av sykkelstativ på eller i nærheten av bussholdeplass og jernbanestasjon kan oppmuntre til mer bruk av kollektivtrafikk.

4.4 Parkeringsbehov etter offentlige normer/krav

Det er planlagt etablering av 215 bilparkeringsplasser og 750 sykkelparkeringsplasser. Antallet bilparkeringsplasser er innenfor områdereguleringens krav. Sykkelparkeringsplassene bør planlegges nært hovedinngangene, slik normen gir krav om.

Med en parkeringsdekning på godt under 1 pr boenhet er det sannsynlig at reell turgenerering blir noe lavere enn beregningene i 3.2. Dette gir robusthet i konklusjonene.

5. MOBILITETSBETRAKTNINGER

Nedenfor følger en oversikt av tiltak som kan føre til en mindre bilturgenerering til/fra planområdet enn det ellers ville blitt. Noen av disse tiltakene kan bli, eller er allerede implementert som en del av planforslaget. Andre ligger utenfor planforslagets influensområde, men kan kanskje oppnås ved samarbeid med kommunen, Ruter og statlig jernbanemyndighet.

Videre kan noen tiltak være mer aktuelle for visse deler av planområdet enn andre. Dette avhenger av type boliger/leiligheter.

5.1 Tiltak som kan utføres som en del av utbyggingen

For god virkning av tiltakene listet nedenfor er det viktig at beboerne engasjerer seg og eventuelle borettslag/sameier involverer seg i å opprettholde engasjementet og vedlikeholder de fysiske tilbudene til beboerne.

Effekten av tiltakene vil variere. Erfaringsmessig er det ofte tiltak som koster penger som vil ha størst betydning for reduksjon av biltrafikken. Dette kan være tiltak som f.eks. å kjøpe inn en felles el- sykkel eller eventuelt en sykkelpool, samt etablere mobilitetspunkter, sykkelverksted eller vaskepost for sykler. Det kan også være restriktive (og upopulære) tiltak som å begrense parkeringsmuligheter med bil, eksempelvis redusert mulighet for felles gjesteparkering.

Nedenfor presenteres tiltak som kan vurderes i utbyggingen. Det anbefales også å opprette noen strategisk plasserte mobilitetspunkter i området. På disse punkter kan man samle noen av tiltakene, f.eks. lånebiler, lånesykler, verktøy osv.

5.1.1 Drop-in kontorplasser

I dag er det mange virksomheter som gjør det mulig å arbeide helt eller delvis fra annen plass enn arbeidsplassen, f.eks. hjemmefra. På den måten minsker man behovet for arbeidsreiser. For noen av de som har denne muligheten er det ikke nødvendigvis optimalt å jobbe helt hjemmefra. Dette kan skyldes mangel på utstyr, forstyrrende elementer i hjemmet eller behov for miljøombytte for å prestere godt. Det kan derfor etableres et areal i tilknytning til fellesarealer for sameiet som tilrettelegges for et antall kontorplasser der man kan sitte ved en pult e.l. og arbeide.

5.1.2 Muligheter for å låne bil og sykkel

For å gjøre det mulig for beboerne å klare seg med en bil (i stedet for to) vil det være viktig å tilby muligheter for å kunne gjennomføre de reisene som vanligvis gjøres med den sekundære bilen på en annen måte. Muligheten til å låne/leie en ekstra bil av og til vil være viktig. Det kan derfor vurderes å ha en bilpool for beboerne i området, gjerne med elbiler. På denne måten kan man reservere en bil når det er nødvendig å ha tilgang til en ekstra bil. Beboerne kan få medlemskap i en obligatorisk, men gratis/billig «grønn mobilitetspakke» som gir tilgang til både delesykler og bilpool, og hvor man kun betaler for bruken. Dette kan også inkludere en periodebillett for kollektivtrafikk.

Selv om Ås er et relativt flatt område bør tilgjengelige sykler helst være elsykler. Erfaring viser at de som sykler el-sykkel kan velge å sykle til steder som ligger opp til 8 km unna. Bruker man manuell sykkel velger man normalt ikke destinasjoner som lenger enn 5 km unna. 8 km avstand burde dekke de fleste behov i nærheten av Langbakken.

Noen av lånesyklene bør også være lastesykler, slik at disse kan benyttes for handleturer. Det bør også være et felles sykkelverkstedsrom med pumpe og verktøy tilgjengelig ved mobilitetspunktene der syklene står. Syklene bør ha piggdekk om vinteren.

5.1.3 Velkomstpakker og tilbud

Når noen flytter inn i området kan man gi dem en velkomstpakke som beskriver mobilitetstilbudene i området. Pakken kan inneholde en periodebillett på kollektivtrafikken, f.eks. et månedskort. Dette kan bidra til å skape gode reisevaner helt fra innflytting, før beboerne har skapt nye reisemønstre.

Man kan også vurdere å tilby reduserte priser på elsykler gjennom avtale med en lokal sykkelbutikk. Videre kan man legge opp til regelmessige besøk av sykkelmekaniker som gir en service av syklene i området. Velkomstpakken kan gjerne inneholde kart over gang- og sykkelnettet i området, samt informasjon om kollektivtrafikken. Slike tiltak kan med fordel koordineres mellom flere delområder i Langbakken.

5.1.4 Parkering

En lav parkeringsdekning er et svært effektivt tiltak for å minske bilkjøring. Samtidig er krav til begrensninger i parkeringsplassdekning vanskelige å vurdere opp mot praktisk bruk da nærområdet gir rikelig mulighet til uregulert parkering, spesielt utenfor planområdet. Det kan også vurderes å utfordre parkeringsnormen for gjesteparkering i samråd med kommunen.

For å legge til rette for en mer miljøvennlig bilpark i området, bør det anlegges gode lademuligheter for elbiler. Foreløpig legges det opp til at alle p-plassene skal ha muligheter til lading. Det bør også vurderes lademuligheter for elsykler.

Sykkelparkering i området er tenkt løst på både ved hver boenhet og ved felles sykkelboder og låsbare sykkelstativ i kjellere. Planen legger foreløpig opp til minst 750 sykkelparkeringsplasser (både fellesanlegg i kjellere og utendørs på egen grunn). De felles sykkelbodene bør legges i strategiske deler av planområdet for å minske avstanden fra bolig til sykkelparkering. Disse kan med fordel plasseres sammen med/tett på mobilitetspunktene.

5.1.5 Samordning av kjøring og leveranser

Flere av reisene til og fra et boligområde kan noen ganger samordnes. Det kan settes opp en ordning der man kan komme i kontakt med andre i området for å koordinere samkjøring til arbeid, barnehage e.l. Dette vil være mer miljøvennlig enn bruk av egen bil, og det vil også være billigere for de som benytter seg av dette.

For å minske kjøring i planområdet kan det anlegges en eller flere samlepunkter for post og pakker. Ved å anlegge dropboxer som kan låses kan nesten all post- og varelevering knyttes til en eller få plasser. Dette fører til at varebiler ikke må kjøre gjennom hele planområdet og de trenger heller ikke å stanse/starte like mye.

5.2 Tiltak som ligger utenfor planforslaget

5.2.1 Utvidet kollektivbetjening

I dag går det ikke busser inn i området, men det er forholdsvis kort veg til nærmeste busstopp i Sentralveien eller til toget ved Ås stasjon, se kapittel 2.5. En forsterking av kollektivtilbudet vil ha en god innvirkning på reisemiddelvalget og er et godt tiltak for å minske bilkjøring. Dette er imidlertid en beslutning som må tas av Ruter. Sannsynligvis er området minst like avhengig av et godt, og etter hvert bedret togtilbud. Dette er normalt et statlig ansvar, og styres for en stor del av skinnekapasitet. Med ny Follotunnel er det utsikter til bedring i løpet av noen år. Utbygging av et boligfelt alene, slik som dette vil isolert sett ikke gi grunnlag for bedret kollektivtilbud. Vanligvis trengs mellom 500 og 1 000 nye boenheter for å forsvare en signifikant økning i kollektivtilbudet.

Dersom det blir opprettet et godt kollektivtilbud kan kollektivandelen også øke. Erfaringsmessig medfører en dobling av bussfrekvensen mellom 30 og 70% vekst i antall reiser med buss.

5.3 Bedre tilrettelegging for gange og sykkel

Det er gang- og sykkelveg og fortau mellom planområdet og stasjonen/sentrum. Dette vil også bli styrket med fortau på vestsiden av Langbakken, evt også en gangforbindelse langs jernbanetraséen vest for planområdet. For fotgjengere er dette en fordel. Sykling skjer i større grad i blandet trafikk lokalt og mot sentrum/stasjonen.

En bedre tilrettelegging for syklende vil gjøre det mer attraktivt å sykle mellom planområdet og sentrum.

5.3.1 Sykkelparkeringsplasser ved Ås stasjon

Dagens sykkelhotell har sannsynligvis god kapasitet, men er best egnet for reisende med god betalingsvilje. For å gjøre det mer attraktivt å sykle mellom planområdet og stasjonen hadde det vært ønskelig med enda flere sykkelparkeringsplasser ute rundt stasjonen under tak.

6. TILTAKSBEHOV OG OPPSUMMERING

Langbakken felt B3 i områdereguleringen for Ås sentralområde består i dag av gamle industribygg og boligbebyggelse. Planforslaget legger opp til å fjerne eksisterende bebyggelse og etablering av ca. 345 boenheter i blokk og 18 rekkehus, samt 215 parkeringsplasser. BRA for planlagt bebyggelse er 27 200 kvm. Planområdet har adkomst fra Langbakken i øst og fra nordsiden i Myrveien.

Planområdet genererer per i dag i underkant av 400 bilturer/døgn. Beregnet trafikk etter utbygging er på om lag 2.000 bilturer/døgn. Tiltaket gir derfor en trafikkvekst på 1.600 bilturer/døgn. Dette er et høyt anslag, og en betydelig nominell trafikkvekst. Lav parkeringsdekning og sentrumsnær lokalisering med Ås stasjon i nærheten vil sannsynligvis medføre mindre trafikk fra planområdet enn beregnet. Trafikkmengden i Langbakken vil, selv med dette høye anslaget være beskjeden. Det er allerede etablert gang- og sykkelvei eller fortau på strekningen, men dette vil bli forbedret. Kapasiteten i kryssene vil påvirkes av tiltaket, men anses fortsatt som tilfredsstillende, også i kryss med Sentralveien.

Tiltaket vil gi en økning av myke trafikanter i området. Ved videre arbeid med planforslaget, og utviklingen av resten av området for øvrig bør det vurderes å anlegge gangfelt på tvers av Langbakken for at myke trafikanter kan krysse veien på en trygg og forsvarlig måte. Tilrettelegging for gående og syklende bør videreføres internt i planområdet ved videre arbeid. Ytterligere tiltak ansees som unødvendige.