

NOTAT

| | | |
|---|-----------------------------------|---|
| KUNDE / PROSJEKT Studentsamskipnaden i ÅS Reguleringsplan for Skogveien | PROSJEKTLEDER Kristine Månsson | DATO 27.04.2017 REV. DATO 15.09.2017 |
| PROSJEKTNUMMER 29007001 | OPPRETTET AV Vegard Brun Saga | KONTROLLERT AV Stein Emilsen Kristine Månsson |

Trafikkanalyse studentboliger i Skogveien

1 Dagens situasjon

Innenfor planområdet er det i dag 210 studentboliger fordelt på 8 bygninger, vist i figur 1. Av disse 210 boligene er 80 forutsatt revet ved full utbygging (røde markeringer). Grønn markering viser bebyggelse som bevares, også på sikt.

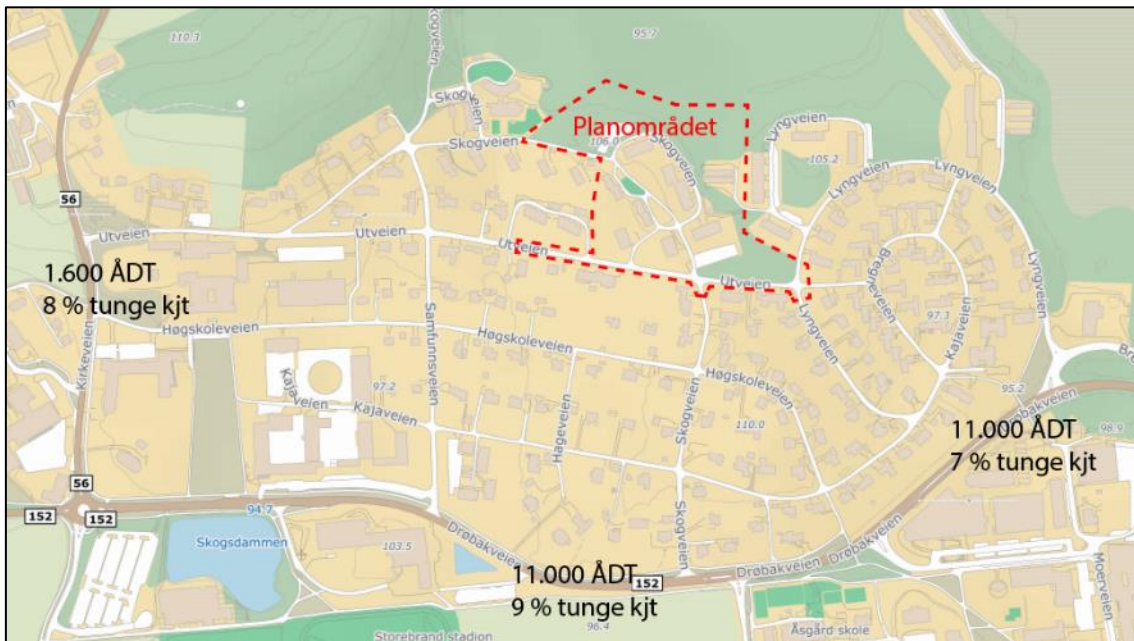


Figur 1: Bebyggelse innenfor planområdet i dag (kilde: kart.finn.no).

1.1 Dagens trafikk på vegnettet

I figur 2 vises dagens trafikkmengder på fylkesvegnettet. Fv. 152 (Drøbakveien) har mest trafikk med 11.000 ÅDT i gjennomsnitt per dag. Dette innebærer omkring 1000-1200 biler i den mest trafikkerte timen.

Utveien og Skogveien har i dag en fartsgrense på 30 km/t og har karakter av typen samleveier.



Figur 2: Dagens ÅDT for fylkesvegene i nærheten av planområdet (kilde kart: kart.finn.no).

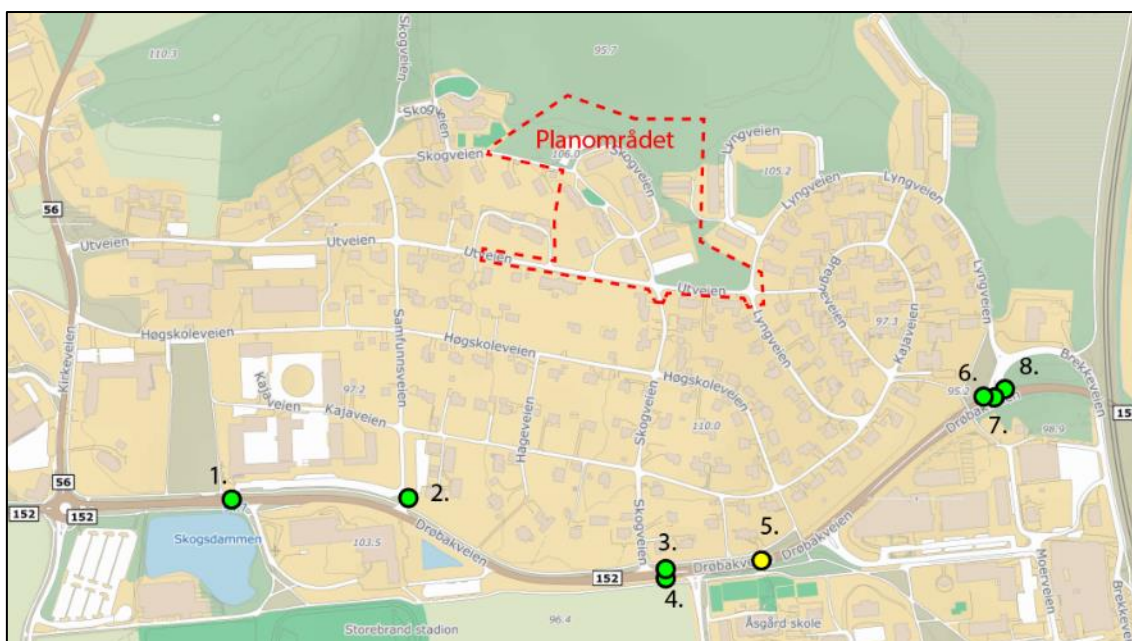
1.2 Ulykker i perioden 2007-2016

Figur 3 viser at det i 10-årsperioden 2007-2016 er registrert åtte ulykker på vegnettet i nærheten av planområdet. Ulykkene kan kort oppsummeres som følger:

- Ulykke nr. 1 hendte i 2014 og førte til lettere skader. En fotgjenger krysset kjørebanelen i gangfeltet utenfor kryss.
- Ulykke nr. 2 hendte i 2008 og førte til lettere skader. Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side på rett vegstrekning. Ulykken skjedde nattetid.
- Ulykke nr. 3 hendte i 2008 og førte til lettere skader. En syklist krysset vegbanen i fotgjengerfelt.
- Ulykke nr. 4 hendte i 2014 og førte til lettere skader. Ulykken var en bilulykke med påkjøring bakfra ved høyresving.
- Ulykke nr. 5 hendte i 2008 og førte til alvorlige skader. En fotgjenger krysset kjørebanelen utenfor kryss bak parkert eller stanset kjøretøy. Dette skjedde på kveldstid, med dårlig sikt.
- Ulykke nr. 6 hendte i 2007 og førte til lettere skader. Ulykken var en bilulykke med venstresving foran kjørende i motsatt retning.
- Ulykke nr. 7 hendte i 2014 og førte til lettere skader. Motorsykkelulykke i kryss ved dårlig sikt.

- Ulykke nr. 8 hendte i 2012 og førte til lettere skader. Ulykken var en bilulykke med venstresving foran kjørende i motsatt retning.

Det er ikke et felles mønster for ulykkene, bortsett fra at syv hendelser har skjedd i fv. 152 Drøbakveien. Ifølge Statens vegvesens håndbok V723 *Analyse av ulykkessteder* er et ulykkespunkt definert som en strekning på 100 meter der det har skjedd fire politirapporterte personskadeulykker de siste fem årene. En ulykkesstrekning er definert som en strekning på 1 km med minimum ti personskadeulykker de siste fem årene. Av disse definisjonene ser vi at fv. 152 ikke er en ulykkesstrekning, og det finnes heller intet ulykkespunkt på strekningen.



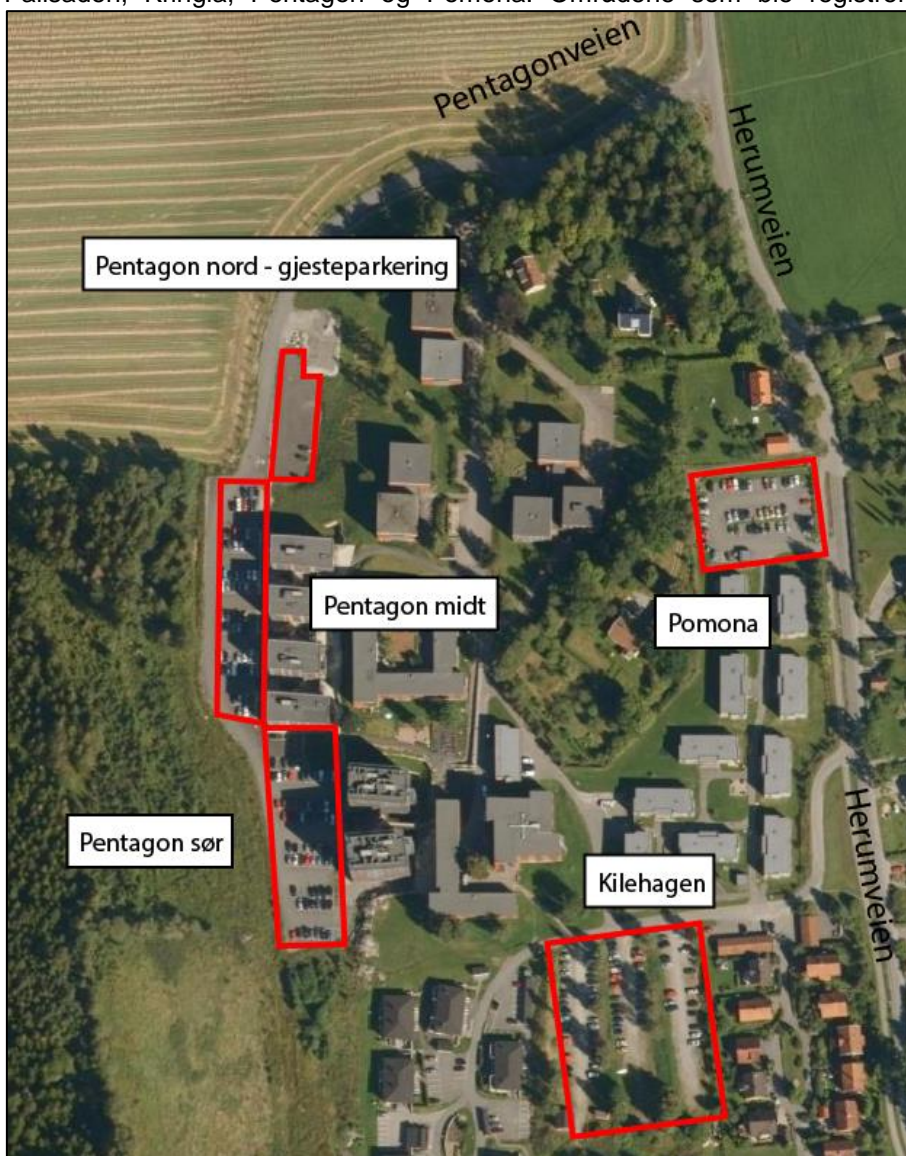
Figur 3: Registrerte trafikkulykker 2007-2016. Grønne ringer er ulykker med lettere skade og gul ring er ulykke med alvorlig skade (kilde kart: kart.finn.no).

2 Trafikk- og parkeringsregistreringer ved eksisterende studentboliger

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet er det utført trafikkregistreringer ved eksisterende studentboligområder på Ås. Registreringene ble gjennomført av Sweco tirsdag 13.09.17 mellom 07:30-08:30 og mellom 16:00-18:00.

2.1 Registrert parkeringsdekning

For å avdekke behovet for parkeringsplasser og forventet trafikk fra studentboliger ble det gjennomført en registrering av parkeringsbelegg og trafikk produsert ved studentområdene Palisaden, Kringla, Pentagon og Pomona. Områdene som ble registrert er vist i figur 4.



Figur 4: Parkeringsplasser tilknyttet studentboligene (kilde: kart.finn.no).

Parkeringsdekningen, innenfor de ulike studentområdene, ble registrert før trafikk tellingen begynte. Da det ikke ble gjort en kontinuerlig telling ved parkeringsplassen til Pomona ble det gjennomført en registrering av parkerte biler for denne parkeringsplassen etter at trafikkregistreringene var over.

Den ene trafikkregistreringen ble gjennomført ved trafikk-krysset Pentagonveien x Herumveien og hadde til hensikt å avdekke hvor mange kjøretøy som skulle til eller fra parkeringsplassene ved Nedre Pentagonvei eller inn/ut fra boligkompleksene.

Den andre trafikkregistreringen ble gjennomført ved parkeringsplassene langs Kilehagen. Her ble kun kjøretøy som parkerte eller skulle inn/ut fra boligkompleksene registrert. Trafikk produsert av boligene vest og øst for parkeringsplassen ble ikke inkludert i registreringen, da dette ikke er studentboliger.

Studentområdene utgjør samlet ca. 1230 hybelenheter og har en parkeringsdekning på 0,33 plasser per enhet. Fra registreringen av parkeringsbelegget, vist i tabell 1, fremgår det at belegget var høyt både på morgenen og ettermiddagen med en relativt lav utskifting.

Tabell 1: Parkeringsbelegg ved de forskjellige parkeringsplassene i forkant av trafikkregistreringene. Pomona ble registrert før og etter trafikk tellingene.

| Parkeringsområde | Antall parkerte biler rundt kl. 07:30 | Antall parkerte biler rundt kl. 16:00 |
|------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Pomona | 51 | 49 |
| Nedre Pentagonvei, gjesteparkering | 6 | 4 |
| Nedre Pentagonvei, midt | 62 | 53 |
| Nedre Pentagonvei, sør | 75 | 67 |
| Kilehagen | 119 | 101 |

Ved enden av trafikkregistreringen på morgenen ble det registrert 48 parkerte kjøretøy ved Pomona. Dette viser til en reduksjon på tre kjøretøy gjennom timen. For registreringen som ble gjennomført på ettermiddagen ble det registrert 53 parkerte kjøretøy ved Pomona, noe som viser til en økning på fire kjøretøy over to timer.

Da parkeringsbelegget ikke ble registrert kontinuerlig foreligger det noen usikkerheter rundt antallet aktive kjøretøy over perioden. Basert på parkeringsplassens størrelse og forventet bilbruk blant studentene er det likevel antatt at tallene som foreligger er representative for aktiviteten ved Pomona.

2.2 Registrert biltrafikk

Biltrafikken som produseres av studentene ved studentboligene har en jevnere fordeling over dagen enn tilsvarende registreringer av ordinære boenheter. Trafikk tellingene viser at det ble produsert 0,03 bilturer per hybelenhet på morgenen og 0,07 bilturer per hybelenhet gjennom makstimen på ettermiddagen, definert fra 16:15-17:15. Dette tilsvarer en trafikkmengde på henholdsvis 32 kjt/t og 88 kjt/t.

Anslag for antall biler i aktivitet i ettermiddagsrushet viser at 20-25 % av bilene benyttes i rushtimen. Dette tilsier at omkring 5 % av studentene kjører bil i ettermiddagsrushet. Det forventes at de planlagte studentboligene i Skogveien vil ha lavere andel biltrafikk enn undersøkte boliger på Pentagon-området, blant annet grunnet mer sentral lokalisering i forhold til både campusområdet og til Ås sentrum samt at det er planlagt en lavere parkeringsdekning.

3 Forutsetninger trafikkberegninger

3.1 Foreslått utbygging

Det er planlagt en utbygging av Skogveien studentområde til totalt 1000 bosatte innenfor planområdet. Dette er planlagt å bygges ut i to byggetrinn. I første byggetrinn er det planlagt en netto øking på 500 enheter.

3.2 Parkering

Bilparkering: Planforslaget legger opp til en parkeringsdekning på 10 % for bil. Dette innebærer at det i fase 1 vil bygges omkring 71 parkeringsplasser og ved full utbygging omkring 100 parkeringsplasser for bil.

Ved utbygging av studentboliger er det noe varierende praksis med hensyn til estimert behov for parkeringsdekning. På Lillestrøm skal det bygges ut 422 boenheter uten langtidsparkeringsplasser. Det samme gjelder for Teknobyen studentboliger i Trondheim. Dette tilsvarer en parkeringsdekning på 0 % og 7,4 %. På Moholt studentby, Frode Rinnans veg og Karinelund skal 2144 studenter dele på 164 utendørs parkeringsplasser, noe som gir en parkeringsdekning på 7,6 %. På Kringsjø studentby i Oslo er det planlagt 6 % parkeringsdekning etter utvidelsen av studentbyen som pågår per september 2017. Dette til tross for at Kringsjø ikke er i gang- og sykkelavstand til høyskoler og universiteter i Oslo.

Det er naturlig å tenke seg at studentene ved Ås og NMBU har en høyere andel privatbiler enn øvrige universitet, grunnet at en større del av studentene er oppvokst i områder med høy privatbilandel.

Sykkelparkering: Som følge av at studenter reiser mye med sykkel vil det være behov for et stort antall sykkelparkingsplasser. Planforslaget legger til rette for 1 plass per hybelenhet (he) og sykkelparkering bør helst være under tak. Ved beregning av hybelenheter er 1 hybel = 1 he; en dublett = 2 he, en familieleilighet = 2,5 he.

3.3 Reiseaktivitet og reisemiddelfordeling

Vi antar at studentenes reiseaktiviteter vil ha omtrent samme omfang som øvrig befolkning i Follo. Dette utføres ifølge, Reisevaneundersøkelse (RVU) fra 2013, i gjennomsnitt 3,11 reiser per dag i Follo. Per virkedøgn er tallet omkring 3,5 reiser.

I tabell 2 er data fra RVU 2013 vist, og vårt anslag for reisemiddelfordeling blant studentbeboere i Skogveien. Dette tar hensyn til en god sykkeltilrettelegging og parkeringsbegrensninger for bil. Studentene i Skogveien vil i hovedsak ha under en kilometer reisevei til alle sine daglige gjøremål, derfor ventes svært høy gangandel.

Tabell 2: Reisemiddelfordeling for studenter på Ås. Alle tall er oppgitt i prosent

| Reisemiddelfordeling | Gang | Sykkel | Kollektiv | Bil |
|----------------------|------|--------|-----------|-----|
| RVU Follo | 22 | 4 | 14 | 60 |
| Skolereiser Akershus | 31 | 13 | 41 | 15 |
| Anslag studenter Ås | 50 | 20 | 20 | 10 |

Det er antatt at 10 % av studentenes bilreiser foregår i ettermiddagsrushet. Dette er omtrent like høy andel som biltrafikk til og fra «vanlige» boliger, men justert noe ned da en forventer at bilreisene i større grad foregår til og fra fritidsaktiviteter. Det er i tillegg antatt at studentenes bilaktivitet er høyest i helgene, med dobbelt så mange bilreiser som ellers. Når det gjelder bilbelegg, dvs. antall personer per bil, er det antatt 1,5 grunnet høy andel samkjøring blant studenter.

4 Fase 1 – 580 nye studentboliger

4.1 Trafikk fra nye studentboliger

I dag er det omkring 210 bosatte innenfor planområdet, av disse skal 80 hybelenheter rives. Vi beregner trafikken til 580 nye enheter og trekker ifra 80 enheter som fjernes fra dagens situasjon. Det beregnes ikke trafikk til boliger som bevares, da dette ikke er en del av tiltaket.

Det er beregnet at fase 1 gir en økning på ca. 90 ÅDT og 10 bilturer i ettermiddagsrushet mellom 15:30-16:30. Dette er ingen stor biltrafikkøkning og vil ikke by på kapasitetsproblemer på veinettet.

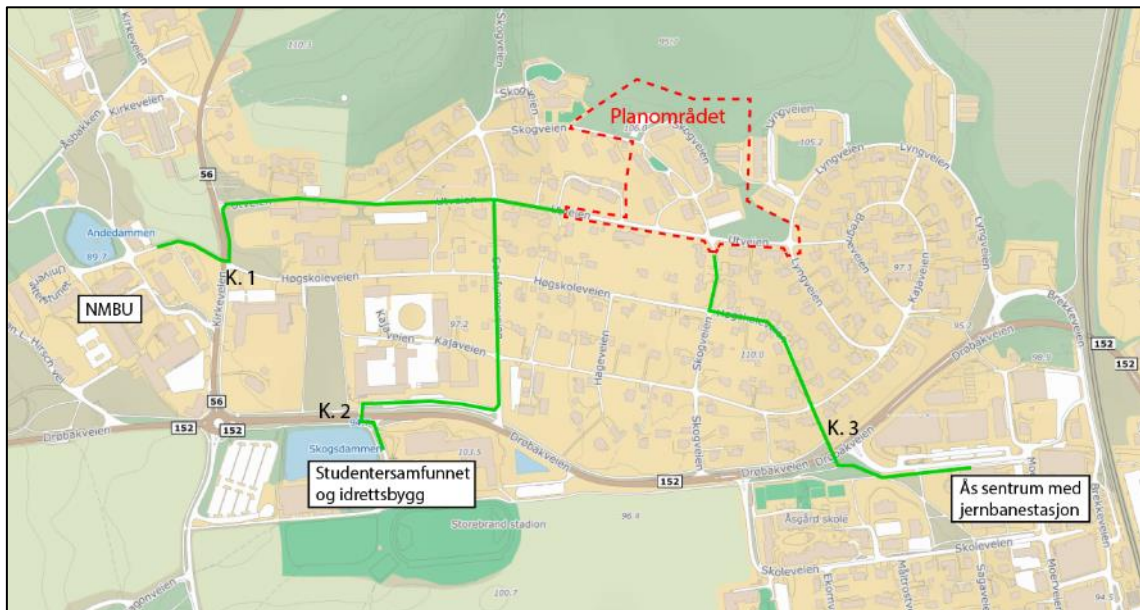
Når det gjelder gående, syklende og kollektivreisende vil omfanget være vesentlig større og det er viktig at det legges godt til rette for dette.

Tabell 3: Nyskapt trafikk i fase 1

| Fase 1 | Antall boenheter | Personturer | | | | Biltrafikk døgn | | | Biltrafikk ettermiddag | | |
|--------------------|------------------|-------------|-----------|-----|------|-----------------|--------|-----|------------------------|-----|-----|
| | | G/S | Kollektiv | Bil | Sum | Hverdag | Lørdag | ÅDT | Time % | Til | fra |
| Nye boliger | 580 | 1260 | 360 | 180 | 1800 | 120 | 240 | 105 | 10 % | 6 | 6 |
| Enheter som rives | 80 | 175 | 50 | 25 | 250 | 20 | 40 | 20 | 10 % | 1 | 1 |
| Sum nyskapt fase 1 | 500 | 1085 | 310 | 155 | 1550 | 100 | 200 | 85 | 10 % | 5 | 5 |

4.2 Gang- og sykkelforbindelser for studenter

I figur 5 er gang- og sykkelruter til de tre antatt viktigste målpunktene for nye studentene vist med grønt. I tillegg er de tre krysningspunktene av fylkesvegene markert med K. og nummerert 1-3.



Figur 5: Kart over gang- og sykkelruter til de tre viktigste målpunktene for nye beboere vist med grønt. I tillegg er tre krysningspunkt markert med K. 1-3 (kilde kart: kart.finn.no).

Krysningspunkt 1: er tilrettelagt for kryssing med belysning og venteareal på begge sider av fylkesveg 56 Kirkeveien. Trafikken i Kirkeveien er på 1.600 ÅDT ved krysningspunktet. Basert på dette er timetrafikken anslagsvis 160-200 biler i ettermiddagsrushet mellom 15:30-16:30, noe som tilsvarer en bil hvert 20. sekund.



Figur 6: Krysningspunkt nummer 1, sett fra nord (kilde: Google Street View)

Krysningspunkt 2: er et gangfelt med trafikkø. Det er god sikt og belysning på stedet. Det har de siste ti årene vært to trafikkulykker ved bruk av dette gangfeltet. Bildet er tatt i juni 2016, og oppmerkingen bør kontrolleres



Figur 7: Krysningspunkt nummer 2, sett fra vest (kilde: Google Street View)

Krysningspunkt 3: er en gang- og sykkelbro på tre meters bredde. Dette er tilstrekkelig bredde for opptil 50 gående og 50 syklende i makstimen. I tabell 4 er kapasiteten til brua vist.



Figur 8: Krysningspunkt nummer 3 (kilde: kart.finn.no).

Tabell 4: Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre (mål i m). Kapasitet til bro er markert med blått (kilde: SVV Håndbok N100)

| Gående pr time | < 15 | 15-50 | 50-100 | 100-200 | > 200 |
|------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Syklende pr time | < 15 | 15-50 | 50-100 | 100-200 | > 200 |
| < 15 | Gang- og sykkelveg = 2,5 | Gang- og sykkelveg = 3 | Gang- og sykkelveg = 3 | Gang- og sykkelveg = 3 | Gang- og sykkelveg = 3,5 |
| 15-50 | Gang- og sykkelveg = 3 | Gang- og sykkelveg = 3 | Sykkelveg = 2 Fortau = 1,5 | Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5 | Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5 |
| 50-100 | Gang- og sykkelveg = 3 | Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5 | Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5 | Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5 | Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5 |
| 100-300 | Gang- og sykkelveg = 3 | Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5 | Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5 | Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2 | Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5 |
| 300-750 | Gang- og sykkelveg = 3,5 | Sykkelveg = 3 Fortau = 1,5 | Sykkelveg = 3 Fortau = 2 | Sykkelveg = 3 Fortau = 2 | Sykkelveg = 3 Fortau = 2,5 |
| 750-1500 | Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5 | Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5 | Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2 | Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2 | Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2,5 |
| > 1500 | Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5 | Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5 | Sykkelveg = 4 Fortau = 2 | Sykkelveg = 4 Fortau = 2 | Sykkelveg = 4 Fortau = 2,5 |

5 Fase 2 – full utbygging

5.1 Trafikk fra studentboliger

Det er planlagt at planområdet bygges ut for til sammen ca.1000 studentboliger i fase 2. Dette er en økning på 790 studentboliger fra eksisterende situasjon i år 2017.

Det er beregnet at fase 2 gir en økning på ca. 150 ÅDT og 18 bilturer i ettermiddagsrushet mellom 15:30-16:30. Dette er ingen stor biltrafikkøkning og vil ikke by på kapasitetsproblemer på veinettet. Tilsvarende for fase 1 vil det være omfanget av gående, syklende og kollektivreisende som vil kreve spesiell tilrettelegging.

Tabell 5: Nyskapt trafikk i fase 2 - full utbygging

| Fase 2 | Antall boenheter | Personturer | | | | Biltrafikk døgn | | | Biltrafikk E-time | | |
|-------------|------------------|-------------|-----------|-----|------|-----------------|--------|-----|-------------------|-----|-----|
| | | G/S | Kollektiv | Bil | Sum | Hverdag | Lørdag | ÅDT | Time % | Til | fra |
| Nye boliger | 790 | 1720 | 490 | 250 | 2460 | 170 | 340 | 150 | 10 % | 9 | 9 |

5.2 Trafikkavvikling i krysset fv. 152 Drøbakveien X Skogveien

Krysset fv. 152 Drøbakveien X Skogveien har i dag utforming som et T-kryss uten kanalisering. Krysset kompliseres av gang- og sykkelvei, gangfelt og bussholdeplass. Som beskrevet i kapittel 5.1 er det beregnet at planforslaget kun vil medføre en trafikkøkning på 18 kjt/t i ettermiddagsrushet. Hvis all trafikk fra planområdet benytter krysset Drøbakveien X Skogveien, vil dette si at trafikken i krysset øker med 18 kjt/t. Trolig vil deler av trafikken til planområdet velge alternative kjøreruter, så trafikkøkningen blir trolig lavere i dette krysset.

Denne relativt lave økningen bør ha forholdsvis liten effekt på trafikkavviklingen i krysset. Basert på trafikkmengdene i fv. 152 Drøbaksveien bør det vurderes en stenging av Skogveien i syd eller en ombygging av krysset til kanalisert kryss eller rundkjøring. Dette er uavhengig av utbyggingen av studentboliger i Skogveien.



Figur 9: Krysset fv. 152 Drøbaksveien X Skogveien (kilde: kart.finn.no).

6 Vurderinger knyttet til parkeringsbehov

Parkeringsordningen til Campus Ås sier at studenter som tilhører universitet må bo mer enn 3 km fra Campus for å kunne benytte parkeringsplassene tilknyttet universitetet og at kjøretøyet må være registrert.

Dette er med på å redusere trafikken som produseres fra de omkringliggende studentområdene på Ås, men da studentboligene ligger nært Campus Ås er det ikke forventet at trafikken ville økt betraktelig ved en endring av denne politikken.

Trafikk som produseres til og fra studentboligene vil derfor ha andre målpunkter enn universitetet. Da studentboligene som er planlagt i Skogveien også faller innenfor parkeringsordningen til Campus Ås er det rimelig å anta at bilturproduksjon fra disse boligene vil være av tilsvarende størrelsesorden.

6.1 Parkering for «helgebilen»

Ettersom en kan forvente seg at flere enn 10 % av beboerne ved studentområdet ved Skogveien vil ha privatbil, bør det ses på muligheter for langtidsparkering på andre steder i Ås. Dette bør være relativt uproblematisk da det er i helgene studentene har størst behov for bil.

En langtidsparkering kombinert med en streng oppfølging av gateparkering på Kaja, vil kunne eliminere problemene for eksisterende beboere.

6.2 Fremmedparkering på Kaja

Tidligere har andre studentboliger på Ås problemer med fremmedparkering, dvs. parkering utenfor angitte parkeringsplasser til studentområdene. Dette skyldes blant annet at det har vært logistikkproblemer med parkeringsoblat, noe som medført at man parkert langs med veiene. Ifølge SiÅs er systemet fra og med 2017 automatisert og det forventes ikke samme problemer med logistikken.

6.3 Tiltak for å redusere parkeringsbehovet

I Skogveien planlegger man at det skal være betalingsparkering. Dette vil være med på å gjøre det mindre attraktivt å eie egen bil. Når det gjelder langtidsparkering ønsker SiÅs at det skal finnes muligheter for gratis langtidsparkering et annet sted.

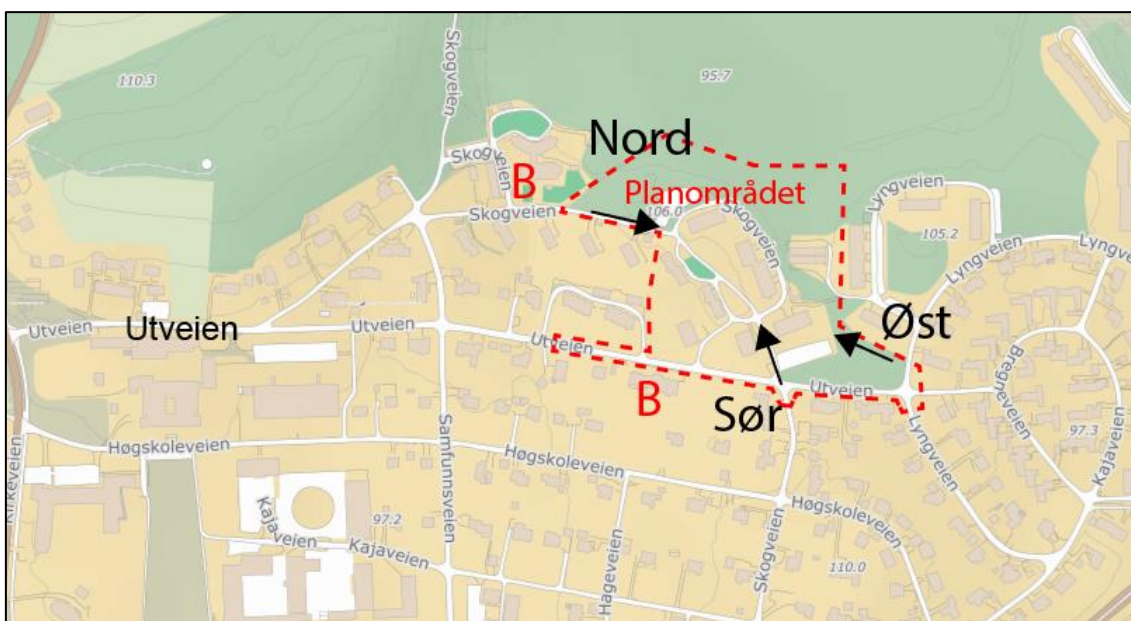
6.4 Familieleiligheter

Planforslaget legger til rette for likt antall familieleiligheter som i dag, dvs. totalt 30 par/familieleiligheter. I dagens situasjon har de ikke vært mangel på familieleiligheter. Dersom familiene har barn i barnehage, vil disse sannsynligvis være i gangavstand fra studentområdet.

7 Adkomst til planområdet

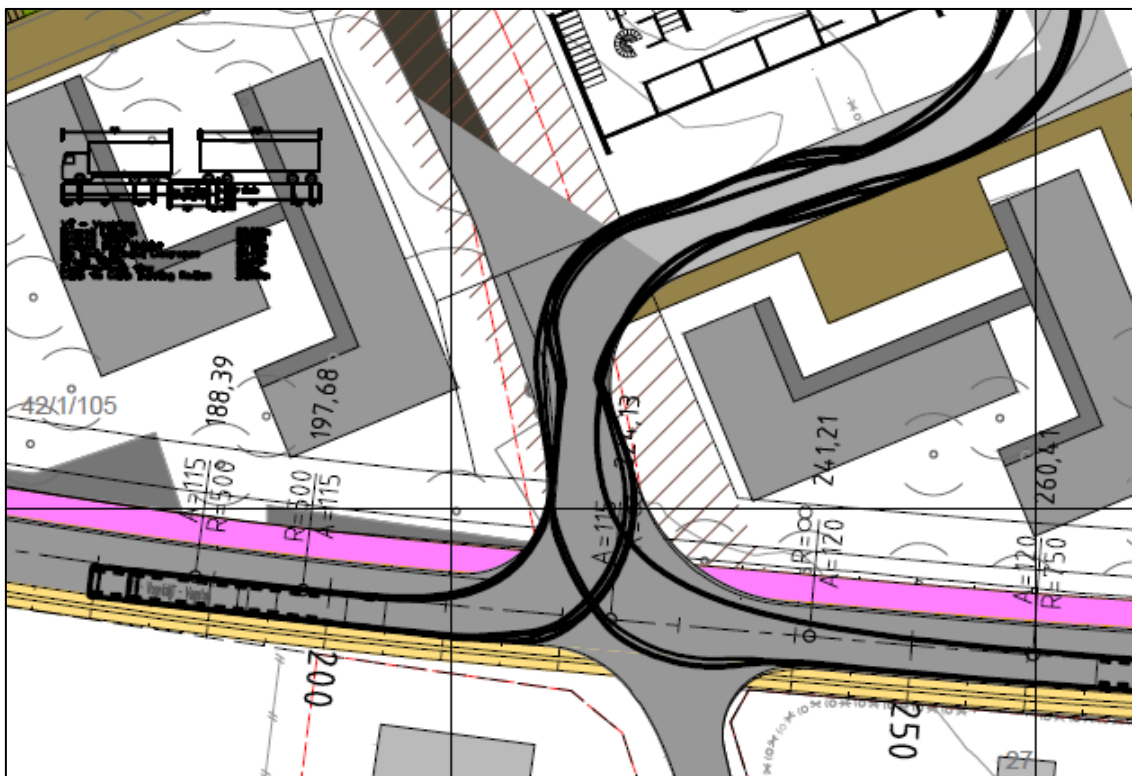
I forbindelse med planarbeidet er tre alternative adkomster for biltrafikk inn til planområdet vurdert, nord, sør og øst. Disse er vist i figur 10.

Av trafikkmessige hensyn anses adkomsten i nord å være dårligere enn de to øvrige. Dette skyldes at veien inn til denne adkomsten passerer en stor barnehage, samt at adkomst sør og øst benytter mer overordnede veger som kjørerute. Utveien er i dag relativt smal, men denne er foreslått regulert til 5 meter kjøreareal og 2,5 meter fortau. Dette gjør at gående til studentbyen og barnehagen, kan ferdes trygt i Utveien og at en adkomst i sør eller øst ikke er i konflikt med barnehagene.



Figur 10: Adkomster vurdert i planprosessen. Barnehager er markert med rød B (kilde kart: kart.finn.no)..

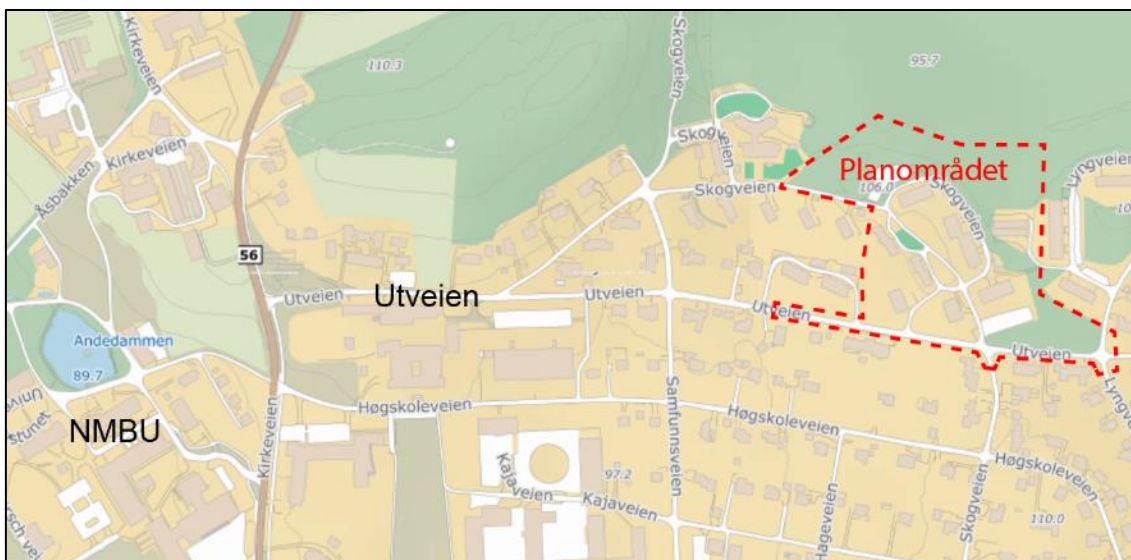
I figur 11 er sporingskurver med vogntog for adkomst i sør vist. Sporingkurver viser at adkomsten kan benyttes både etter ferdig utbygging og i utbyggingsfasen. Kravene til sporing etter ferdig utbygging er lastebil med 12 meter radius. I utbyggingsfasen vil det være behov for kjøremønster vogntog med radius=12,5 meter.



Figur 11: Sporing for vogntog ved søndre innkjøring

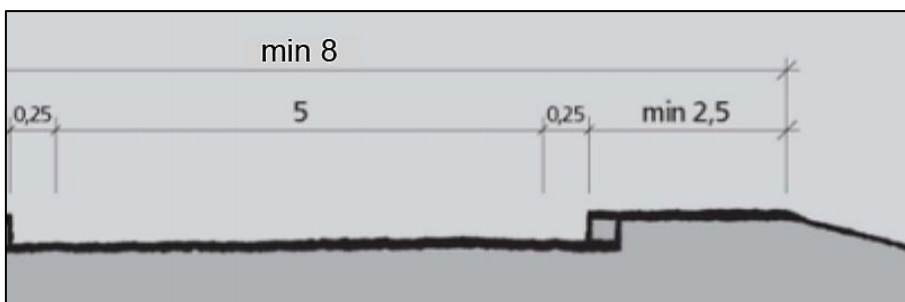
7.1 Tiltak for gående og syklende

Vi har antatt at 70 % av de daglige reisene for studentene i Skogveien vil foretas til fots eller ved sykkel (se kapittel 3.3). De resterende reisene antas å være 20 % kollektiv og 10 % bil. Med bakgrunn i målpunktet NMBU og forventet mengde trafikk, vil Utveien ha størst behov for tiltak for gående og syklende med utgangspunkt i trafikk til-fra universitetet.



Figur 12: Kart over Utveien vest for planområdet (kilde kart: kart.finn.no).

I Utveien foreslår vi at det anlegges en veg etter Håndbok N100s standard for samlevegger i boligområder. Det kan anlegges et ensidig fortau på 2,5 meter bredde, som vist i figur 13. Ettersom det er lav biltrafikk vil det være tilstrekkelig at syklister benytter vegbanen.



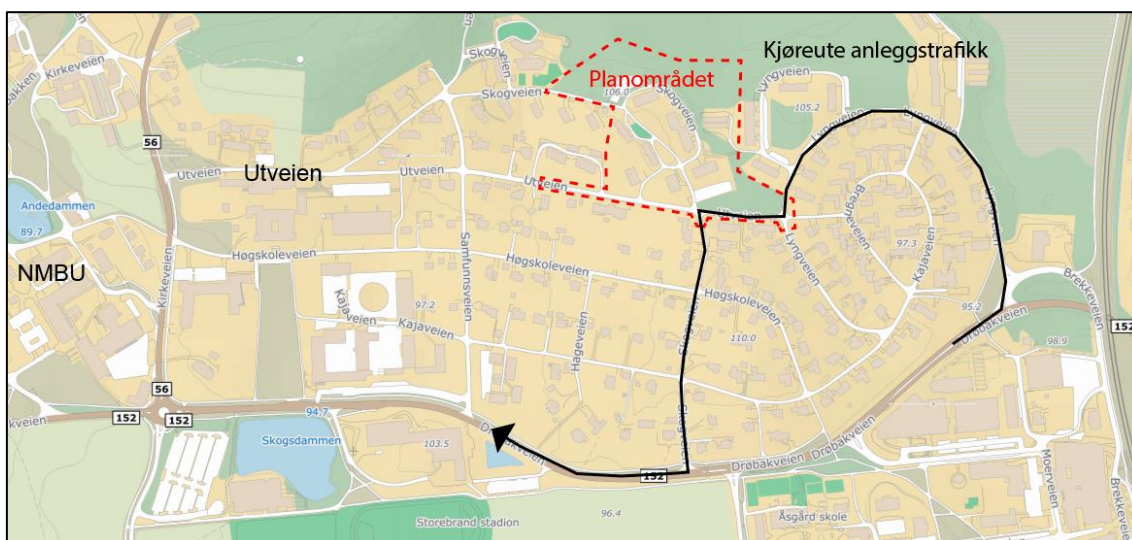
Figur 13: Forslag til tilrettelegging for gående og syklende (kilde: SVV Håndbok N100).

8 Trafikk i anleggsfasen

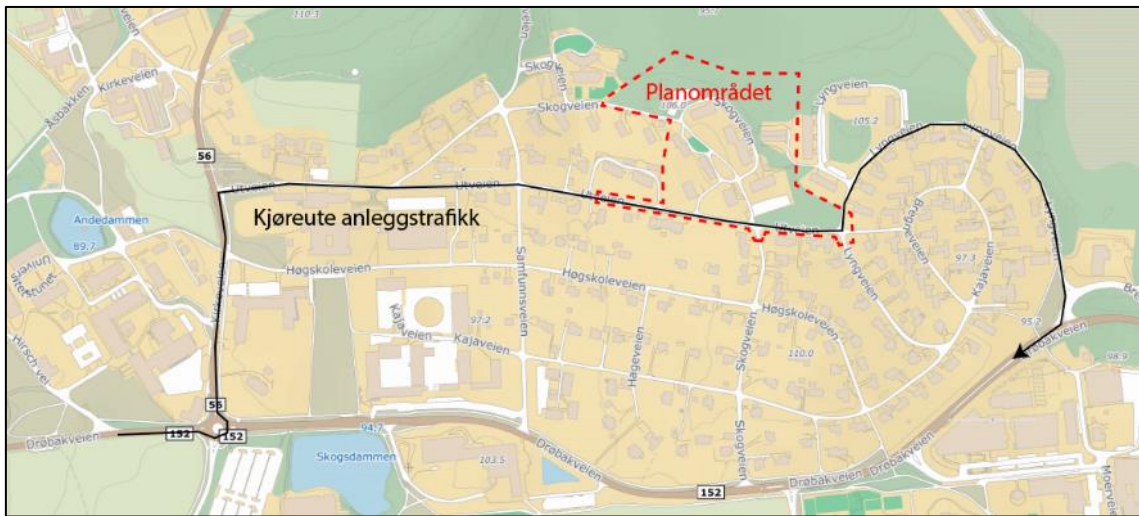
I anleggsfasen vil lange og brede kjøretøy måtte trafikkere Kaja-området. Det vil være gunstig for trafikksikkerhet og oppleves tryggere dersom anleggstrafikken ikke møtes på lokalveinettet.

Foreslått rute for anleggstrafikk er vist i figur 14. Det er valgt å legge innkjøring til det kanaliserte T-krysset i øst med avkjøring fra fv. 152 Drøbaksveien. Dette er tilrettelagt for venstresving med eget svingefelt, noe som er viktig for tunge kjøretøy når det er høye trafikkmengder i motgående retning. Ved utkjøring er Skogveien valgt for å få kortest mulig kjørerute på Kaja og for å unngå møtende anleggstrafikk.

Det er noe uheldig å benytte Skogveien da dette er en sentral veg for skolebarn, men det vurderes som bedre enn f.eks Utveien, da anleggstrafikken her ville passert barnehager. Vi har tidligere vurdert andre kjøreruter, som ikke benytter Skogveien, men i samråd med utbygger er denne vurdert som best.



Figur 14: Forslag til kjørerute i anleggsperioden (kilde kart: kart.finn.no).



Figur 15. Tidligere vurdert kjørerute i anleggsperioden. Kjøreruten vurderes som mindre egnet enn ruten som vises i figur 13. (kilde kart: kart.finn.no).

9 Oppsummering

Innenfor planområdet er det i dag 210 studentboliger fordelt på 9 bygninger. Av disse 210 boligene er 80 forutsatt revet ved realisering av planforslaget. Utveien og Skogveien har i dag en fartsgrense på 30 km/t og har karakter av typen samleveier og har lave trafikkmengder.

De registrerte ulykkene som berører beboere innenfor planområdet har skjedd i tilknytning til kryss eller krysningspunkt langs fv. 152 sør for planområdet. Det er ikke registrert et omfang som gjør at strekninger eller punkter defineres som ulykkespunkt.

Det er gjennomført registreringer av parkering og bilbruk ved studentbyene Palisaden, Kringla, Pentagon og Pomona. registreringene viser at de fleste parkeringsplassene er i bruk, men at det om morgenen er en svært lav andel beboere som kjører bil. Om ettermiddagen er det noe mer aktivitet med omkring 0,07 bilturer per hybelenhet i området. Registreringene tilsier at mange studenter benytter parkeringene som langtidsparkering. Samtidig viser registreringene at 20-25 % av bilene benyttes i ettermiddagsrushet. Dette tilsier at omkring 5 % av studentene kjører bil i ettermiddagsrushet.

I foreliggende trafikkanalyse er det foreslått et kjøremønster for anleggstrafikken som baserer seg på at de tunge kjøretøyene ikke skal møtes på de smale veiene på Kaja. I tillegg er det lagt til grunn at venstresvingen inn til Kaja utføres i et kapasitetssterkt kryss, dvs. rundkjøringen ved Universitetet.

Det legges opp til en parkeringsdekning på 10 % for bil. Dette innebærer at det i fase 1 vil være omkring 71 parkeringsplasser og ved full utbygging omkring 100 parkeringsplasser for bil. Ved tilsvarende prosjekter i Lillestrøm, Kringsjå i Oslo og Trondheim er det lagt til grunn 0 %, 6 % og 7,4 % parkeringsdekning, noe som viser at dette er i tråd med nasjonale trender.

De målpunktene for gang- og sykkel er antatt å være NMBU, studentersamfunnet og idrettsbygg, samt Ås sentrum med jernbanestasjonen. Basert på dette er tre krysningspunkter vurdert. Disse antas å være av god nok kvalitet.

I fase 1, med en netto boligbygging på 500 (710 boenheter totalt), er det beregnet en biltrafikkøkning på 90 ÅDT. Ved full utbygning med totalt 1000 boliger (790 netto) er det beregnet en trafikkøkning på 150 ÅDT. Dette vil ikke medføre vesentlige kapasitetsproblemer på veinettet. Vi forventer at det nye studentområdet vil ha lavere andel biltrafikk enn eksisterende boliger på Pentagon-området blant annet grunnet mer sentral lokalisering og lavere parkeringsdekning. I tillegg til biltrafikken er det forventet en stor økning i antall gående, syklende og kollektivreisende.

Tidligere har andre studentboliger på Ås hatt problemer med fremmedparkering, dvs. parkering utenfor angitte parkeringsplasser til studentområdene. Dette skyldes at det har vært logistikkproblemer med parkeringsoblat, noe som medført at man parkert langs med veiene. Ifølge SiÅs er systemet fra og med 2017 automatisert og det forventes ikke samme problemer med logistikken.

I Skogveien planlegger man at det skal være betalingsparkering. Dette vil være med på å gjøre det mindre attraktivt å eie egen bil.

Det er sett på tre alternative adkomster for biltrafikk inn til planområdet, nord, sør og øst. Av disse frarådes adkomsten i nord grunnet at innkjøringen da vil passere en stor barnehage, samt at adkomstene i sør og øst er tettere knyttet på det overordnede vegnettet.