

Beregnet til
Petter Bogen Arkitektkontor AS

Dokument type
Trafikkanalyse

Dato
Juni 2020

LANGBAKKEN FELT B1 TRAFIKKANALYSE



LANGBAKKEN FELT B1 TRAFIKKANALYSE

Oppdragsnavn **Trafikkanalyse Langbakken felt B1**
Prosjekt nr. **1350060421**
Mottaker **Petter Bogen Arkitektkontor AS**
Dokument type **Trafikkanalyse**
Versjon **1**
Dato **15.06.2020**
Utført av **Marte Larsen**
Kontrollert av **Magne Fjeld**
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>

INNHALDSFORTEGNELSE

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	10
3.4	Oppsummering	Feil! Bokmerke er ikke definert.
4.	Trafikale konsekvenser	13
4.1	Kapasitet og fremkommelighet	Feil! Bokmerke er ikke definert.
4.2	Gående og syklende	13
4.3	Trafikksikkerhet	13
4.4	Kollektivtrafikk	13
4.5	Parkeringsbehov etter offentlige normer/krav	13
5.	Tiltaksbehov og oppsummering	14

1. INNLEDNING

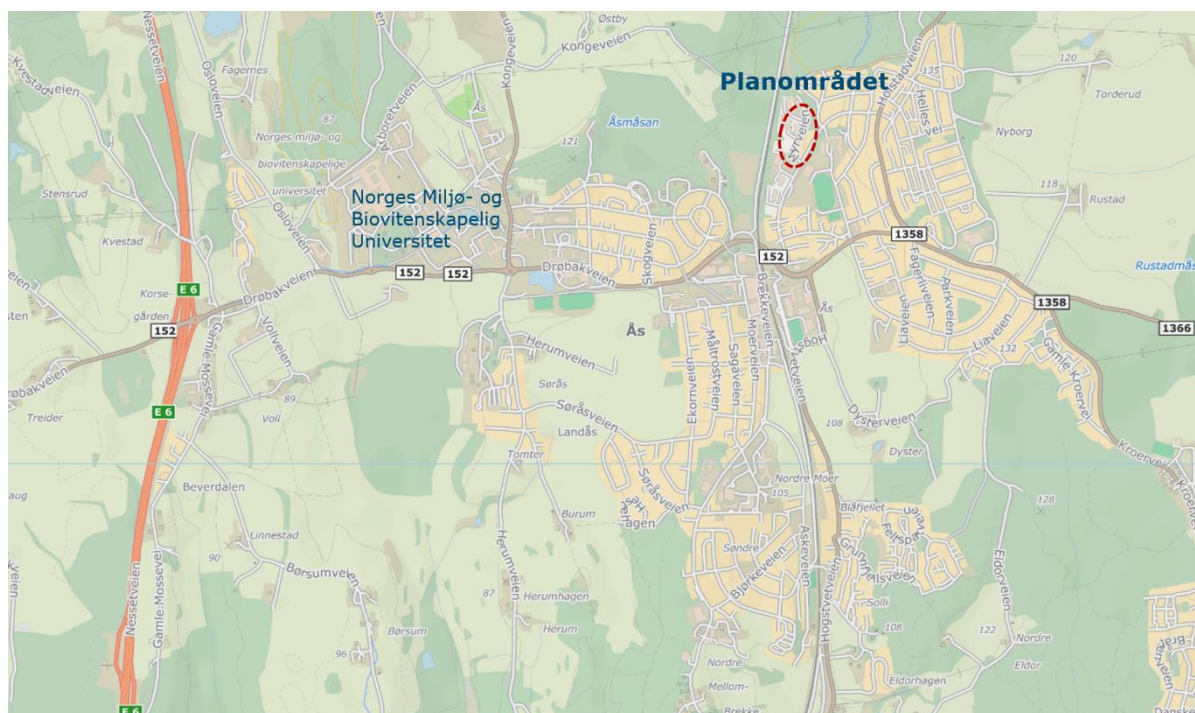
1.1 Bakgrunn

Langbakken felt B1 i områdereguleringen for Ås sentralområde består i dag industribygg og boligbebyggelse. Dagens virksomhet planlegges revet og erstattet av blokkbebyggelse. Rambøll er i denne sammenheng engasjert for å utrede en trafikkanalyse som beskriver de trafikale konsekvensene av tiltaket.

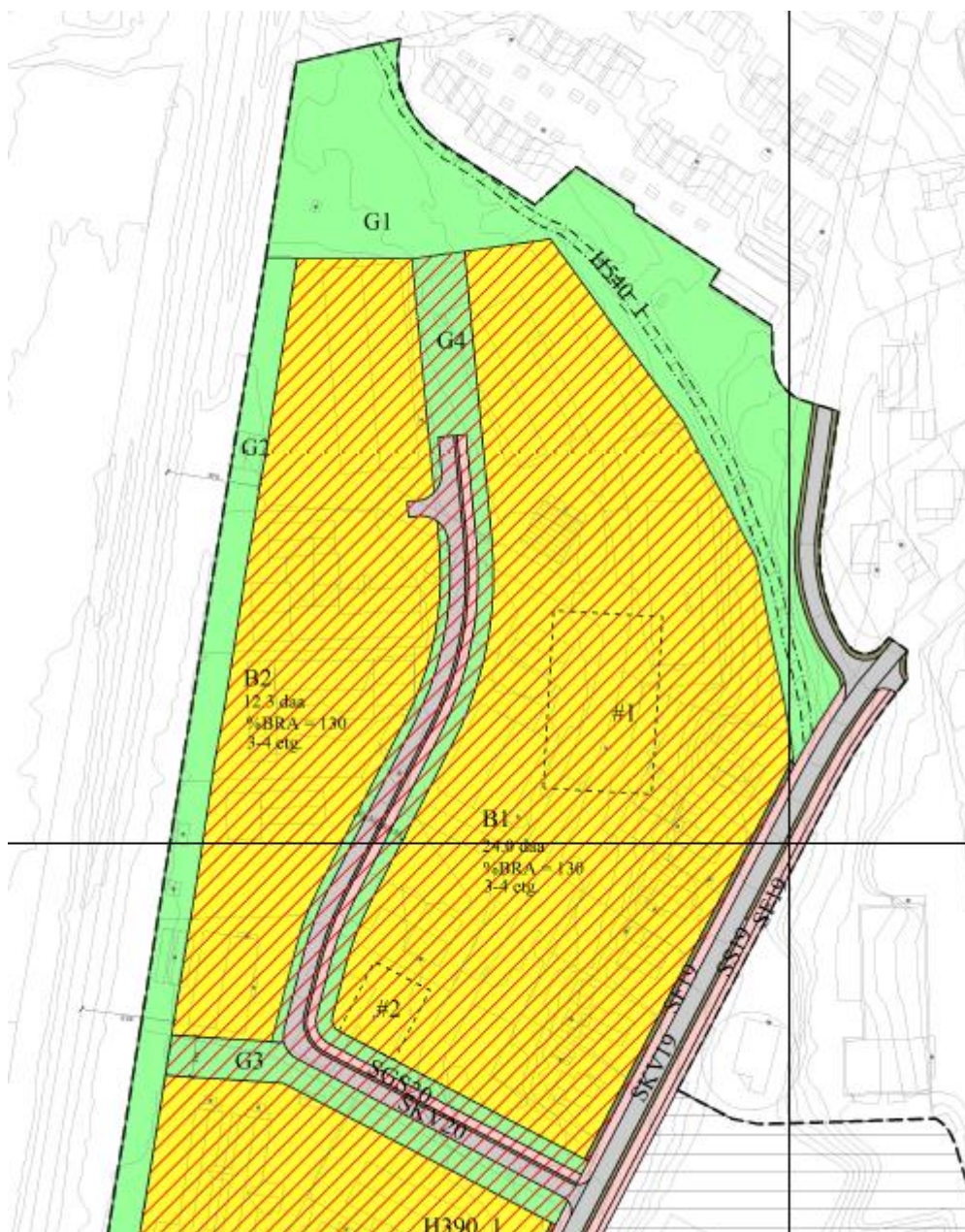
Trafikkanalysen beskriver den trafikale situasjonen i dag og sammenligner denne mot en fremtidig situasjon med etablering av boligblokker. Trafikkanalysen beskriver forhold for myke trafikanter og beregner trafikkmengder. Det gjøres vurdering om trafikksikkerhet, trafikkavvikling, parkering, fremkommelighet og adkomster.

1.2 Planområdet

Planområdet ligger i Ås kommune og avgrenses av skog og industri i vest, boligbebyggelse i nord, industri i sør og idrett og skole i øst. Planområdet er en del av et større industriområde og omfatter også 7 private boliger som skal fjernes.



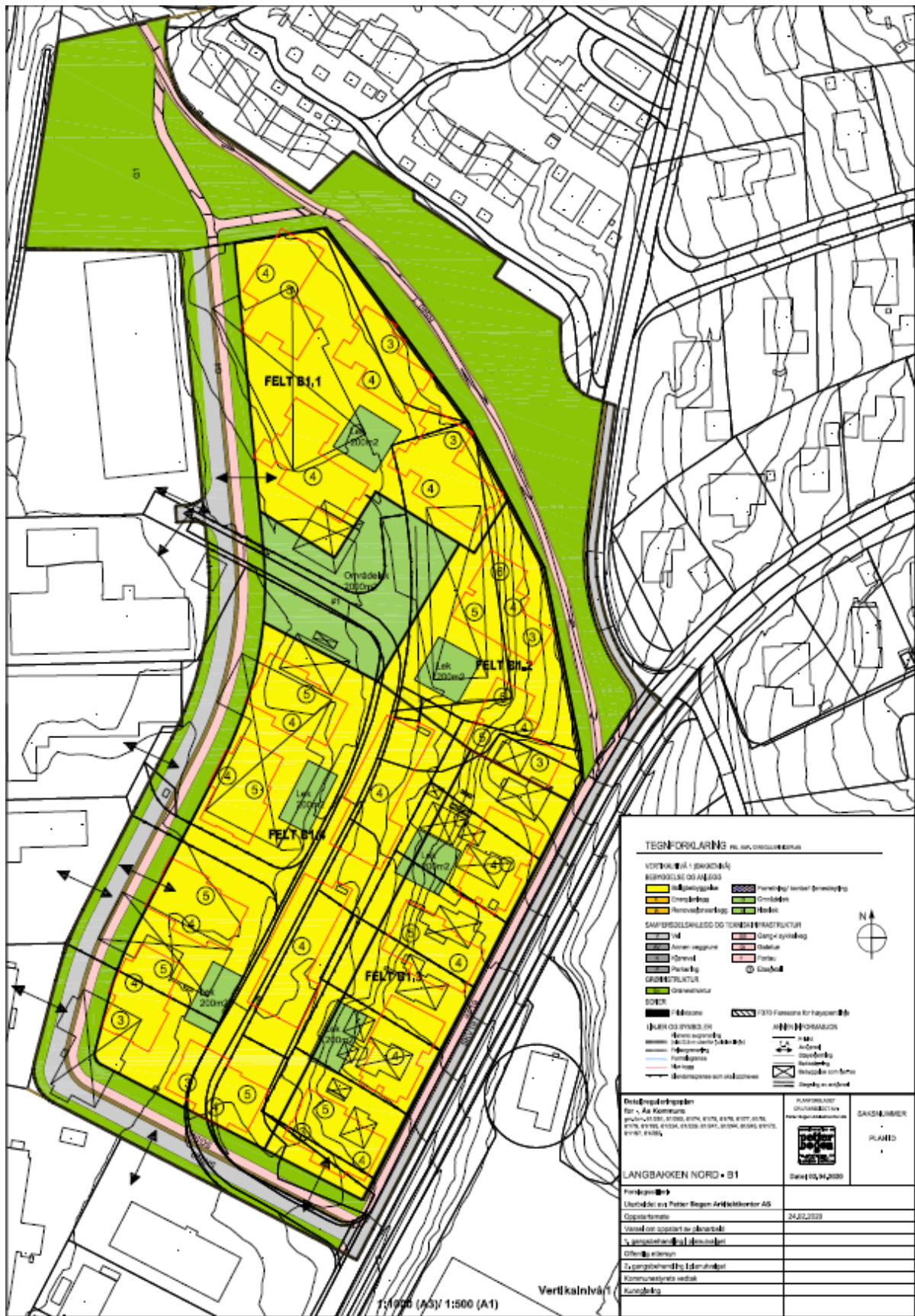
Figur 1 Planområdets beliggenhet. Bakgrunnskart: Finn.no



Figur 2 Planområdet avgrenses innenfor felt B1. Kilde: Ås kommune.

1.3 Planforslaget

Planforslaget legger opp til etablering av ca. 330 boenheter i blokk med tilhørende parkering. BRA for planlagt bebyggelse er 31 200 kvm. Planområdet har adkomst fra Langbakken i øst. Ny adkomst til planområdet fra Langbakken etableres sør i Myrveien.



Figur 3 Planforslaget. Kilde: Petter Bogen Arkitektkontor AS.

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Områdebeskrivelse

Planområdet ligger i Ås, nært til Norges Miljø- og biovitenskapelige universitet, Ås sentrum og E6. Området karakteriseres 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 andre butikker og restauranter.

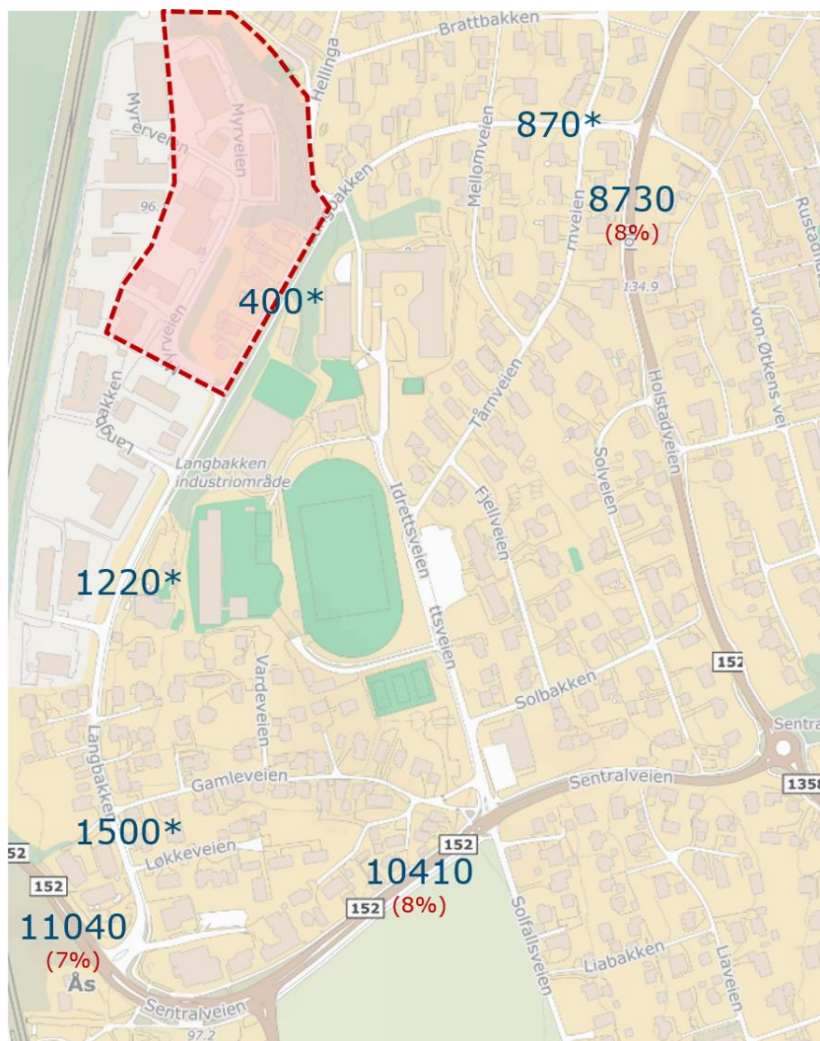
2.2 Vegforhold og trafikkdata

Planområdet avgrenses av Langbakken i øst og har adkomst via denne og Myrveien. Langbakken og Myrveien har fartsgrense 30 km/t og er begge kommunale enfeltsveier. Det er anlagt flere fartsdempere (humper) i Langbakken. Veien ligger i svak helning oppover i nordlig retning forbi planområdet. Myrveien ligger relativt flatt og har flere avkjørsler inn til de ulike eiendommene langs veien. Sikten fra enkelte avkjørsler ut på Myrveien er noe begrenset på grunn av at veien ligger i kurve og på grunn av vegetasjon spesielt i sommerhalvåret. Krysset Myrveien x Langbakken er et uregulert kryss der høyreregel gjelder. Sikten i krysset er god.

Videre sørover fører Langbakken til Fv152 (Sentralveien). Sentralveien er en tofelts forkjørsvei og Langbakken er regulert med vikepliktsskilt. Sentralveien har en ÅDT på 11040 kjøretøy/døgn (2019). I Sentralveien er fartsgrensen 40 km/t. Det er etablert vestresvingefelt og kanalisering i begge armer i fylkesveien, samt dråpeøy i Langbakken. Det er lysregulert opphøyd gangfelt 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 vikepliktsskilt. ÅDT i Holstadveien er 8730 kjøretøy/døgn (2019) og fartsgrensen 40 km/t. Det er etablert opphøyd gangfelt over dråpeøy i nordlig arm i krysset.

Det er gjennomført en befaring av planområdet 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 4 Trafikkmengder i dagens situasjon med tungtrafikkandel i parentes. Kilde: NVDB. Bakgrunnskart: Finn.no.

*Trafikktall regnet ut ifra kunnskap samlet inn fra befarings, optelling 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 på 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 er det ikke 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 vestover. Gående og syklende dit er tenkt å følge gamleveien gjennom sentrum. Det er flere opphøyde gangfelt i Sentralveien østover.

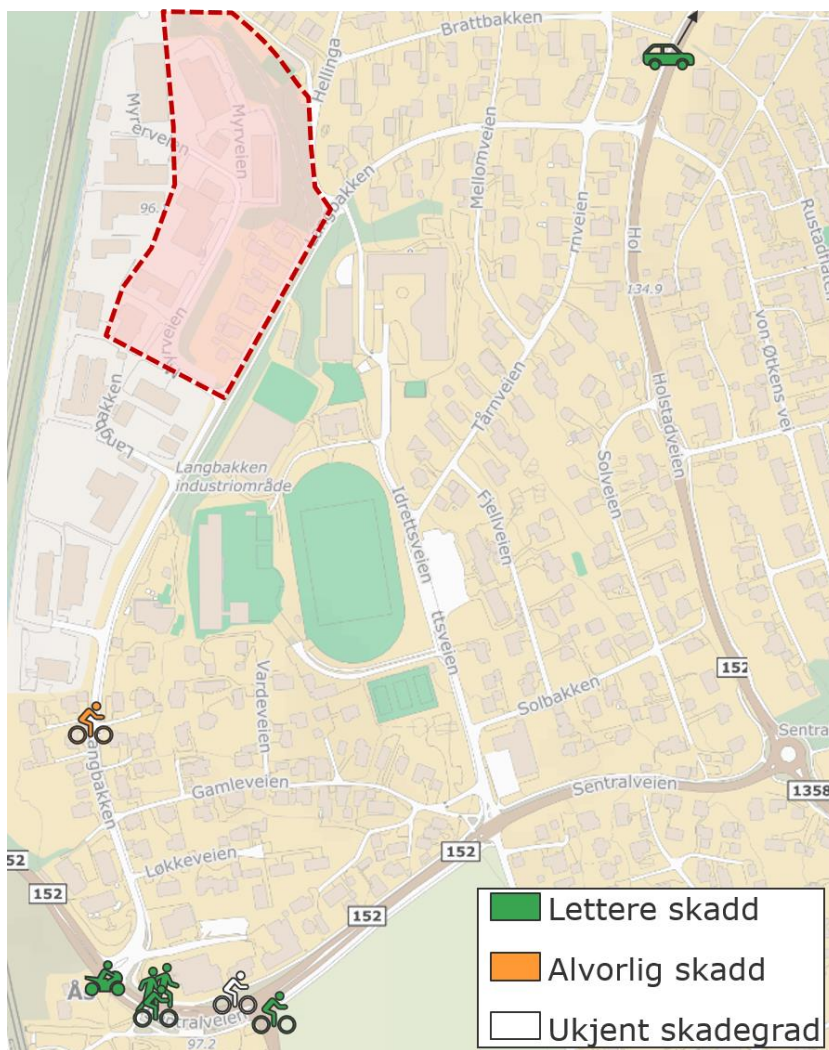
Det er generelt godt tilrettelagt for gående og syklende i området rundt planområdet. Det er ikke etablert gangfelt i Langbakken, noe som kan oppmuntre til «villkryssing» av veien. Dette gir redusert trafikksikkerhet, noe som gir økt sannsynlighet for at ulykker kan skje. Det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter innenfor planområdet i dag. Samtidig er trafikkmengden liten.

2.4 Trafikkulykker

For å beskrive ulykkessituasjonen er det gjort uttak av politiregistrerte trafikkulykker med personskafe fra NVDB i perioden 2009-2020.

Det er registrert 7 ulykker i vegnettet tilknyttet planområdet de siste 10 årene. I Langbakken har det skjedd en ulykke der involverte ble alvorlig skadd. Dette var en sykkelulykke og skjedde ved påkjøring bakfra ved høyresving. I Holstadveien har det skjedd en bilulykke. Ulykken skjedde ved påkjøring bakfra. 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 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 to sykkelulykker med skadegrad lettere skadd og ukjent skadegrad. Ulykkene skjedde ved kollisjon mellom sykkel og bil ved kryssing av gangfelt. Figur 5 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 må forventes å ha god effekt på dette. Ulykkessituasjonen 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 5 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 6. I området er det rute 510 mellom Drøbak og Ski som har hyppigst avgangsfrekvens på 10 min i rushtid og 30 min utenom rushtid. Bussrute 535 og 536 er rushtidsbusser ot 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. Bussholdeplassene *Ås videregående skole* 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 Stabek med 3 ekstra rushtidsavganger i hver retning.

Kollektivtilbudet i området er god. Dog kan noe lange avstander til både tog og buss gjøre det mindre attraktivt å velge kollektivt. Etablering av sykkelstativ på eller i nærheten av bussholdeplass (og jernbanestasjon) kan oppmuntre til mer bruk av kollektivtrafikk.



Figur 6 Bussholdeplasser og ruter i nærheten av planområdet. Bakgrunnskart: Finn.no

2.6 Parkering

Innenfor planområdet er det i dag flere eneboliger med privat parkering, i tillegg til store asfalterte områder til industriformål som brukes til parkering.

3. TRAFIKKGENERERING

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

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 håndbøker og rapporter fra PROSAM har en del erfaringstall for turgenerering. Erfaringstallene vil suppleres med eget skjønn og erfaring opparbeidet fra mange års erfaring av tilsvarende vurderinger.

3.1 Dagens trafikk til planområdet

Erfaringstall er hentet ifra SVVs håndvok V713 og PROSAM-rapport 137. Planområdet ligger ca. 27 km unna Oslo S. Det er antatt 3 personer i husholdet for boligene, og bebyggelsen anses som middels tett. BRA for eksisterende bygg i planområdet er hentet ut ifra norgeskart.no.

Tabell 1 Bilturgenerering ut ifra formål i dagens situasjon.

Formål	Antall	Erfaringstall	Enhet	Biltur/døgn
Kontor	551 kvm	8	Pr. 100 kvm	44
Butikker	551 kvm	25	Pr. 100 kvm	138
Verksted	1534 kvm	3,5	Pr. 100 kvm	54
Lager	4530 kvm	3,5	Pr. 100 kvm	159
Bolig	7 stk.	6	Per bolig	42
Sum	-	-	-	436

I dagens situasjon genererer planområdet rundt **436 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 330 leiligheter i blokk med 266 bilparkeringsplasser og 751 sykkelparkeringsplasser. Planlagt BRA er 31 200 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 3 personer i husholdet og bebyggelsen anses som middels tett/urbant. Dette gir ifølge rapporten et erfaringstall mellom 4,4-5,8. Siden parkeringsdekning vil være god, antas det et erfaringstall i øvre sjikt fra rapporten.

Tabell 2 Bilturgenerering ut ifra formål i fremtidig situasjon.

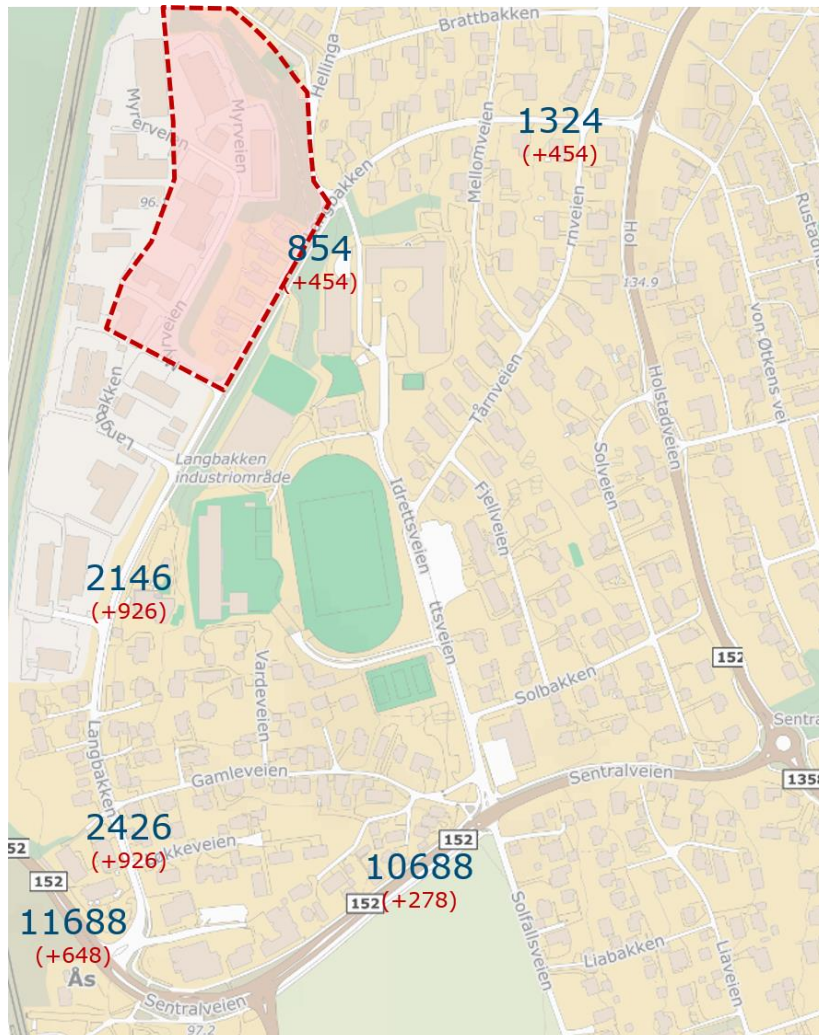
Formål	Antall	Erfaringstall	Enhet	Biltur/døgn
Leiligheter	330	5,5	Pr. leilighet	1815

Tiltaket forventes å generere omtrent **1815 bilturer/døgn**. Veksten i trafikk etter tiltak kan dermed estimeres til ca 1.400 biler.

3.3 Trafikkfordeling

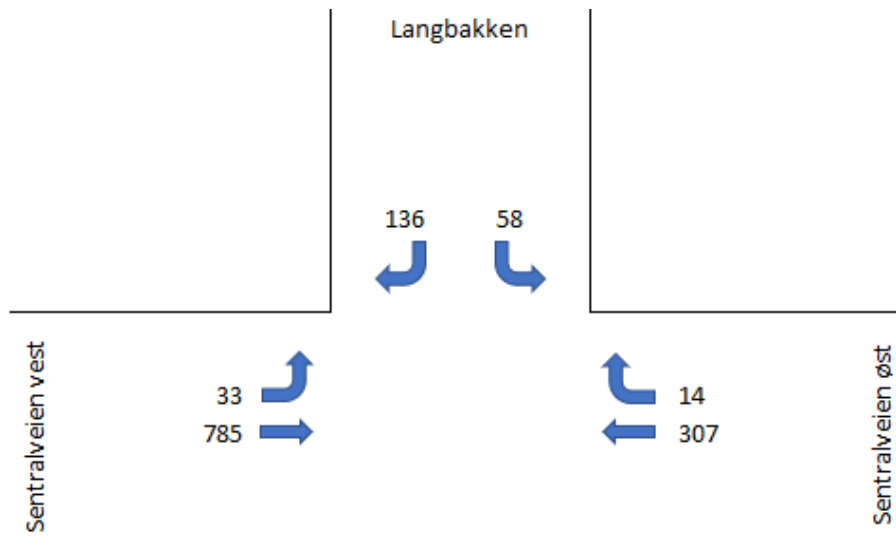
Trafikkveksten vil fordele seg i vegnettet. Den nye bebyggelsen i området vil ha adkomst Myrveien i sør. Antatt fremtidig ÅDT er vist i figur 7 der dagens turgenerering er trukket fra beregnet fremtidig turgenerering. For prosentuell fordeling av den eksisterende og nyskapt trafikken ut på Langbakken er følgende antagelser gjort:

- 30/70-fordeling nord/sør i Langbakken for den nyskapede trafikken.
- 30/70-fordeling nord/sør for trafikk til/fra eksisterende boliger til/fra planområdet.
- 20/80-fordeling nord/sør for trafikk til/fra eksisterende resterende formål.



Figur 7 Fremtidig ÅDT i Langbakken. Endring i ÅDT er vist i parentes. 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 ut ifra boken «Trafikkteknikk» av Finn Blakstad (figur 5.6). Denne gir kapasitet i Langbakken inn mot krysset til å være omtrent 300 kjøretøy i makstid, mens foreliggende planer gir rett under 200 kjøretøy ut mot krysset fra sidevegen. Tiltaket vil ikke føre til overskridelse av kapasiteten i krysset.



Figur 8 Fordeling av trafikk i makstime for krysset Sentralveien x Langbakken.

4. TRAFIKALE KONSEKVENSER

4.1 Gående og syklende

Det er i dag godt tilrettelagt for gående og syklende i Langbakken, dette opprettholdes i planforslaget. Ved videre arbeid med planforslaget bør det vurderes anleggelse av gangfelt i 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.

Det er planlagt etablering av mange sykkelparkeringsplasser og plassering av disse nærme hovedinngangene. 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 myke trafikanter i området og forutsetter god tilrettelegging for myke trafikanter slik at disse kan ferders på en trygg og forsvarlig måte.

4.2 Trafikksikkerhet

Det er planlagt innkjøring sør i planområdet. Dette er positivt for trafikksikkerheten i Myrveien, da den nye trafikken ikke vil videreføres lenger inn i Myrveien. 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 minske risikoen for ulykker og vil også øke følelsen av trygghet i veien.

4.3 Kollektivtrafikk

Kollektivtilbudet i området er god. Dog kan lange gåavstander til både tog og buss gjøre det mindre 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

Ås kommuneplan gir krav til to parkeringsplasser for hver boenhet, og en parkeringsplass for hver sekundærleilighet. Parkeringsplassene kan enten etableres som åpne plasser eller i carport/garasje. Dette åpner for etablering av 330 parkeringsplasser. Videre sier kommuneplanen at sykkelparkerings skal plasseres nær hovedinngangen og være overbygd der det vurderes som hensiktsmessig.

Det er planlagt etablering av 266 bilparkeringsplasser og 751 sykkelparkeringsplasser. Antallet bilparkeringsplasser er innenfor normen. Sykkelparkeringsplassene er planlagt nært hovedinngangen, 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. TILTAKSBEHOV OG OPPSUMMERING

Langbakken felt B1 i områdereguleringen for Ås sentralområde består i dag industribygg og boligbebyggelse. Planforslaget legger opp til etablering av ca. 330 boenheter i blokk med tilhørende parkering. BRA for planlagt bebyggelse er 31 200 kvm. Planområdet har adkomst fra Langbakken i øst. Ny adkomst til planområdet fra Langbakken etableres sør i Myrveien.

Planområdet genererer per i dag totalt 436 bilturer/døgn til/fra planområdet. Utrekningen gir en trafikkvekst på 1815 bilturer/døgn. Tiltaket gir derfor en trafikkvekst på 1379 bilturer/døgn. Dette er et høyt anslag, og en betydelig nominell trafikkvekst. Trafikkmengden i Langbakken vil likevel fortsatt være beskjeden, og det er allerede etablert gang- og sykkelvei eller fortau på strekningen. Kapasiteten i kryssene vil påvirkes av tiltaket, men anses fortsatt som tilfredsstillende.

Tiltaket vil gi en økning av myke trafikanter i området. Ved videre arbeid med planforslaget bør det vurderes å anlegge gangfelt i 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.