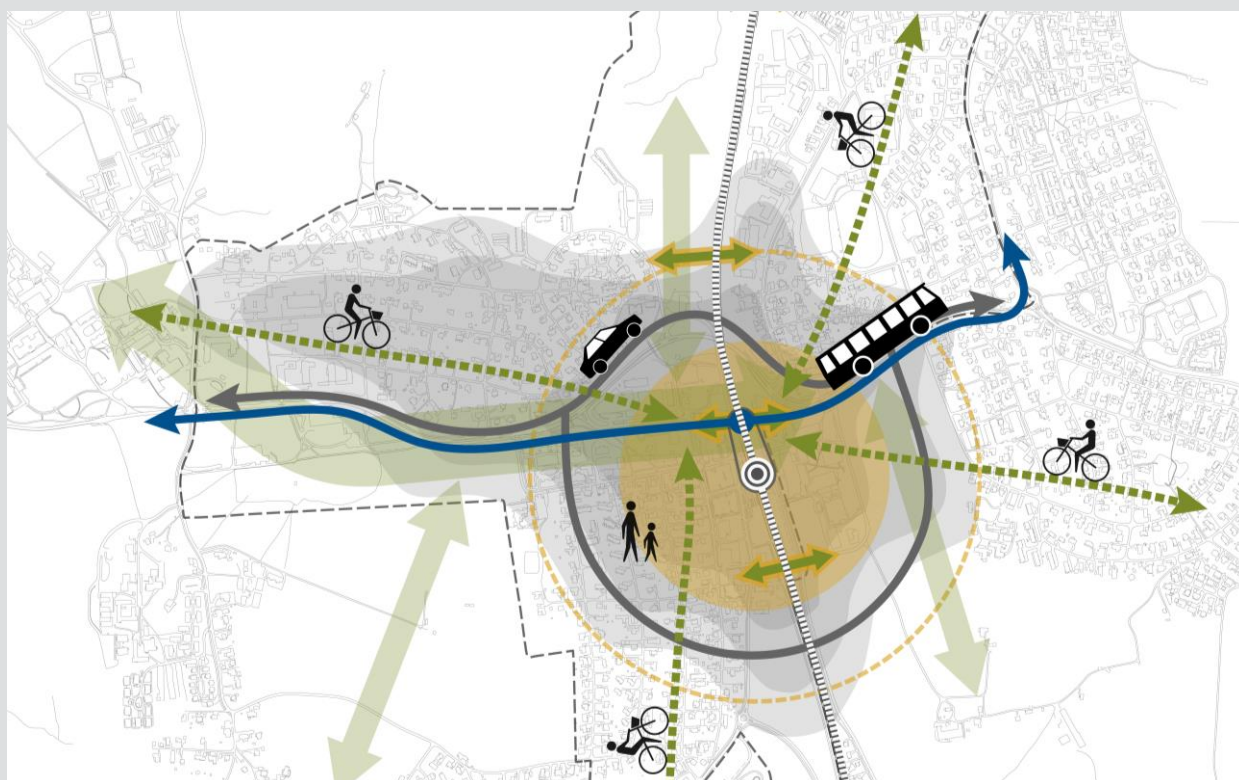


Vei- og gateplan Ås

Rapport



Oppdragsgiver:	Ås kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	Mari Olimstad
Rådgiver:	Norconsult
Oppdragsleder:	Runar Henanger
Fagansvarlig:	Amund Hareland, Kristine Prestrud, Eirin Lund
Andre nøkkelpersoner:	Stine Liaklev Bakkan, Ivar Kufås, Ketil Nord

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
01	01.06.2017	Sluttrapport	Lund	Henanger	Henanger

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Forord

Ås kommune har fastsatt planprogram for utvikling av områdereguleringsplan for Ås sentralområde. Vei- og gateplan skal gi grunnlag for videre arbeid med områdereguleringsplan. Her anbefales strategier, prioriteringer og prinsipper for mobilitetsløsninger og fremtidig utforming av det sentrale gatenettet i Ås.

I regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er Ås tettsted pekt ut som en av seks regionale byer i Akershus. Dette innebærer at Ås skal ta deler av den store veksten som er forventet i Osloregionen. Rapporten er utviklet med bakgrunn i de mål og føringer som gjelder for utvikling av Ås som by. Hensikten er å tilrettelegge for et veg- og gatenett som er tilpasset økt urbanisering med vekst i innbyggere og arbeidsplasser.

Arbeidet omhandler anbefalinger knyttet til prioritering av områder for fremtidig utbygging, gatenett for prioritering av gående, syklende, kollektivtrafikk og bil, samt potensial for utvikling av kollektivknutepunkt ved Ås stasjon.

Rapporten er utarbeidet av Norconsult. Oppdragsgiver har vært Ås kommune v/Mari Olimstad. Arbeidet er fulgt av en prosjektgruppe bestående av representanter fra Statens vegvesen, Bane NOR, Akershus Fylkeskommune og Ruter. Prosjektgruppen har gitt innspill underveis i arbeidet. Rapporten er prinsipiell i forslag til løsninger, og foreslår tiltak som ved realisering må tilpasses de konkrete lokale forhold, og økonomiske prioriteringer.

Dersom annet ikke er nevnt spesifikt i rapporten er figurer, bilder og illustrasjoner utarbeidet av Norconsult.

1. juni 2017
Runar Henanger
Norconsult AS

Innhold

1	Innledning	7
1.1	Bakgrunn	7
1.2	Områderegulering Ås sentrum	7
1.3	Hva er vei- og gateplanen	7
1.4	Fra tettsted til by	8
1.5	Bærekraftig mobilitet	8
1.6	Studieområdet	9
2	Mål og egenskaper	10
2.1	Mål for vei- og gateplan	10
2.2	Byliv	11
2.3	Gående	12
2.4	Syklende	13
2.5	Kollektivreisende	14
2.6	Bilister	15
3	Utfordringer i dag	16
3.1	Arealbruk og bebyggelse	16
3.2	Vei- og gatenett	18
3.3	Kulturminner og grønt	20
3.4	Biltrafikk	22
3.5	Ulykker	24
3.6	Buss	25
3.7	Gående og syklende	27
3.8	Målpunkt	29
3.9	Ås stasjon	30
3.10	Parkering	32
3.11	Reise- og handelsvaner	34
4	Strategiske grep for utvikling	38
4.1	Hva skal til for å lykkes i Ås?	38
4.2	Arealutvikling og mobilitet	41
4.3	Kollektivtrafikk lokalt og regionalt	44
5	Strategiplan for vei- og gatenettet	49
5.1	Gatetypologi	49
5.2	Gående	50
5.3	Syklende	51
5.4	Busstrasé	52
5.5	Biltrafikk	53
5.6	Ås stasjon i fremtidige Ås	54
5.7	Parkeringsplan	56
5.8	Prinsipper for utforming	58
5.9	Stegvis utvikling - tidsperspektiv	60
6	Referanseliste	65

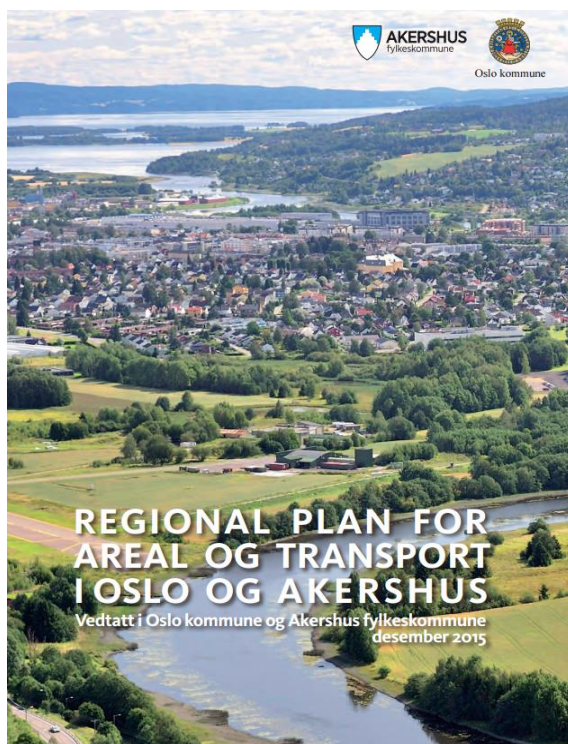
1 Innledning

1.1 Bakgrunn

De neste årene viser SSBs prognoser sterk befolkningsvekst i og rundt de største byene, med særlig sterk vekst i Oslo og omegn. Ved etablering av Follobanen reduseres også reisetiden til Oslo kraftig, noe som forventes å bidra ytterligere til økt befolkningsvekst, både i Ski og i Ås.

I tillegg er miljøet tilknyttet universitetet i vekst, og det tilrettelegges for utvikling av kunnskapsbedrifter knyttet universitetet. Utviklingen mot en viktig norsk universitetsby bidrar til befolknings- og arbeidsvekst i Ås.

I regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er Ås tettsted pekt ut som en av seks regionale byer i Akershus (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune 2015). Dette innebærer at Ås skal ta deler av den store veksten som er forventet i Osloregionen. Planen gir føringer om at 90 % av bolig- og næringsveksten i kommunen lokaliseres til potensielle vekstområder sentralt i kommunen. For Ås sentralområde betyr det at kommunen bør tilrettelegge for 5 000 nye boliger frem mot 2040. Det forventes også at det i de regionale byene utarbeides sentrumsplaner med vei- og gateplaner.



Figur 1.1 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus stiller krav til utviklingen i Ås.

1.2 Områderegulering Ås sentrum

Ås kommune har igangsatt planarbeid for de mest sentrale områdene i Ås. Planprogram for Ås sentralområde ble vedtatt i april 2015 (Ås kommune 2015). Planprogrammet viser til flere sentrale utredninger som skal gjennomføres som grunnlag for reguleringsplanen. Utredning av vei og gatenettet er en av utredningene. Følgende utredninger gjennomføres som grunnlag for område-reguleringsplanen:

1» Vei- og gateplan

- 2» Strategi for håndtering av overflatevann
- 3» Kulturminne- og grønnsstrukturanalyse
- 4» Dimensjoneringsgrunnlag med fortettingsstrategier
- 5» Kartlegging av boligpreferanser
- 6» Barnetråkk og pedaltråkk

Målet med områdereguleringsplanen er:

Å skape gode rammer for Ås som voksende tettsted og sentralt knutepunkt i regionen.

Dette skal gjøres ved å knytte tettstedet tettere sammen med universitetsmiljøet på NMBU, og sørge for at Ås utvikles i retning av et bærekraftig og kompakt tettsted med både urbane og rurale kvaliteter, og som nytter seg av gode forbindelser til den øvrige regionen gjennom et effektivt transportnettverk.

1.3 Hva er vei- og gateplanen

Ny vei- og gateplan for Ås sentralområde skal anbefale strategier og løsninger for en fremtidig utforming av det sentrale gatenettet i Ås, og danne grunnlag for det videre arbeidet med ny område-regulering av Ås sentralområde. Valg av utviklingsretning og prioriteringer i vei- og gateplanen vil dermed kunne bli avgjørende for hva slags sted Ås skal være i fremtiden, hvilke byutviklingsmuligheter som åpner seg og hva slags mobilitetsmønstre som vil danne seg. Målet bør være en utviklingsretning som bygger opp under og styrker Ås sin rolle som urbant knutepunkt, ledende universitetsby og et godt sted å vokse opp.

investeringer i infrastruktur sterkt førende for arealbruken. Et bevisst forhold til sammenhengen mellom utbyggingsmønster og transport er grunnleggende for å sikre optimal ressursutnyttelse og en mest mulig bærekraftig utvikling.

For transportsystemet i Ås betyr en bærekraftig utvikling at det for vei- og gatenettet må velges løsninger som fremmer gående, syklende og kollektivreisende, samtidig som behovet for bilbasert transport reduseres. Det er også bred politisk enighet om at persontransporten må dreies mot en mer bærekraftig utvikling, og dagens transportsystem må endres for å møte utfordringene som følger av fremtidig vekst.

Dette innebærer at det er de mest arealeffektive transportformene som må styrkes, ved at tilbud til gående og syklende – så vel som kollektivtrafikk – i større grad enn tidligere må løftes frem som et bidrag til det samlede transportsystemet.

1.6 Studieområdet

Studieområdet er delt inn i 3 ulike nivåer for både å danne seg et oversiktlig bilde over sammenhengene, men samtidig fange opp de viktige detaljene på et mer lokalt nivå.

Nivå 1: Sentrumskjernen. Kommuneplanens definerte sentrumsområde. Innenfor deler av dette område vises et mer detaljert løsningsforslag.

Nivå 2: Ås sentralområde. Områdeavgrensning for reguleringsplan. Hovedfokuset for vei- og gateplanen, med karakterisering av hele gatenettet.

Nivå 3: Ås tettsted. Mindre detaljerte løsninger, men viktig for å vise sammenhenger.



Figur 1.3 Studieområdet er i rapporten delt inn i 3 ulike nivåer. Stedsnavn mye brukt i rapporten er angitt på figuren.

2 Mål og egenskaper

2.1 Mål for vei- og gateplan

Ås tettsted er i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus pekt ut som en av 6 regionale byer i Akershus. Dette betyr at Ås, og spesielt Ås sentrum, er viktige vekstområder i årene fremover. På grunn av Follobanen, og veksten i universitetsmiljøet, får Ås et mer attraktivt bolig- og arbeidsmarked. En økning i befolkningsvekst skaper også en større etterspørsel etter gode transportløsninger, både lokalt og regionalt.

Overordnede mål og føringer legger til grunn at transportsystemet i Ås må utvikles på en måte som fremmer gående, syklende og kollektivreise, samtidig som behovet for bilbasert transport reduseres. Det er også bred politisk enighet om at persontransporten må dreies mot en mer bærekraftig utvikling, og dagens transportsystem må endres for å møte utfordringene den fremtidige veksten gir. Valg av utviklingsretning og prioriteringer i vei- og gateplanen vil dermed kunne bli avgjørende for hva slags sted Ås skal være i

fremtiden, hvilke byutviklingsmuligheter som åpner seg og hva slags mobilitetsmønstre som vil danne seg. Det er derfor satt egne mål for arbeidet med vei- og gateplanen som baserer seg på overordnede mål og føringer:

Vei- og gateplanen skal bidra til å utvikle Ås til en fremtidsrettet by, med urbane og grønne kvaliteter, og sterk stedsidentitet.

Vei- og gatenettet i Ås skal skape attraktive og effektive hverdagsreiser, ved å prioritere gang, sykkel og kollektiv.

For å kunne oppfylle disse målene må vei- og gatenettet ha visse egenskaper. I det neste kapittelet presenteres de viktigste egenskapene for de ulike trafikantergruppene. Dersom det etterstrebes å imøtekomme disse kriteriene vil vei- og gateplanen bidra til å skape et attraktivt sted med økt byliv.



Figur 2.1 Inspirasjonsbilde fra Metz. Buss kjører på egen trasé i sentrum, og blir en del av torget.

2.2 Byliv

Det er ønskelig at vei- og gateplanen skal bidra til økt byliv i Ås sentrum. Eksisterende kvaliteter må videreføres og nye må innføres. Økt byliv i sentrum vil bidra til at flere benytter seg av området, og at behovet for å reise til andre byer blir mindre.

Menneskelig skala: For å gjøre det attraktivt for mennesker å oppholde seg ute, er det viktig at gatene, plassene og bebyggelsen er dimensjonert etter menneskelig skala. Det er viktig at bredden på gata og størrelsene på plassene har en størrelse som gjør at de kan fylles med funksjoner. I sentrum bør det etterstrebes å ha bebyggelse på begge sider av gata.



Rom for opphold: En bygate skal ikke bare brukes som en transportåre, men også til opphold og aktivitet. Det bør derfor tilrettelegges for naturlige møteplasser i gaten, for eksempel ved en holdeplass eller ved et butikkhjørne. Der det er mulig bør gatene skape attraktive sammenhenger med parker og andre møteplasser.



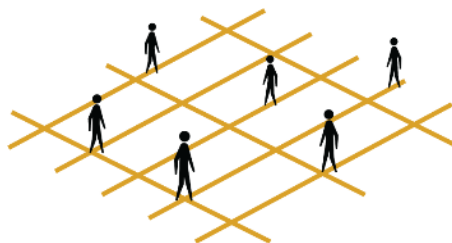
Attraktive gater og plasser: Gatene og plassene i Ås bør også bli estetisk tiltrekkende, og være tilrettelagt for gateliv. Gatetrær, grøntområder, benker, butikker, møbleringssoner og uteservering er elementer som gjør områder mer attraktive å oppholde seg i, samtidig som det gjør det mer interessant å gå gjennom byrommene. I tillegg er åpne akser som bidrar til gode lysforhold viktig.



2.3 Gående

Å tilrettelegge for gående er noe av det viktigste man kan gjøre for å bidra til økt byliv, samtidig som det bidrar til å skape en enklere hverdag for folk flest. Alle reisende er en eller annen gang i løpet av sin reise gående, så tilrettelegger man for gående tilrettelegger man for alle. I tillegg er det viktig at alle løsninger for gående må kunne benyttes av mennesker med ulike behov. Prinsippene om universell utforming skal legges til grunn for utforming av løsninger.

Finmaskede gangforbindelser: Gode gangforbindelser krever et sammenhengende nettverk, og nettverket skal være finmasket. Et finmasket nettverk gir flere valgmuligheter, og gjør at man kan komme seg dit man ønsker uten omveier. Ulike deler av nettverket kan tilrettelegges for ulikt bruk, slik at for eksempel noen gater tilrettelegges spesielt for skolebarn. Alle gangforbindelsene må være, og oppleves, trygge.



Naturlige ganglinjer og hyppige krysninger:

Det må være mulig å gå der det føles naturlig, og der avstandene er kortest. Et attraktivt gangnett må derfor ha mange krysningspunkter, og må være lett å orientere seg i. Flere alternative ruter å velge mellom gjør det mer attraktivt å gå. Tettheten av krysningspunkter må tilpasses lokalt, da det ikke er samme behov for kryssing av alle typer gater.



Plass til å gå flere i bredden: Brede fortau fører med seg mange positive effekter. Det gjør det mulig å gå flere i bredden, eller passere hverandre uten problemer. Det gir også plass til møbleringsoner og gatetrær. Fortausbredden skal sikre tilgjengelighet også om vinteren, med vedlikehold og vinterdrift. Breddene på fortauene må også tilpasses stedlige forhold. Det er ikke alltid det er attraktivt eller nødvendig med brede fortau.



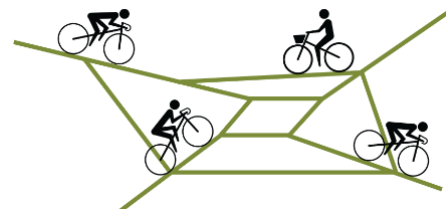
2.4 Syklende

Ås er både flatt og relativt kompakt, og sykkel er derfor et egnet transportmiddel. For å øke andelen som sykler er det viktig å legge til rette for alle typer syklist, og spesielt de som ikke sykler i dag. Å få flere til å sykle bidrar til måloppnåelse for begge prosjektmålene.

Sammenhengende og effektivt nettverk: Syklist skal ha god atkomst til sentrum, stasjonsområdet og andre viktige målpunkt. Dette innebærer blant annet tilrettelegging for effektive forbindelser inn mot stasjonen fra flere retninger.

Trygge og trafikksikre løsninger: Sykkelnettet må både være, og oppfattes, trygt. Det er i hovedsak biltrafikk som skaper utrygghet for syklist, men det er også viktig å skape løsninger som gjør det lett for gående og syklende å benytte samme gate.

Få systemskifter: For syklist er det viktig med et lesbart system. Det innebærer sammenhengende løsninger som er enkle å forstå. Å måtte bytte mellom ulike løsninger på en strekning gjør systemet vanskelig å forstå, samtidig som det gjør tilbudet mindre attraktivt. Samtidig vil ulike gater ha ulik funksjon, noe som kan tydeliggjøres gjennom ulike løsninger for sykkel. For eksempel trenger ikke løsning for sykkel å se lik ut på fylkesveien og i sentrumsgatene.



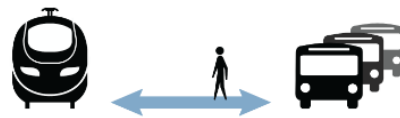
2.5 Kollektivreisende

Bussen spiller en viktig rolle i Ås, spesielt for reisende på tvers av kommunen (øst-vest). Bussen har hyppige avganger i dag, men ellers er det ingen ting som tilsier at bussen er spesielt prioritert i Ås.

God fremkommelighet for buss: Noe av det aller viktigste for de som reiser med bussen er at reisen er effektiv og forutsigbar. For å sikre forutsigbar reisetid er det viktig med god fremkommelighet for bussen, spesielt til og fra Ås stasjon. God fremkommelighet er også viktig for å bedre bussens konkurranseforhold mot bilen.



Effektive bytter: Ås tettsted har både hyppige bussavganger og en jernbanestasjon midt i sentrum. For å utnytte kollektivtilbudet best mulig er det viktig at byttet mellom buss og tog er mest mulig effektivt. Det betyr korte avstander, hyppige avganger og et forståelig knutepunkt. Med forståelige knutepunkt menes at de reisende enkelt skal forstå hvordan de skal bevege seg mest mulig effektivt for å bytte reisemiddel. Det skal være lett å orientere seg i området rundt knutepunktet for å forstå hvordan man skal bevege seg.



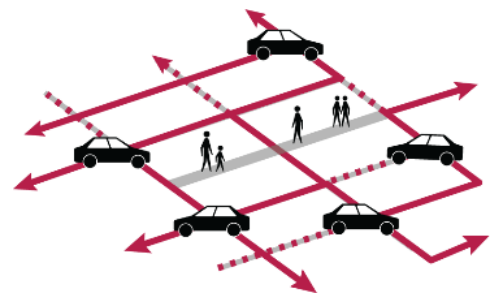
Attraktive holdeplasser: Lokalisering og antall holdeplasser er viktig for å skape et kollektivsystem som er lett å forstå for de reisende. Alle nye holdeplasser skal etableres som høystandard holdeplass med universell utforming, og de skal være synlige og ha en sentral plass i bybildet.



2.6 Bilister

Ønsker og behov for de som kjører bil er ofte ikke forenelig med ønsker knyttet til de andre trafikantgruppene. At gang, sykkel og kollektivtrafikk prioriteres vil i mange sammenhenger bety at bilen må nedprioriteres. Bilen kan også spille en viktig rolle i bybildet, og det skal etterstrebes å skape gode forhold også for de som kjører bil, uten at det skal skape dårlige forhold for andre trafikanter. Her beskrives hvordan flere av bilistenes behov kan ivaretas, uten at det går på bekostning av målene satt for prosjektet.

Tilgjengelighet foran fremkommelighet: Det viktigste for mange bilister er å komme raskt frem, altså at fremkommeligheten er god. God fremkommelighet for bilen betyr ofte at gående, syklende og kollektiv må nedprioriteres for å gi god nok plass til bilen. Samtidig er det viktig med tilgjengelighet til aktuelle målpunkt, og i mange sammenhenger kan tilgjengelighet være viktigere enn fremkommelighet. Ved utvikling av Ås by skal bilen sikres tilgjengelighet til aktuelle målpunkt og til parkering i tilknytning til ærend i sentrum. Av hensyn til andre trafikanter kan det derimot ta noe tid, og være noe mer tungvint enn andre reisevalg.



Gateparkering med høy utskiftning: Det skal finnes parkeringsmuligheter i sentrumsgatene, med høy sirkulasjon av parkerte biler. Dette innebærer at det skal finnes tilstrekkelig med parkeringsplasser nær sentrum, men ikke beregnet for å parkere lenge. Det bør sikres høy utskiftning av biler, istedenfor at få biler beslaglegger sentrumparkering hele dagen.



Gjennomkjøring med lav hastighet: For at bilen skal kunne sikres tilgjengelighet og kjøre gjennom sentrumsområdene, uten å være til vesentlig ulempe for bylivet for øvrig, må det legges til rette for lav kjørehastigheten. Det gir bedre integrasjon med både gående og syklende.

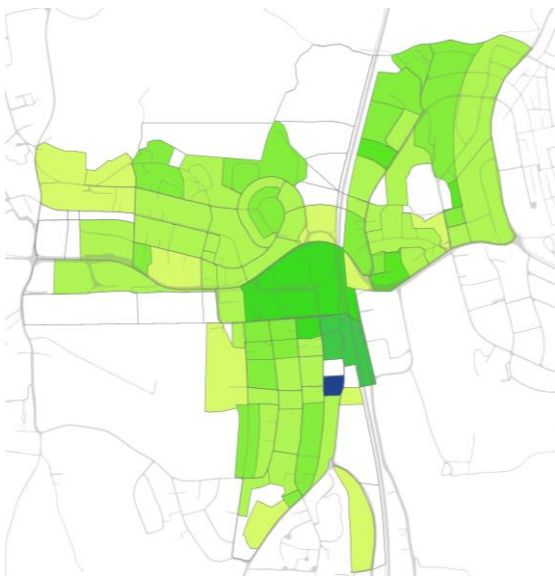


3 Utfordringer i dag

3.1 Arealbruk og bebyggelse

Området definert som sentrumsområde Ås, er i dag hovedsakelig bebygget med forretningsgårder med leiligheter, men øvrig bebyggelse inkluderer også Ås stasjon, Rådhus og Kulturhus tilknyttet Rådhusparken i vest, samt enkeltstående eldre trehusbebyggelse. Utenfor sentrumsområdet består mesteparten av bebyggelsen av eneboliger, rekkehus og noen innslag av blokker. I tillegg finnes et større næringsområde langs Langbakken, et idrettsområde øst for stasjonen, og Universitetsområdet vest i avgrensningen. I tillegg til bebyggelse er store deler av arealene i kommunen jorder eller andre grøntområder. Se Figur 3.1.

Vedtatt planprogram legger til grunn et ønske om bærekraftig byutvikling. Der det skal tilrettelegges spesielt for gående og syklende, og etterstrebes å skape kortest mulig avstander. Samtidig skal det skapes gode forutsetninger for kunnskapsbasert næringsutvikling. Det grønne spiller en viktig rolle i Ås, og planprogrammet oppfordrer til å skape sammenhengende parkdrag i sentrum, og skape sammenheng mellom sentrum, universitetsparken og sentrale friområder. Som en del av grunnlaget for områdereguleringsplanen gjennomfører kommunen en utredning av *dimensjoneringsgrunnlag med fortettingsstrategier*. Utredningen viser blant annet tre mulige utviklingstrekk, som etter hvert skal ende opp i en anbefalt løsning.



Figur 3.1 Arealtetthet dagens situasjon.

Alternativ 1: Nordvest – sentrum – syd

Alternativet skal gi vekst som sikrer fysisk sammenheng mellom sentrum og universitetsområdet, ved å bygge langs Høyskoleveien og Utveien i Kaja-området, samt økt utnyttelse av Åsmåsan. I tillegg foreslås økt utnyttelse for bebyggelse langs Brekkeveien og Moerveien mot syd. Det er lagt opp til begrenset vekst øst for jernbanen. Alternativet krever store endringer i Kaja-området, men til gjengjeld legges det ikke opp til bebyggelse på Søråsjordet. Områdene mot syd lar seg vanskelig dekke med tilfredsstillende regionalt kollektivtilbud, og det kan være uheldig å tilrettelegge for betydelig videre utvikling mot syd. Alternativet forutsetter mye transformasjon av eneboligområdet for å oppnå vekstmål, noe som er utfordrende. Se Figur 3.2.

Alternativ 2: Nordvest, nord, nordøst

Alternativet ser på potensialet i konsentrert vekst nord for dagens sentrum. Alternativet søker å sikre fysisk sammenheng mellom sentrum og universitetsområdet langs Høyskoleveien og Utveien, mot nordøst langs en utvidet sentrumskjerne langs Kajaveien og deler av Åsmåsan. Det legges også til grunn omforming av industriområdet ved Langbakken og i nordøst ved idrettsplassen. Se Figur 3.3.

Alternativet tar for seg en større del av sentrumsområdet øst for jernbanen, langs Fylkesveien. Alternativet legger ikke til grunn økt utnyttelse av områdene mot syd. Alternativet gir tydelig behov for bedre sammenhenger mellom øst og vest over jernbanen.

Alternativ 3: Vest, sentrum, nordvest og syd

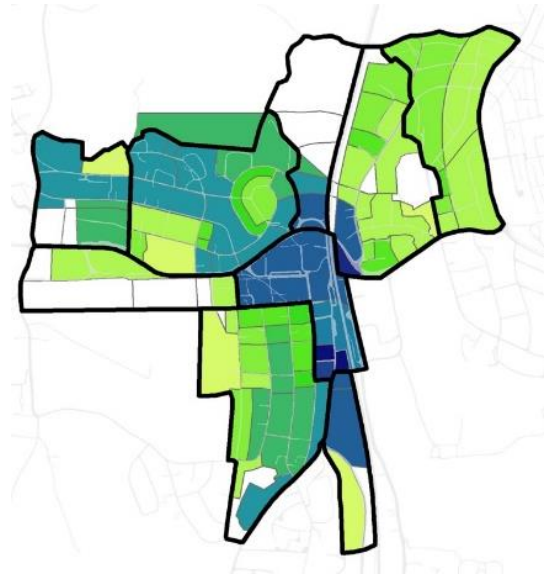
Alternativet ser på potensialet i en utvidet sentrumskjerne som omfatter strekningen langs Kajaveien, sydlige deler av Åsmåsan, omforming av de nordligste kvartalene på Søråsteigen boligområde, de sydlige delene av Langbakken industriområde samt deler av Sentrum øst. Se Figur 3.4.

Alternativet foreslår også noe utvikling av bebyggelsen langs Brekkeveien og Moer Nordre. For å sikre god fysisk sammenheng mot NMBU foreslås det her som eneste alternativ bymessig utvikling

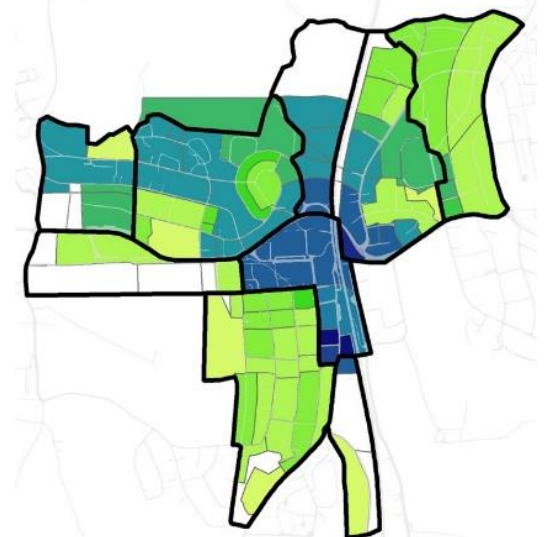
langs del av Søråsjordet og fylkesvei 152. Alternativet bevarer sånn sett store deler av boligmiljøet Kaja, på bekostning av områder på Søråsteigen. utfordringer knyttet til Fylkesveien/Kajaveien tilsvarende som i andre alternativer, samt behov for tilknytning mellom sentrum og nordøst over jernbanen og fylkesvei. Øvrige utfordringer er knyttet til kulturminne- og jordvernsproblematikk

Funn og muligheter

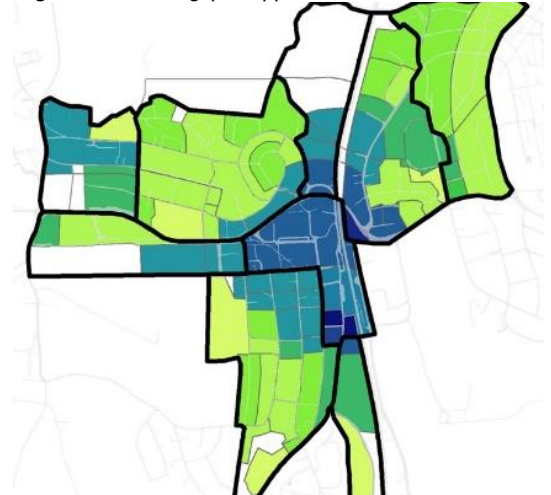
- » Avgrensningen til sentralområdet, og også studieområdet til utviklingsalternativene, ligger veldig tett opp til jernbanelinja på østsiden. Verken Ås vgs. eller Dysterjordet er med i avgrensningen, og derfor ikke i noen av alternativene utpekt som et fortettingsområde. Dette er imidlertid et område med stort potensiale, og en veldig sentral beliggenhet med tanke på nærhet til stasjonen. Ved å ta utgangspunkt i mobilitet som parameter er dette området et av de viktigste utviklingsområdene i hele Ås. En videreutvikling av områdene øst for stasjonen kan også bidra til å skape bedre sammenhenger på tvers av jernbanen.
- » Eksisterende veier rundt sentrum skaper utfordringer i dag med tanke på barriereeffekt og arealbeslag, men kan arealene i området rundt Esso utnyttes bedre har det stort potensial. Det er sentrumsnært og ubebygd. Området har imidlertid noen utfordringer, da det er høydeforskjeller i området. I tillegg må løsning for fylkesveien avklares.
- » Noen av alternativene (alt. 1 og 2) anbefaler utvikling mot nord og mot syd. Det er mange ledige arealer som kan utvikles til bolig. Disse områdene har imidlertid dårlig kollektivdekning, og det er heller ingen planer om fremtidig kollektivtilbud i disse områdene. Deler av områdene ligger i relativ kort avstand fra stasjonen, men det er rimelig å anta at en slik utbygging vil bidra til økt bilkjøring.



Figur 3.2 Fortettingsprinsipp - alternativ 1.



Figur 3.3 Fortettingsprinsipp - alternativ 2.



Figur 3.4 Fortettingsprinsipp - alternativ 3.

3.2 Vei- og gatenett

Dagens vei- og gatenett i Ås består av flere ulike vei- og gatetyper som betjener tettstedet, med fv. 152 (Drøbaksveien–Sentralveien) som den desidert viktigste lokale mobilitetsåren gjennom Ås sentralområde.

Figuren nedenfor gir en oversikt over dagens gatenett inndelt i følgende kategorier:

- » Hovedvei
- » Sentrumsgate
- » Boliggate-/vei
- » Gårdsvei
- » Annen vei

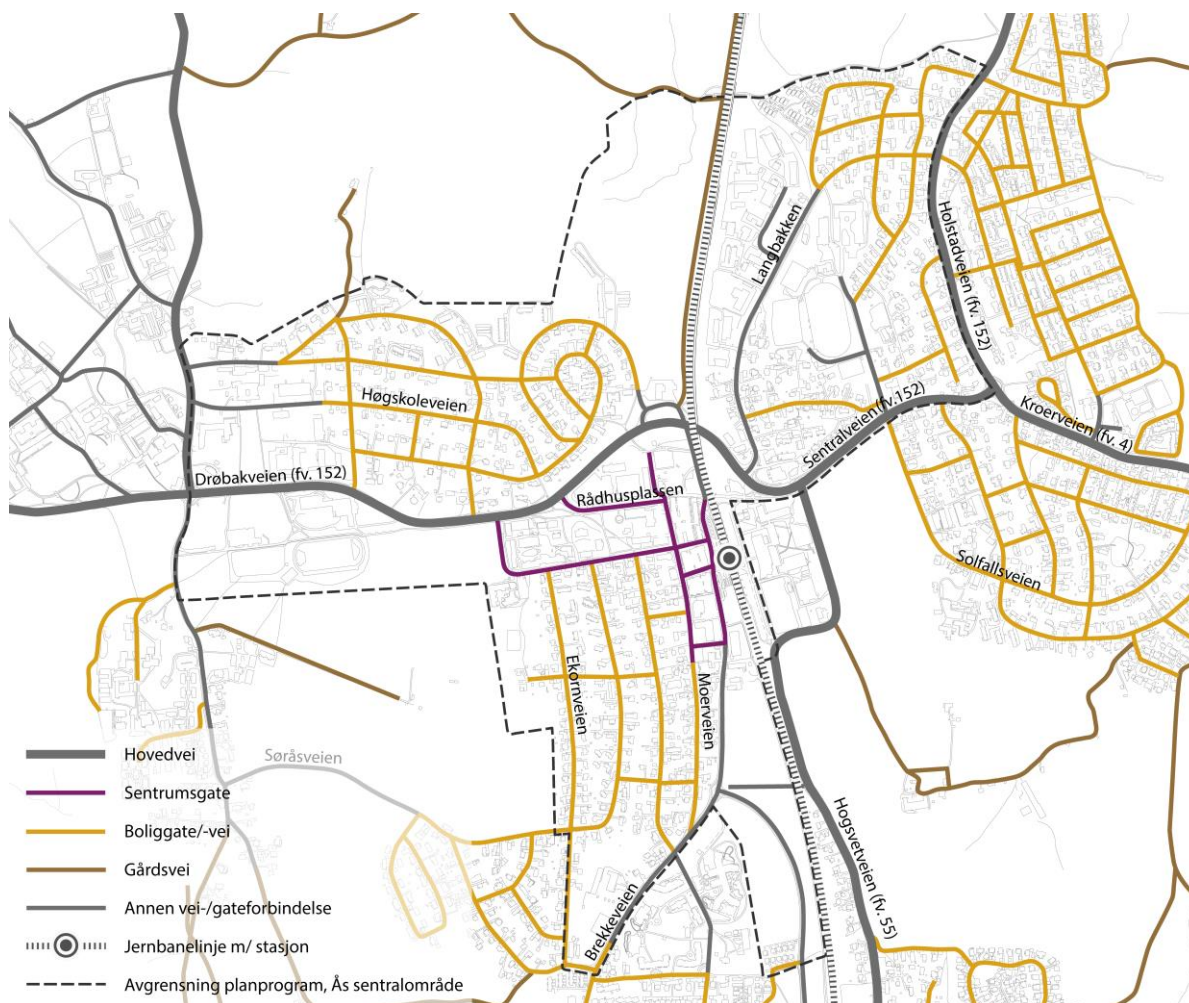
Hver av kategoriene utdypes her med korte beskrivelser og eksempelbilder.

Hovedvei

Definert som ikke-kommunale veier med til dels høy trafikkmengde. Omfatter fv. 152 gjennom Ås, fv. 56 mot Kjærnes, Kroerveien (fv. 4) retning Kroer og fv. 55 mot Hogstvedt.



Figur 3.6 Fv. 152, Drøbaksveien.



Figur 3.5 Ulike kategorier av gatenettet i dagens situasjon.

Sentrumsgate

Definert som gater i sentrum med fortau på minst en side, stor grad av rett linjeføring og sentrumsbebyggelse på minst en side. Omfatter Skoleveien, Rådhusplassen, Raveien og deler av Moerveien og Brekkeveien med sidegater.



Figur 3.7 Rådhusplassen.

Boliggate/-vei

Definert som vei/gate gjennom boligområder. Kjennetegnes av stor andel lokal trafikk, lave hastigheter og liten grad av separasjon mellom trafikanter.



Figur 3.8 Høgskoleveien.

Gårdsvei

Definert som smal vei utenfor eller i utkanten av etablert bebyggelse. Går i hovedsak gjennom landbruks- og skogsområder, betjener gårdsbruk og ender ofte blindt.



Figur 3.9 Kongeveien.

Annen vei

Samledefinisjon for veier som ikke hører inn under noen av de øvrige kategoriene. Innebefatter hovedsakelig mindre veier utenfor sentrum som i hovedsak betjener andre formål enn bolig.



Figur 3.10 Langbakken.

Funn og muligheter

- » Fv. 152 er Ås sin viktigste mobilitetsåre lokalt som både binder tettstedet sammen og sikrer god påkobling til det regionale veisystemet for øvrig. Med dagens utforming gis funksjonen som regional transportåre prioritet, mens fremkommelighet for buss og attraktivitet for myke trafikanter lokalt kommer i annen rekke.
- » Usammenhengende, ofte ensidige fortau, brutt opp av parkering og inn-/utkjøring gir lav prioritet av gående i sentrumsgatene.
- » Boliggater- og veier med lite trafikk fungerer som shared space mellom gående, syklende og kjørende.
- » Gårdsveier utenfor bebygd areal kan, med nye koblinger og enkel opparbeidelse, gis en supplerende funksjon som prioriterte sykkelforbindelser.

3.3 Kulturminner og grønt

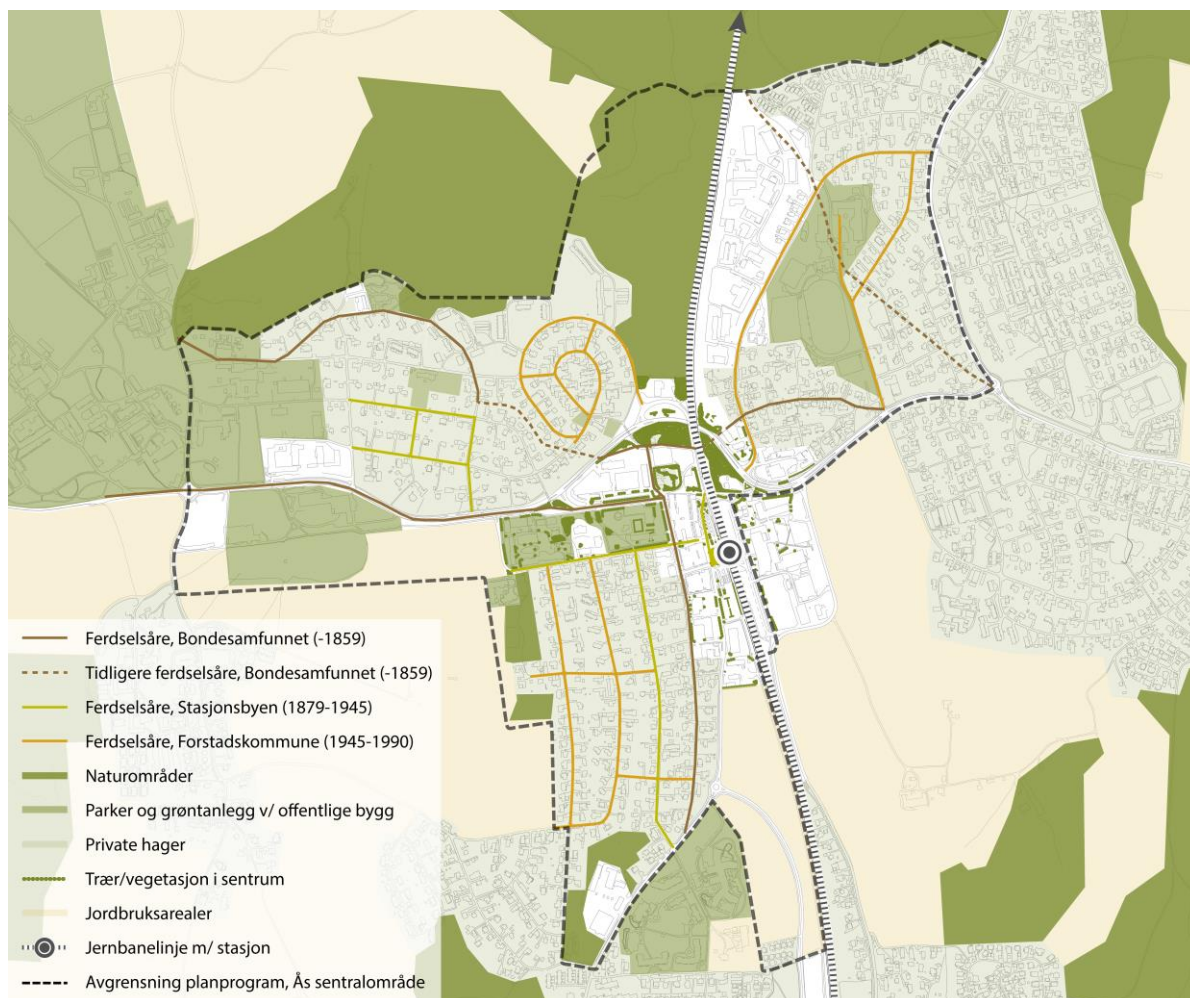
Ås tettsted ligger i et vakkert jordbrukslandskap med grønne og kulturhistoriske kvaliteter. Her presenteres særlig viktige forhold innen kulturminner og grønt. Hovedkilden er DIVE-analysen *Kulturhistorisk stedsanalyse inkludert grønnstruktur for Ås sentralområde* (Asplan Viak 2016). I tillegg er det lagt inn supplerende kartdata fra finn.no.

Grønnstruktur:

- » Ås tettsted er omkranset av store sammenhengende skogs- og jordbruksområder, og har store sammenhengende småhusområder med grønne frodige hager tett på sentrum.
- » Rådhusparken og uteområdene til Åsgård skole utgjør et stort sammenhengende parkområde/grøntanlegg midt i sentrum.
- » Ås sentrum har betydelige innslag av vegetasjon i form av alt fra velpleide bed og trerekker til viltvoksende restareal.

Kulturminner og historiske ferdselsårer:

- » Flere av veiene og gatene i Ås sentrum har lange historiske røtter og en lett gjenkjennelig linjeføring fra når de opprinnelig ble bygget.
- » Noen av de eldste ferdselsårene er i dag noe fragmenterte. Ferdselsårene fra tiden før 1859 fulgte morenerygger og høydedrag, og knyttet gårdsbruk og husmannsplasser sammen til grendelag, samt sikret adkomst til kirkesteder og påkoblinger til regionale ferdselsårer.
- » Fra slutten av 1800-tallet og frem til 1945 hadde Ås en betydelig vekst knyttet til etablering av jernbanen og etablering og utvidelse av Landbrukshøyskolen. Nye boligområder med veier og gater ble etablert.
- » Fra etterkrigstiden og frem til 1990 opplevde Ås ytterligere vekst, og betydelig boligbygging med tilhørende vei- og gatenett.



Figur 3.11 Grønnstruktur og kulturminner, kartlegging. Kilde: DIVE-analyse (Asplan Viak 2016), samt kartdata fra finn.no.

Funn og muligheter

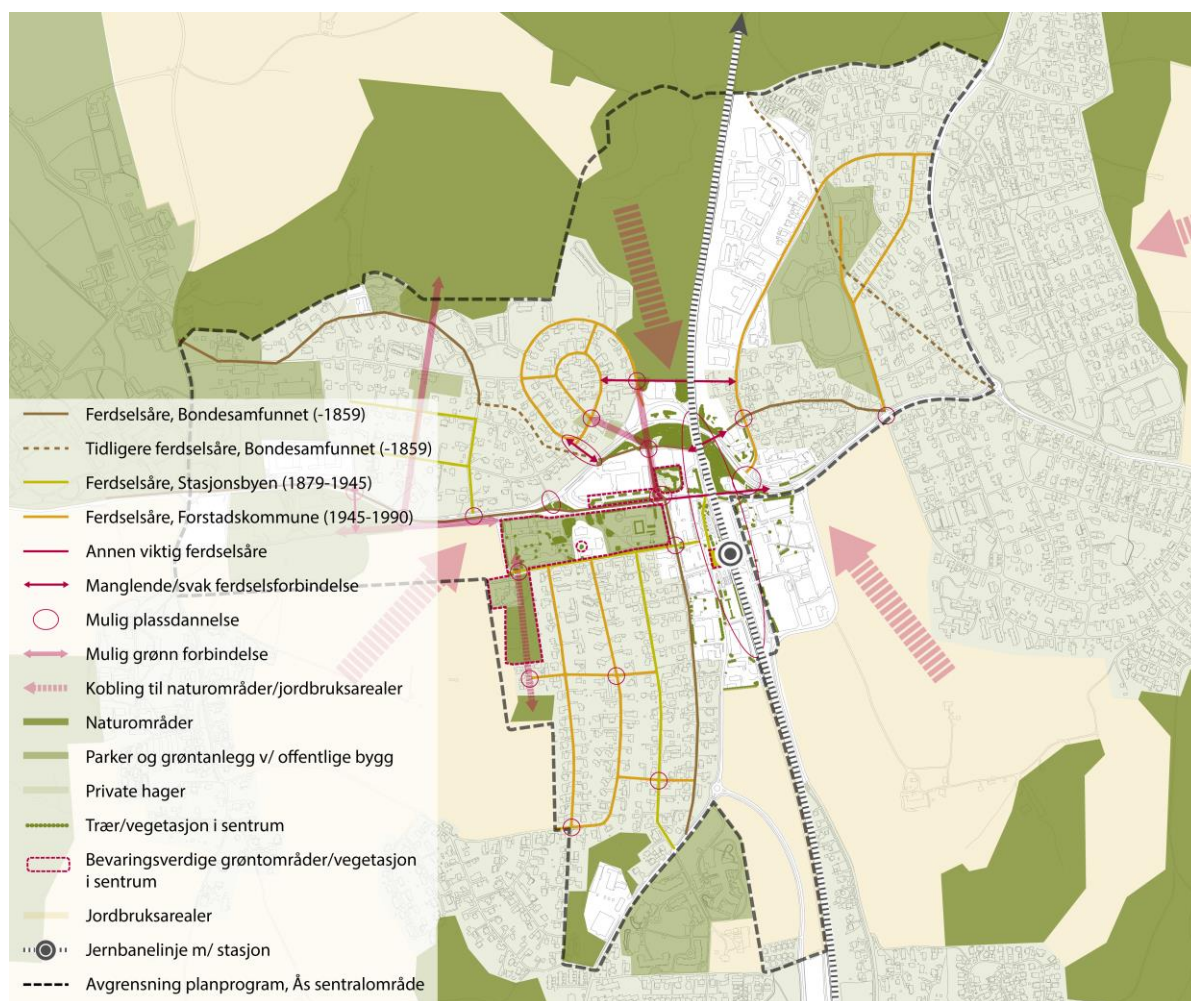
Grønnstruktur:

- » For å sikre fortsatt gode fysiske og visuelle koblinger til omkringliggende skog- og jordbruksområder (Åsmåsan, Søråsjordet, Dysterjordet og Rustad) er det viktig å ta hensyn til siktlinjer og turveier ved en eventuell utbygging, innenfor eller opp mot disse områdene.
- » For å trekke inn og forsterke det lokale grønnstrukturnettverket bør det undersøkes mulighetene for å etablere følgende grønne forbindelser; Storebrand stadion–Åsgård skole, Åsgård skole – Ekornskogen og Rådhusparken – Åsmåsan/Kaja.

- » Av eksisterende grønnstruktur i sentrum anses Rådhusparken, det grønne preget rundt Åsgård skole (inkl. tunfuruen v/ skolen), Ekornskogen inkludert tilgrensende barnehage, hagen til Tandberg, den grønne hovedgaten (Rådhusplassen) og trærne ved stasjonsbygget bevart.

Kulturminner og historiske ferdselsårer:

- » Med utgangspunkt i historiske og eksisterende ferdselsårer er det identifisert en rekke kryss og forbindelser med behov for foredling og potensiale for plassdannelser og nye byrom. Deriblant forlengelsen av Rådhusplassen mot vest, en rekke påkoblinger og potensielle kryss langs fv.152 og området langs plattformene på Ås stasjon.



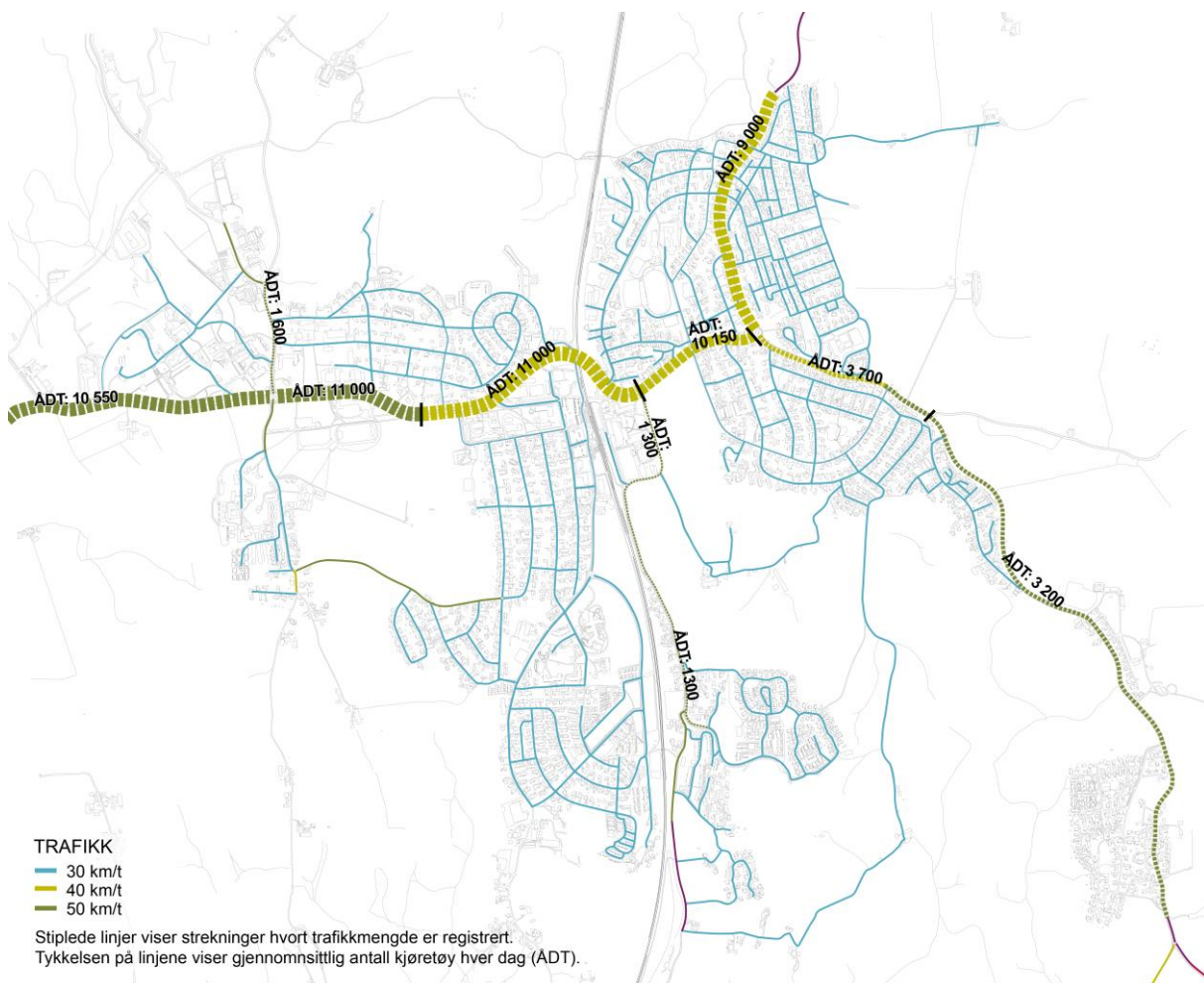
Figur 3.12 Grønnstruktur og kulturminner, funn og muligheter. Kilde: DIVE-analyse (Asplan Viak 2016), samt kartdata fra finn.no.

3.4 Biltrafikk

Et overordnet bilde av biltrafikken i Ås viser fv.152 som dominerende trasé. Veien går tvers gjennom tettstedet og gir direkte forbindelse til E6 og Drøbak i vest, og E18 og Ski i nordøst. I tillegg har også Kroerveien mot sørøst noe trafikk til/fra omlandet med forbindelse bl.a. til Kroer og Vestby. Veiene sørover fra sentrum (bl.a. fv.55) mangler videre forbindelse ut av Ås. De har derfor lite trafikk som utelukkende er rettet mot boligområder sør i tettstedet og spredt bebyggelse/gårdsbruk. Fra Meierikrysset vest i sentrum går fv.56 nordover mot Nordby, men også det er hovedsakelig en lokal forbindelse med lite trafikk. Resterende gatenett, som betjener sentrum og boligstrøk, har hovedsakelig lav trafikk og fartsgrense er de fleste steder 30 km/t.

Det kan være noe kø på enkelte strekninger av fv. 152 i rushtider og da hovedsakelig tilknyttet kryss med trafikk til og fra sentrum, men omfang og utstrekning er relativt lavt (Googlemaps.no 2017 og Ruter og Statens vegvesen 2014). Generelt er både fremkommelighet og tilgjengeligheten god i Ås i dagens situasjon. Googlemaps.no

Statens vegvesen har gjennomført en undersøkelse som ser på hvor trafikken i Ås kommer fra og skal til (Statens vegvesen 2012). Den gir inn-sikt i hvilke kjøremønster som er fremtredende i og gjennom sentrum. Undersøkelsen dekker ikke lokaltrafikk som utelukkende foregår innenfor tellsnittene, og trafikk som starter i sentrum (og kjører ut) vil kun registreres ved eventuell retur. Det er også gjennomført en undersøkelse som ser på reisevaner, handlevaner og holdninger til parkering blant besøkende i Ås sentrum (Ipsos Public



Figur 3.13 Kartet har ulike farger på vei- og gatenettet som viser fartsgrenser. På fylkesveiene (stiplede streker) er gjennomsnittlig døgntrafikk (ADT) vist som tykkelse på strek og med tekst.

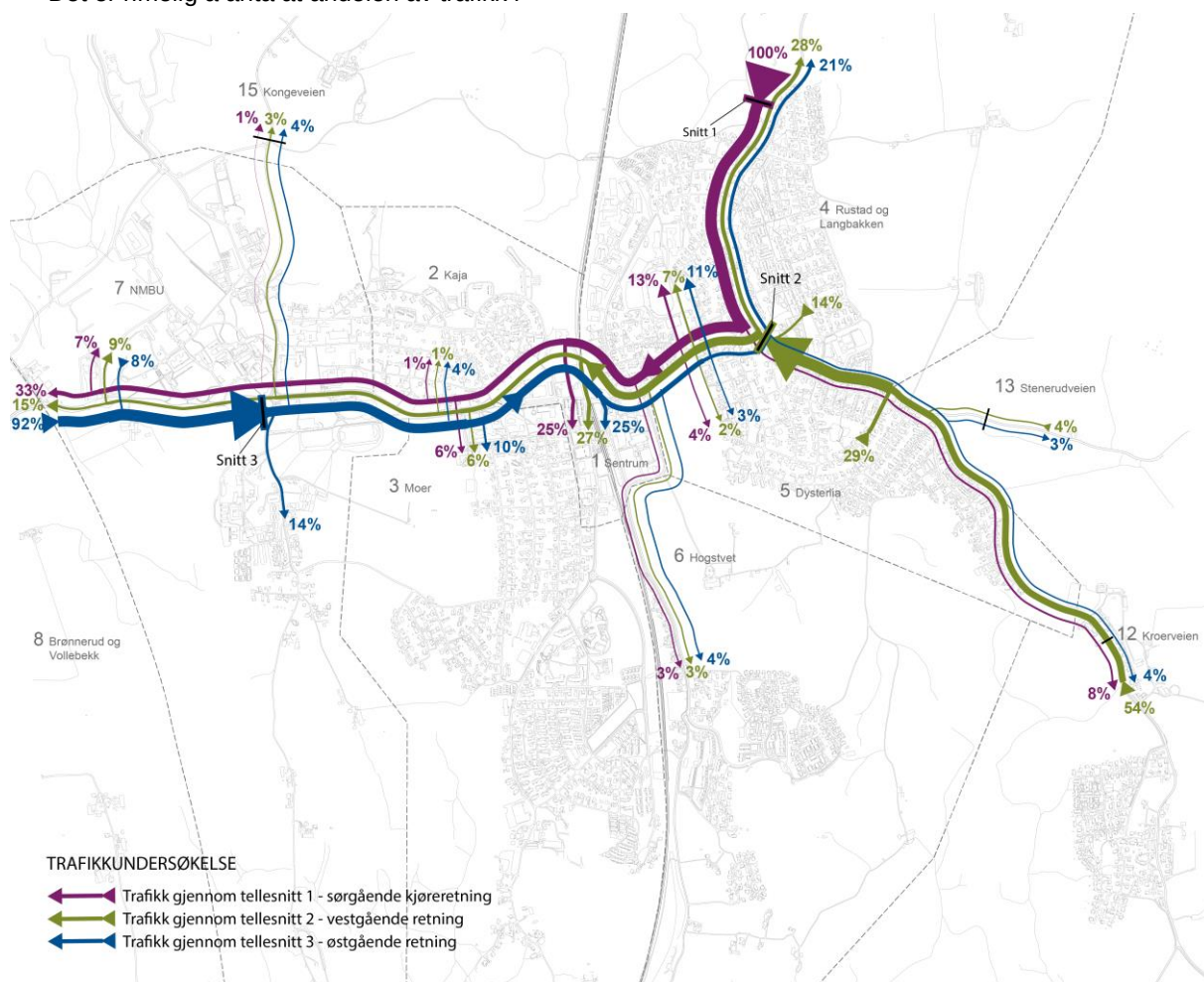
Affairs 2016). Funnene fra undersøkelsen presenteres under. Transportøkonomisk institutt har gjennomført en litteraturstudie som oppsummerer norsk og internasjonal forskning på handel, tilgjengelighet og bymiljø (TØI 2015). Denne studien viser at bilen er det viktigste transportmiddelet på handelsreiser i Norge, men at bilandelen er lavere på handelsreiser til sentrum enn på andre handelsreiser. I større byer står bilistene for en relativt liten andel av omsetningen, fordi de fleste kundene reiser til sentrum med andre transportmidler enn bil. Bilandelen på sentrumsrettede handelsreiser er større i mindre byer.

Funn og muligheter

- » Gjennomsnittlig er omtrent 30 % av biltrafikken inn mot Ås sentrum gjennomgangstrafikk.
- » Ca. 25 % av registrert biltrafikk skal til sentrum. Det er rimelig å anta at andelen av trafikk i

sentrum likevel er noe større siden trafikk med start innenfor tellesnittene ikke er registrert.

- » Fra handelsundersøkelsen ser man at under halvparten (45 %) av de besøkende i sentrumsgatene kom med bil, mens omtrent like mange spaserte eller syklet (44 %)
- » 87 % av de besøkende i sentrum anslår at de kunne gått til Ås sentrum på under 30 minutter, og 30 % på mindre enn 10 minutter.
- » 90 % av besøkende i sentrum synes det er greit å gå eller sykle inntil 10 minutter til butikken (før det velger annet sted eller reisemiddel). 60 % synes fremdeles det er greit med inntil 15 minutt, og 24 % inntil 20 minutt.



Figur 3.14 Undersøkelsen gjelder trafikk i retning sentrum for tre snitt på sentrale adkomstårer i Ås sentrum. Resultatet viser hvor veitrafikken kommer fra og skal til (soner) for hver av disse tre snittene. Trafikk fra vest (over registreringssnitt rett vest for Meierikrysset) er vist i kartet med blå farge. Trafikk fra sørøst (over registreringssnitt rett sørøst for Sentralholtet) er vist i kartet med grønn farge. Trafikk fra nordøst (over registreringssnitt 1 km nord for Sentralholtet) er vist i kartet med lilla farge.

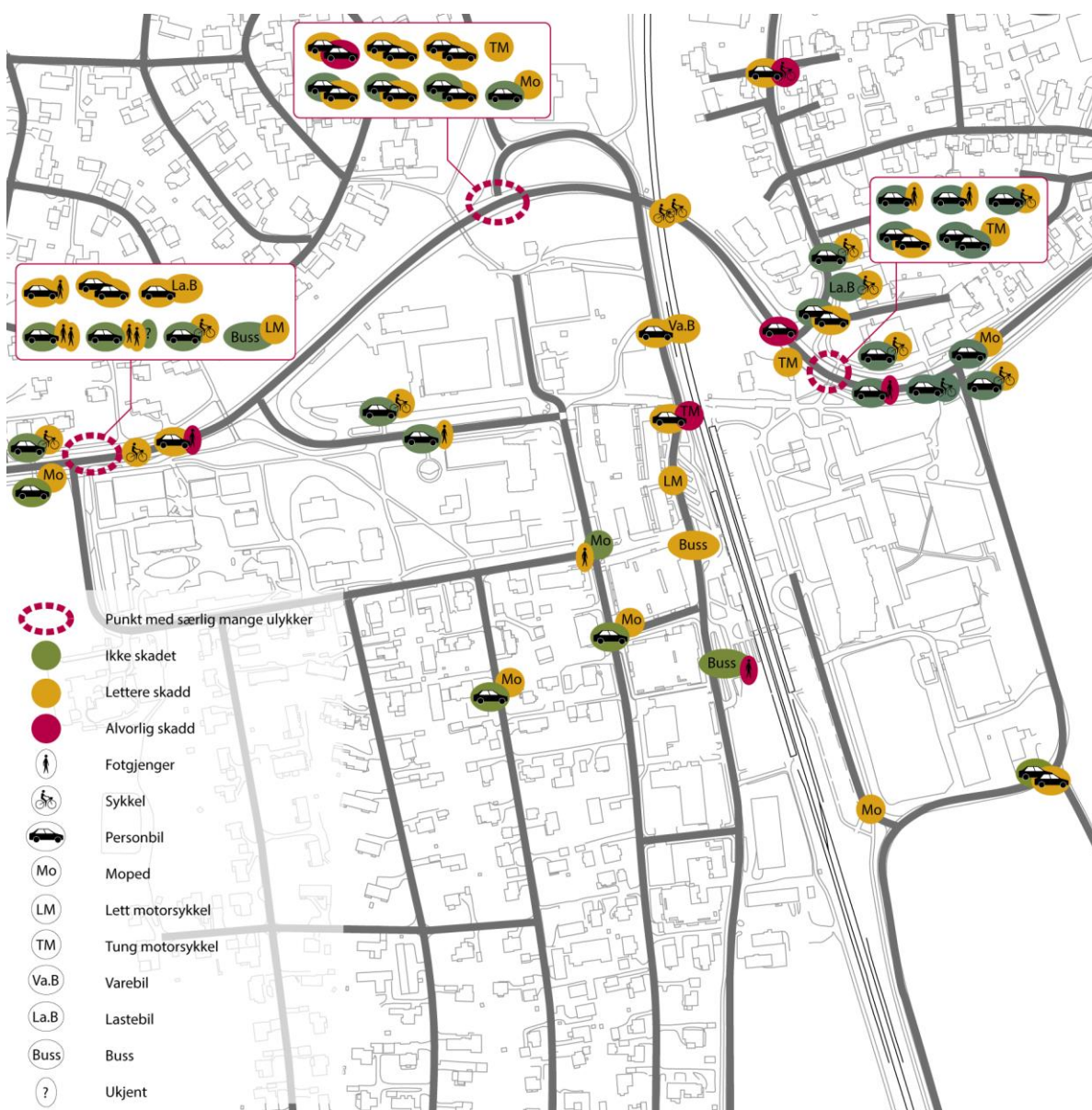
3.5 Ulykker

Et stort flertall av registrerte trafikkulykker er tilknyttet fv. 152, og da særlig ved kryss og fotgjengeroverganger i sentrum. Ulykkene innebærer ofte sammenstøt mellom bil og syklist eller fotgjenger. Avkjøringen fra fv. 152 til sentrum (via Brekkeveien) er et unntak med ulykker som hovedsakelig omfatter sammenstøt mellom kjøretøy, noe som er naturlig siden det ikke er forbindelser for gående/syklende der. I tillegg er det registrert en del ulykker med moped og tung-/lettmotorsyssel.

Figur 3.15 viser lokalisering, involverte enheter og alvorlighetsgrad av registrerte ulykker i

Ås sentrum. Enkeltulykker er visst med ikoner, men punkt med særlig mange ulykker er markert med rød stiplet strek og gjort rede for i egne info-bokser. Relevante punkt med særlig mange ulykker utenfor valgt kartutsnitt befinner seg på fv. 152 ved Aud. Max og ved rundkjøringen i øst der fv. 152 svinger nordover i retning Ski.

Blant de registrerte ulykkene er det kun et lite mindretall som har resultert i alvorlige personskader. Det er ingen registrert dødsulykker i Ås sentrum. Kilden for registreringene er Statens vegvesens nasjonale vegdatabank, og viser ulykker fra 1974 og frem til i dag.



Figur 3.15 Kartet viser en oversikt over registrerte ulykker i Ås sentrum etter 1974. Kilde Nasjonale vegdatabank.

3.6 Buss

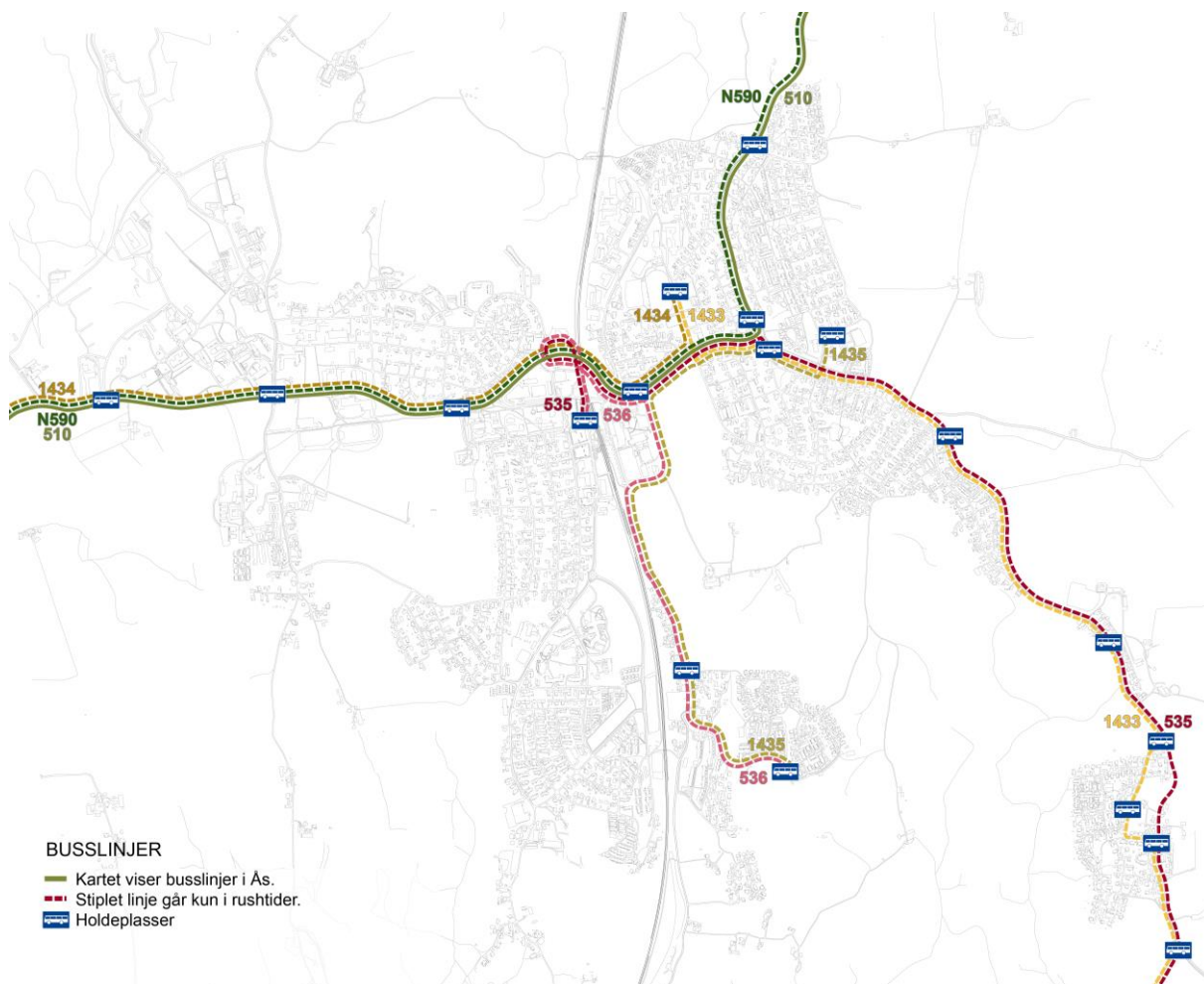
Trasé og frekvens for busslinjer viser at fv. 152 er hovedforbindelsen også for reiser med buss i og gjennom Ås sentrum. Det går 7 busslinjer i eller gjennom Ås, men kun linje 510 har høy frekvens (hvert 10. minutt) og sterk forbindelse ut fra Ås (mot Ski og Bøleråsen i nord og Drøbak i vest). Linjen er også den eneste som går hele dagen. Resterende linjer går kun i rush eller ved skoles-tart/-slutt.

Bussterminalens lokalisering ved togstasjon gir omvei for busser langs fv. 152. Det har ført til at kun to av linjene går dit (535 fra Garder kirke og 536 fra Dyster/Eldor). Begge har terminalen som endepunkt. Det går også en nattbuss (N590) gjennom Ås som har en avgang natt til lørdag og en natt til søndag, og som gir forbindelse fra Oslo/Ski og videre mot Vestby. De tre siste linjene er interne skolebusslinjer (1433, 1434 og 1435) med

avganger på morgenen og på ettermiddag/skole-slutt.

Korte avstander i Ås gjør at interne bussreiser tar kort tid, utelukkende med reisetider på under 10 minutter fra ytterpunkt til ytterpunkt. Fra Ås sentrum (Ås vg. skole holdeplass) til Ski stasjon tar etter ruten i underkant av 15 minutt, og tilsvarende fra Ås til Dyrhøkke tar det 15 minutter. Reisetid videre til Drøbak sentrum avhenger av bytte på Dyrhøkke. Det er kun små forsinkelser for buss i Ås, da langs fv. 152 mellom Åsgård skole og Ås vgs., samt til og fra bussterminalen (Ruter og Statens vegvesen 2014).

Holdeplasser er jevnt fordelt og ligger med en avstand som tilsier rask fremføring for buss samtidig som tilgjengeligheten også er jevnt over er god (mellom 400 og 700 meter mellom holdeplasser). Siden få busser stopper på bussterminalen ved

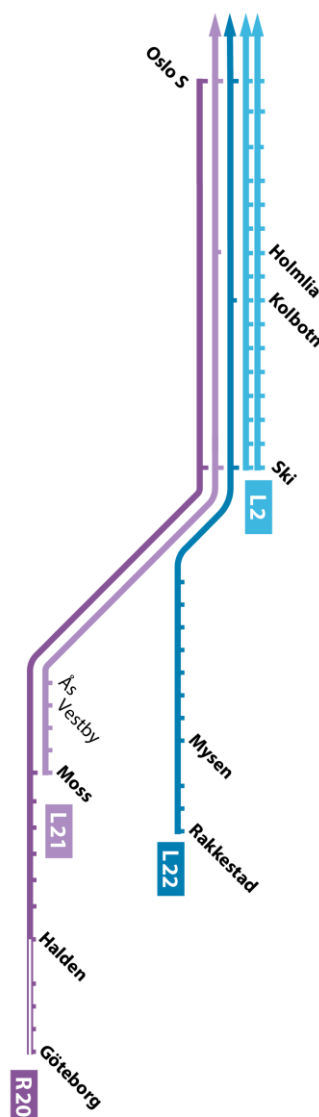


Figur 3.16 Oversikt over busslinjer i Ås.

togstasjonen, gir det en avstand fra nærmeste holdeplass til togstasjon på 250-400 meter (avhengig av reiseretning). Selv om avstanden er kort så vurderes manglende lesbarhet og informasjon å være en utfordring for overgang mellom buss og tog. Også avstand og tilgjengelighet fra bussholdeplasser til sentrum er en problemstilling, med holdeplasser i utkanten av sentrum på hver side.

Funn og muligheter

- » Kundegrunnlaget i Ås og mindre tettsteder i nærområdet gjør at det vurderes som lite realistisk å etablere et sterkt busstilbud på flere akser ut fra sentrum. Dagens bussnett antas i hovedsak å bestå, der linje 510 kan forsterkes ytterligere etter hvert som fremkommelighet i Ski forbedres, også i forbindelse med åpning av Follobanen. Frekvens og trasé for linje 510 er likevel gunstig, og den gir et godt lokalt tilbud til mange i Ås. I et større perspektiv gir bussen også god kontakt mot resten av regionen.
- » Det er i dag kun mindre fremkommelighetsutfordringer for buss.
- » Holdeplassavstand er fin, men plasseringen av holdeplasser i sentrum gir dårlig tilknytning til sentrum og noe dårlig lesbarhet for overgang til/fra tog.
- » I mange år fremover vil bussen ha høyere frekvens enn toget i retning Ski og Oslo. Det er derfor viktige å utnytte de ressursene som finnes på kort sikt.
- » Etter åpning av Follobanen vil tog mellom Oslo og Ski få økt frekvens og halvert reisetid (ca. 11 min). Det planlegges også en ekstra avgang i timen til Ås som følge av Follobanen. Ved etablering av ny togtunell i Oslo kan frekvensen forbedres betydelig også til/fra Ås, men dette antas å være langt frem i tid. Før frekvensen øker på tog til/fra Ås vil en reise med buss fra Ås til Ski, og tog videre til Oslo, kunne gjennomføres på ca. samme tid som dagens rutetid for tog fra Ås til Oslo. Tog fra Ås til Oslo vil også gå raskere enn i dag, men det vil være høyere frekvens på reiser via Ski.



Figur 3.17 Dagens frekvens på tog til/fra Ås.

3.7 Gående og syklende

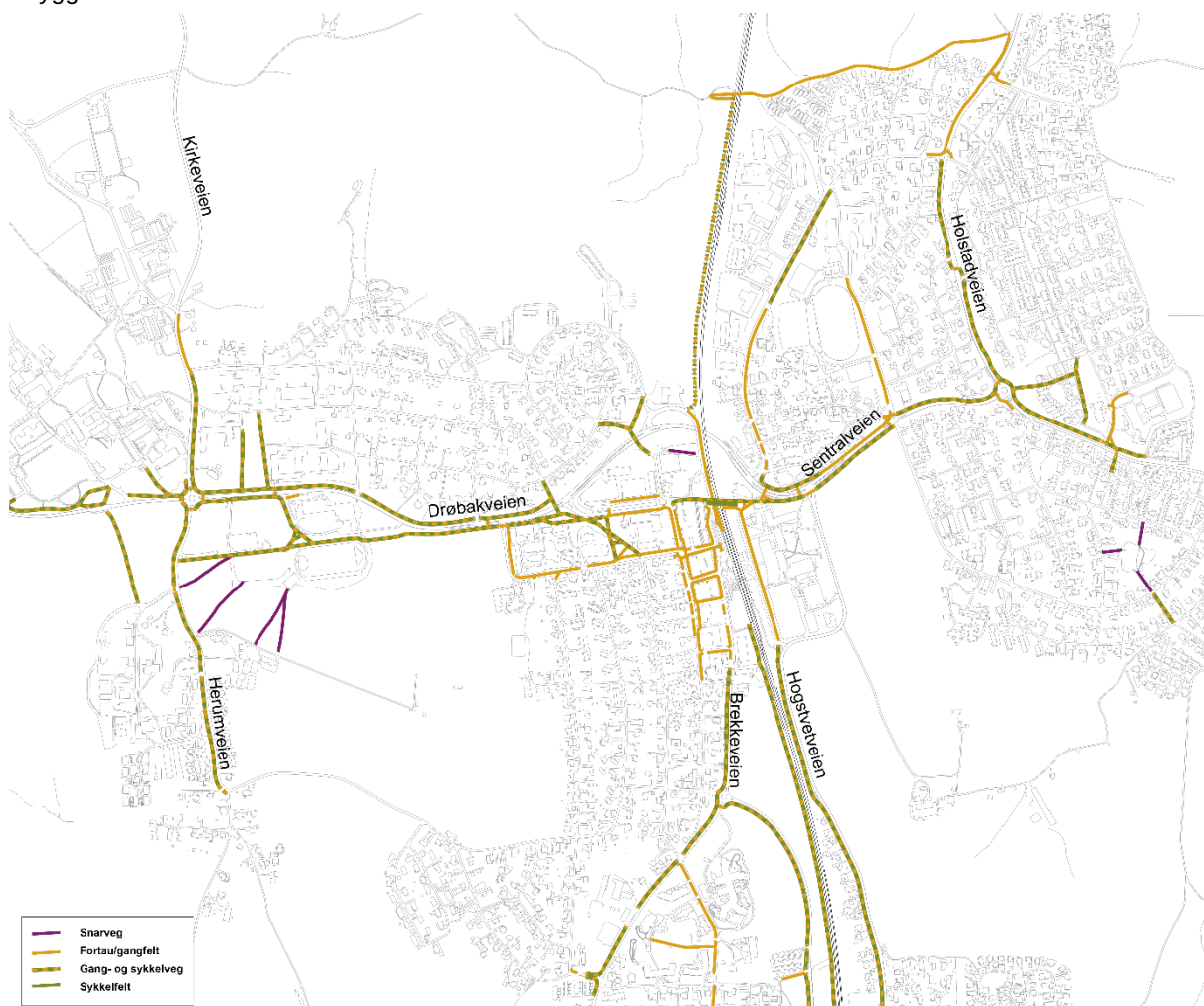
Tilbudet til gående og syklende består hovedsakelig av en delt infrastruktur i form av gang/sykelvei og fortau. Trafikkreglene tillater sykling på fortau og gangfelt, men kun så lenge syklistene ikke er til hinder eller ulempe for de gående. Denne typen løsninger gir god tilgjengelighet for både gående og syklende, men fremkommeligheten reduseres raskt for syklende der antallet gående stiger. Generelt er løsningen mindre egnet for syklende som ferdes lange avstander og ønsker høy hastighet. Også tryggheten til gående kan oppleves redusert dersom det blir mange syklende på g/s-vei, og særlig på fortau.

I de fleste gatene i sentrum av Ås, som hovedsakelig er mindre gater i boligområder, er det ingen spesiell tilrettelegging for myke trafikanter. Her er myke trafikanter avhengig av lav trafikkmengde og hastighet for å hindre at forbindelsen oppleves utrygg.

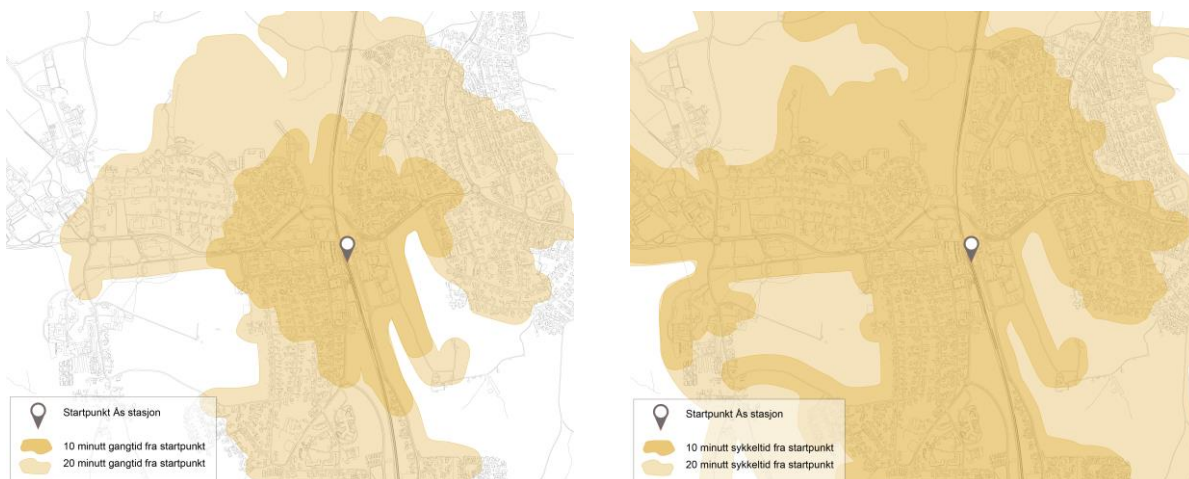
Ulykkesstatistikken viser at det i stor grad er krysningspunkt over hovedveiene som utgjør en trafikkfare for myke trafikanter.

Funn og muligheter

- » Dagens infrastruktur er best tilrettelagt for gående og for korte sykkelture i lav hastighet.
- » Korte avstander tilsier at det for svært mange vil være overkommelig å nå hele Ås med sykkel, for mange også som fotgjenger.
- » Registreringer i pedaltråkk viser ønske om bedre tilrettelegging for syklende både langs hovedveier og i boligkater der det ikke er noe tilrettelegging i dag.
- » Registreringer i pedaltråkk viser at det er en del forbindelser der det ønskes tilrettelegging på 'snarveier' som vil bidra til å gi mer attraktive, og kortere gang/sykel-forbindelser.



Figur 3.18 Kartet viser en oversikt over hva slags type tilrettelegging som finnes for gående og syklende i Ås.



Figur 3.19 Illustrasjonene viser gang- (venstre) og sykkelavstand fra sentrum, på henholdsvis 10 og 20 min. Den mørkeste gule fargen tilsvarer 10 min, mens den lyse tilsvarer 20.



Figur 3.20 Kartet viser resultatene av pedaltråkk-undersøkelsen. De grønne strekene viser hvor folk sykler, eller ønsker å sykle. Jo tykkere streken er jo viktigere er traseen. De gule pilene viser hvor det er etterspurt nye koblinger for sykkel.

3.8 Målpunkt

Med målpunkt menes her publikumsrettet virksomhet, enten i form av læringsinstitusjoner som barnehage, skole og universitet, idrettstilbud som flerbrukshaller eller treningsstudioer, handelsrelatert virksomhet eller andre typer målpunkt som Ås kulturhus og Samfunnet/Aud Max.

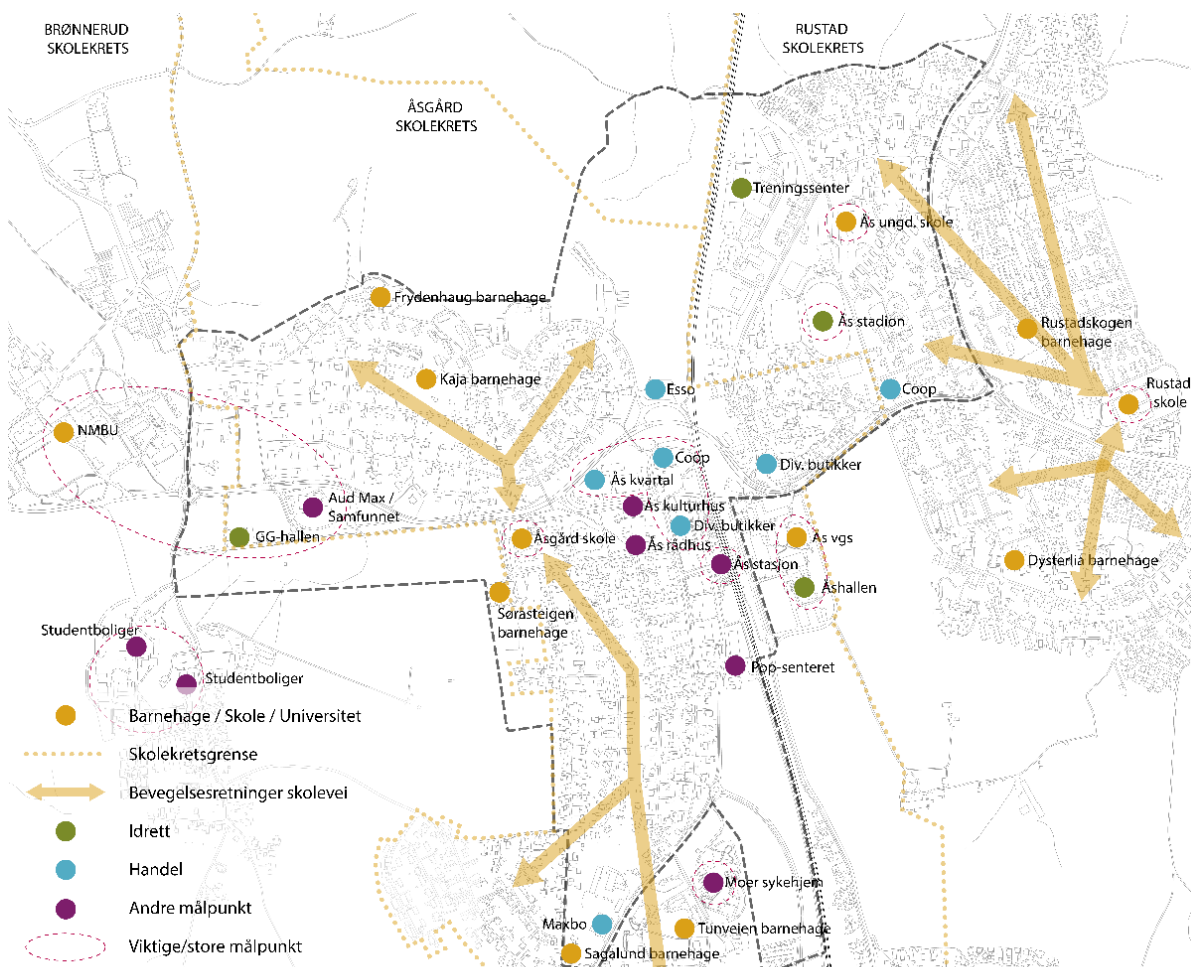
Figur 3.21 viser en kartlegging av viktige målpunkt innenfor og rundt Ås sentralområde i dag. Særlig viktige eller store målpunkt er markert med rød stiplet sirkel. Der flere målpunkt er gruppert sammen innenfor en stiplet sirkel betyr dette at de til sammen utgjør ett særlig viktig eller stort målpunkt, dvs. målpunkt som genererer mye aktivitet og/eller store mengder besøkende. Flere av disse kvalifiserer også som et særlig viktig/stort målpunkt i seg selv, men er valgt gruppert med andre målpunkt fordi disse til sammen danner et enda større og sterkere målpunkt.

I tillegg til eksisterende målpunkt pågår en utbygging av NMBU (vest for dagens campus) for å gi plass til studie- og forskningsmiljøet fra veterinærhøyskolen i Oslo.

For skole er det i tillegg lagt inn skolekretser, vist med gul stiplet linje, og piler som viser overordnede bevegelsesretninger fra boligområdene og til respektive barneskolene innenfor og rett utenfor Ås sentralområde.

Funn og muligheter

- » De største målpunktene i sentrum er knyttet til handel, skole og reise, mens flertallet av de større målpunktene ellers i og rundt Ås sentralområdet er knyttet til skole, universitet og idrett.
- » Et stort antall elever har skolevei som innebærer kryssing av fylkesvei. I vei- og gateplan Ås bør disse krysningspunktene identifiseres nærmere og tas særlig hensyn til.



Figur 3.21 Målpunkt i og rundt Ås sentrum.

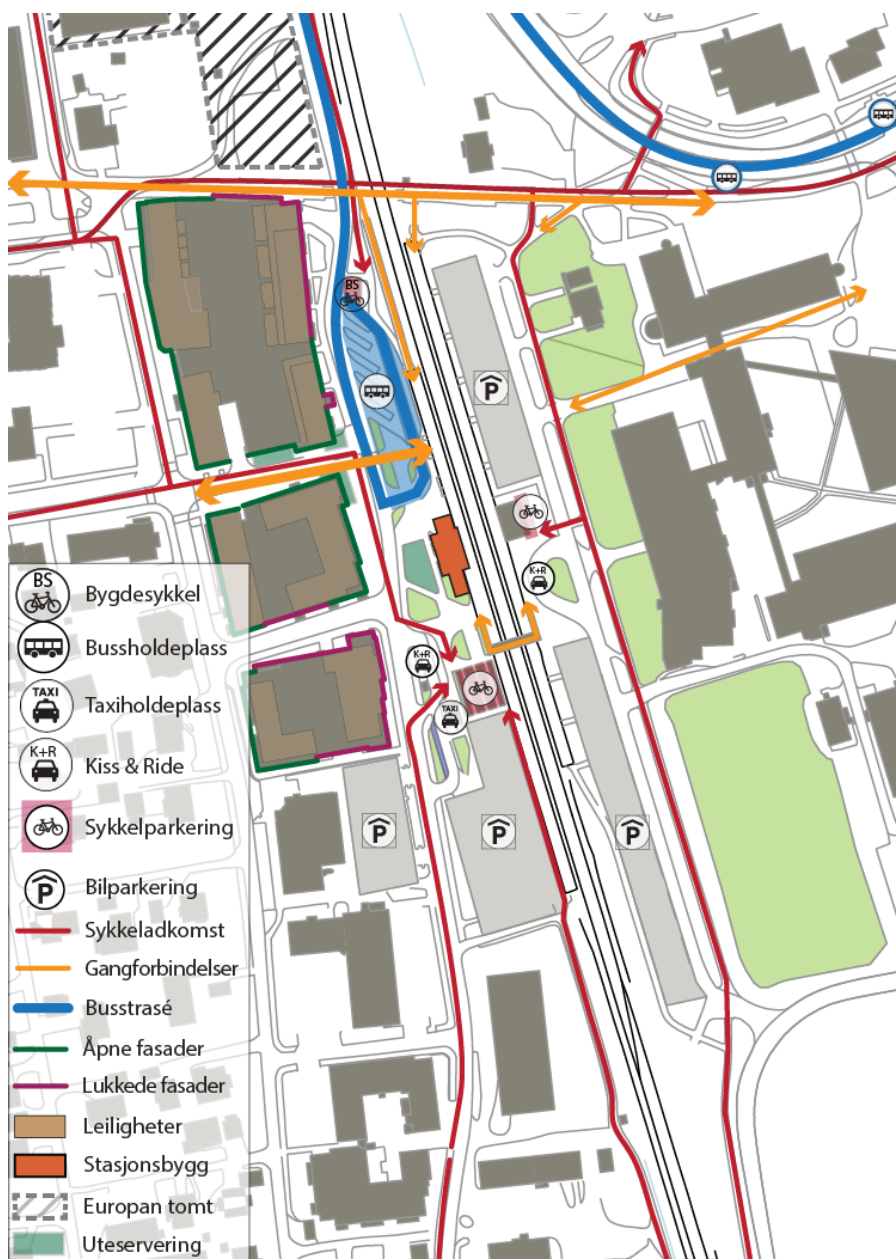
3.9 Ås stasjon

Dagens stasjonsområde er preget av store parkeringsareal og terminal for buss. Dagens hovedtrasé for buss går utenom stasjonsområdet med nærmeste holdeplass på østsiden av jernbanen, ca. 350 meter fra overgangen To lokale bussruter (535, 536) betjener selve stasjon og bruker terminalen som endestasjon. Disse linjene har imidlertid begrenset frekvens og markedsområder.

Hovedgangforbindelsen til stasjonen er Skoleveien, som i dag er gågate mellom Moerveien og Brekkeveien. Det er to alternative krysningspunkt mellom vest og øst, en gangbru midt på stasjonen

(uten heis) og en gang og sykkel kulvert på nord-siden. Kulverten har rampe opp til plattformen på vestsiden og trapp på østsiden. Neste krysningspunkt sør for stasjonen er 1,2 km unna.

Stasjonen har tre sykkelparkeringer, én stor på vestsiden og to mindre på østsiden. Sykkelparkeringen er overfylt, mye på grunn av stor sykkelandel blant studentene som pendler mellom Oslo og NMBU. Sykkelladkomsten til stasjonen er stort sett begrenset til sykling i blandet trafikk og gang- og sykkelveier. Bilen har adkomst i alle gater utenom det kvartalet av Skoleveien omgjort til gågate.



Figur 3.22 Forbindelser inn til stasjonsområdet i dag.

Selve stasjonsbygningen er omgjort til kafé/ restaurant med uteservering og er en stor kvalitet for området. Den nye kvartalsbebyggelsen med blandet bolig- og næring er relativt høy (6 etasjer), med aktive fasader og noen uteserveringer ut mot gatene med mest fotgjengere. Bebyggelsen på sørvestsiden er betydelig lavere (3 etasjer) og er trukket tilbake fra gata med parkeringsareal rundt. Bebyggelsen er stort sett brukt som kontorer.

Ås videregående skole ligger på østsiden og er en stor kvalitet å ha i sentrum. Skolen er Akershus største videregående skole med ca. 1200 elever. Mye av bebyggelsen er gammel og utnytter arealet dårlig. Bygningen nærmest stasjonen har bare én etasje, mens de andre har tre. Skolens nyeste bygning ble åpnet i 2010 og ligger lengst øst på skoletomten.

Registreringer av skiltnummer på parkerte biler på stasjonsparkeringen viser at ca. 60 % av bilene kommer fra boligområder innenfor 3 km fra stasjonen (Akershus fylkeskommune 2013).

Funn og muligheter

- » Det er store grå arealer knyttet til stasjonsområdet, som gir området stort transformasjonspotensial.
- » Koblingen mellom buss og tog bør forbedres, men svært krevende å få til med dagens infrastruktur i området ved stasjonen.
- » Ved å ta i bruk områder øst for stasjonen kan det legges til rette for oppholdsareal på begge sider av jernbanen.
- » Hele plassen rundt den historiske stasjonsbygningen kan å inngå i et større gang- og sykkel-prioritert område.
- » Parkeringsregistreringene viser at det er stort potensiale for å få flere til å gå eller sykle til stasjonsområdet.

3.10 Parkering

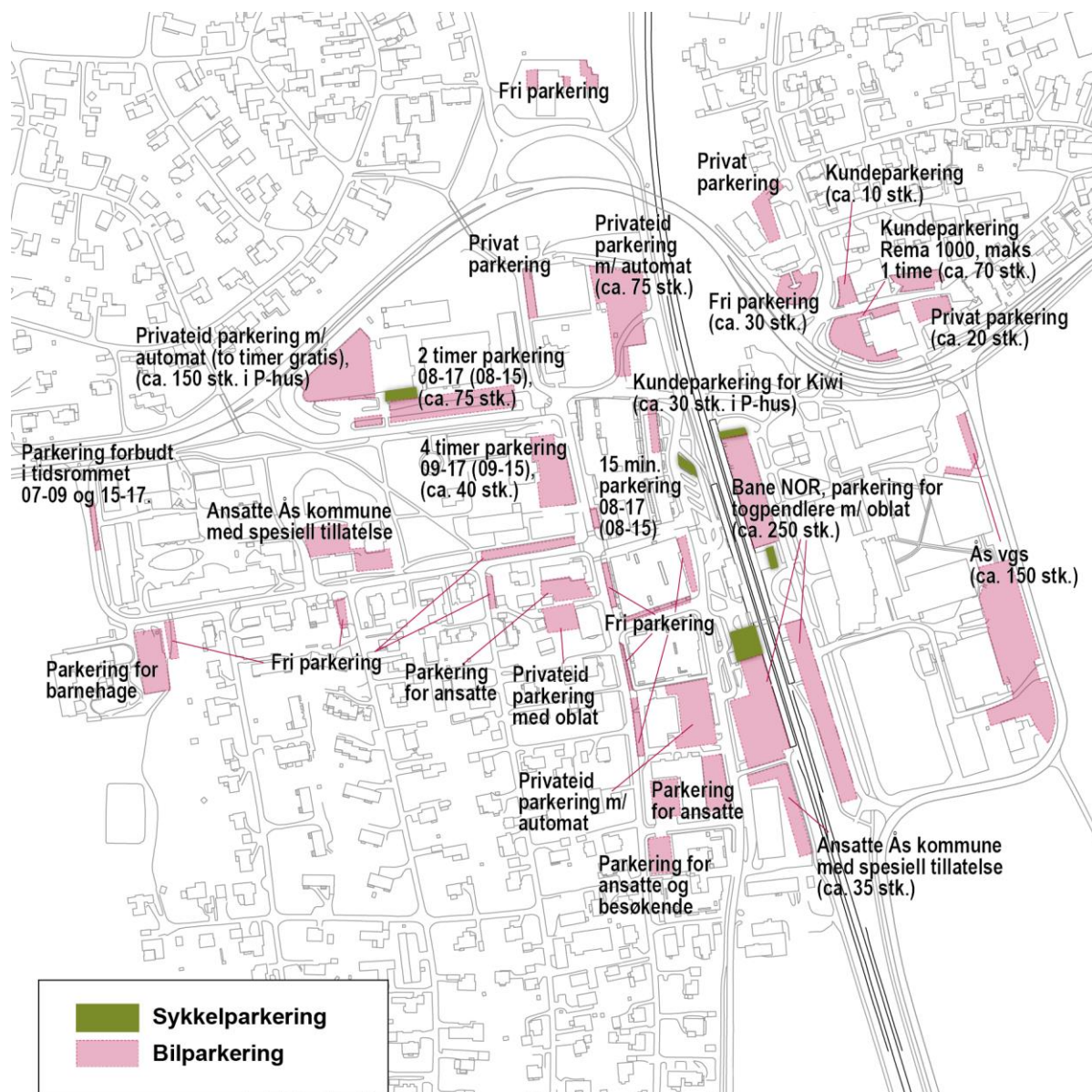
Det er generelt et bredt parkeringstilbudet i sentrum av Ås med god tilgang på ledige plasser. I en radius på 200 meter fra Rådhuset er det over 400 tilgjengelige parkeringsplasser, og i tillegg er det også parkering i direkte tilknytning til butikker og annen næring langs Brekkeveien og Moerveien. Parkeringen er de fleste steder helt eller delvis gratis (for kunder i gitt tidsrom), eller med lavt prisnivå.

Bane NOR har ca. 250 parkeringsplasser nær togstasjonen som er tilgjengelig for reisende med tog (50 kr per måned for reisende med periodekort).

Ås kommune gjennomført i mai 2016 telling av antall ledige parkeringsplasser i parkeringshuset i Ås sentrum. Tellingen viser at det var mye ledig kapasitet i parkeringshuset på det tidspunktet tellingen ble gjennomført.

Det planlegges et felles betalingssystem for kommunale parkeringsplasser i sentrum. Dette kan bidra til å redusere antallet biler som står permanent parkert på gateplan.

I kapittel 3.11 presenteres resultater fra en gjennomført reise- og handelsvaneundersøkelse, som blant annet tar for seg de reisendes syn på parkering i Ås.



Figur 3.23 Kartet viser oversikt over parkeringsplasser for bil og sykkel i sentrale deler av Ås.

Det er få steder i sentrum hvor det er tilrettelagt for sykkelparkering. Bane NOR har fire rekker med sykkelstativ under tak på vestsiden av jernbanelinjen, og noen enkeltstående stativ utenom. Med unntak av disse er det nesten ingen tilrettelegging for sykkelparkering i sentrum. Ås avis dokumenterte i 2013 mangelen på parkeringsløsning for syklende gjennom en bildeserie som viste sykler henstilt og fastlåst til stolper og skilt.

Det har blitt gjennomført en kommunal undersøkelse, pedaltråkk, der hensikten har vært å kartlegge hvor innbyggerne ønsker trasé og parkering. Det har blitt uttrykt ønske om mer og bedre sykkelparkering på en rekke steder i sentrum (se Figur 3.23).



Figur 3.24 Sykkelparkering ved stasjonen i Ås.

Funn og muligheter

- » Skjevhet i tilrettelegging og tilbud for parkering (for bilister og syklende) antas å være en pådriver for reiser til og fra sentrum med bil i stedet for f.eks. sykkel.
- » Det er for få tilrettelagt sykkelparkeringer i Ås sentrum. Pedaltråkk-undersøkelsen underbygger at det er marked for flere plasser.
- » Det er mer enn nok bilparkering i sentrum.
- » Felles betalingsløsning for kommunale p-plasser i sentrum øker sjansen for større utskifting av biler som står parkert.

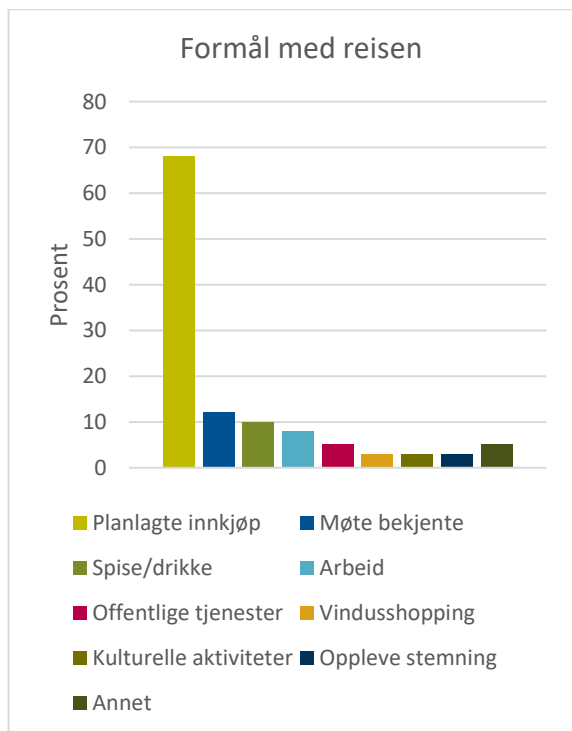
3.11 Reise- og handelsvaner

Bil er det vanligste transportmiddelet på handelsreiser i Norge, men bilandelen på handelsreiser til sentrum er lavere enn på andre handelsreiser. Dette er tilfelle i både større og mindre byer (TØI 2015). I følge flere av undersøkelsene som refereres i litteraturstudien handler bilister for mest per handletur i sentrum, men andre trafikanter vil handle hyppigere og dermed legge igjen mer penger per måned (tall fra større byer).

Ipsos Public Affairs har gjennomført en reise- og handelsvaneundersøkelse på bestilling fra Ås kommune. Formålet med undersøkelsen har vært å undersøke og dokumentere reisevaner, handlevaner og holdninger til parkering blant besøkende i Ås sentrum. Videre formidles noen av de mest relevante svarene fra undersøkelsen.

Hensikten med reisen

På spørsmålet 'Hva er ditt formål med dette oppholdet i Ås sentrum? (flere svar mulig)' gav respondentene følgende svar;

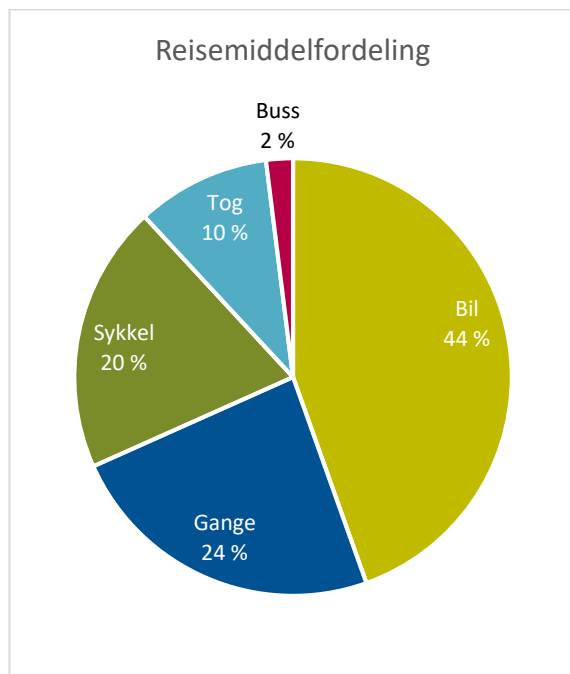


Resultatene viser at to av tre var i Ås sentrum for å gjøre planlagte innkjøp, mens om lag ti prosent

skulle henholdsvis møte bekjente eller var i sentrum for en matbit eller noe å drikke.

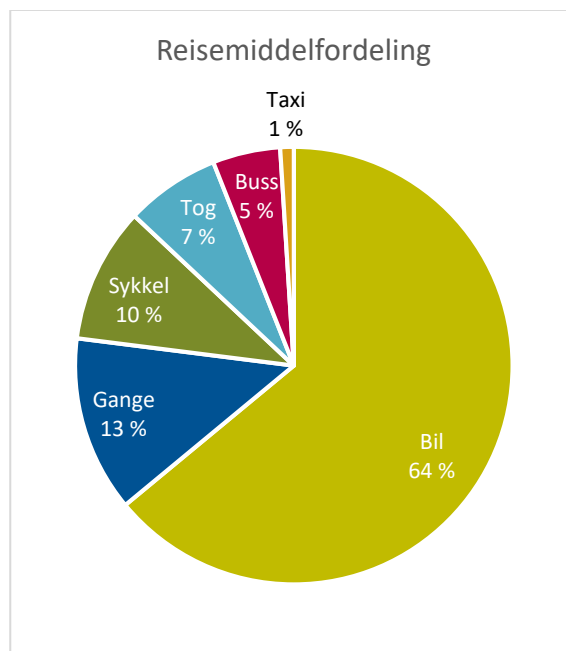
Reisemiddelfordeling

På spørsmålet 'Hvilket transportmiddel brukte du til Ås sentrum i dag?' gav respondentene følgende svar;



De aller fleste benyttet seg av bil (passasjer eller sjåfør) for å komme seg til sentrum. Andelen er nesten like stor som for de andre transportmidlene til sammen. Samtidig viser undersøkelsen at de under 30 år i mindre grad kom med bil og i større grad med kollektivtransport eller gående/syklende enn den gjennomsnittsbesøkende.

Til sammenligning ble handelsstanden spurt om følgende; 'Hvor stor andel av virksomhetens kunder tror du benytter følgende transportmidlene når de skal til Ås sentrum?';



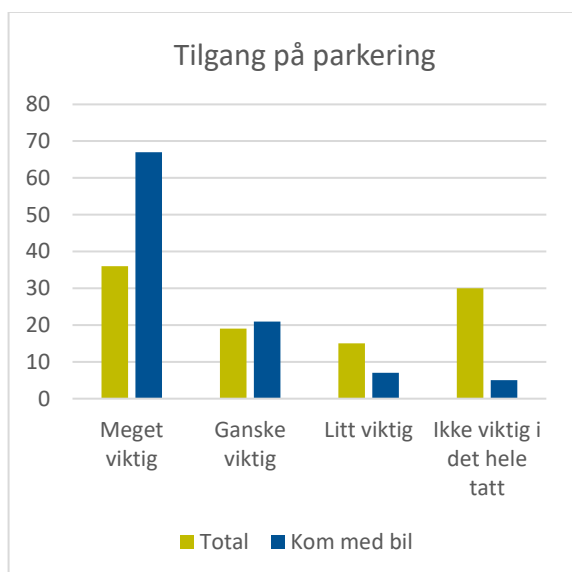
Sammenlignet med mottatte svar fra de øvrige respondentene ser man et betydelig avvik i andelen som oppgir at de benytter bil til Ås sentrum (44 %) og andelen som handelsstanden tror bruker bil til Ås sentrum (64 %). Dette tilsvarer et avvik på 20 prosentpoeng. Samtidig viser mottatte svar en tilsvarende undervurdering fra handelsstanden av andelen som går til sentrum (24 % vs. 13 %) og av andelen som sykler til sentrum (20 % vs. 10%).

Tilgang på parkering

I handelsundersøkelsen var responsen fra besøkende i sentrum at det er lett å finne parkering. Blant besøkende med bil svarte 76 % at de brukte mindre enn 1 minutt på å finne en ledig plass, og hele 85 % hadde mellom 0-2 minutt i gangavstand til bilen sin.

Samlet ser man av handelsundersøkelsen at de aller fleste mener at parkeringstilbudet i Ås sentrum er klart bedre enn det de mener er nødvendig for å hindre at det velger å handle andre steder.

På spørsmålet 'Hvor viktig er det for deg at det er mulig å parkere med bil for å handle i Ås sentrum?' gav respondentene følgende svar;

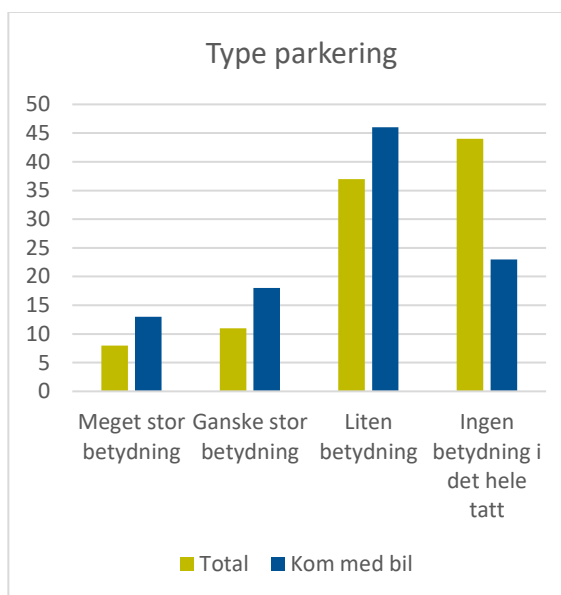


Drøyt halvparten mener det er meget eller ganske viktig å kunne parkere med bil for at de skal handle i Ås sentrum. Ikke overraskende mener de som kom med bil i langt større grad at dette er viktig. Ni av ti i denne gruppen mener muligheten for parkering er meget eller ganske viktig for at de skal handle i Ås sentrum. De som handlet for mer enn 500 kroner mener i større grad at muligheten for parkering er meget viktig enn de besøkende totalt sett. 65 prosent av disse mener parkering er meget viktig, mens 82 prosent mener det er meget eller ganske viktig.

Handelsundersøkelsen viser også at særlig handelsstanden er redd for handelsflukt til Ski som resultat av dårligere tilgang på parkering. Samtidig mener kun litt over halvparten av besøkende at parkering er ganske – eller meget viktig når det skal handle i Ås sentrum. Det er også ca. halvparten som mener parkeringen bør være gratis.

Type parkering

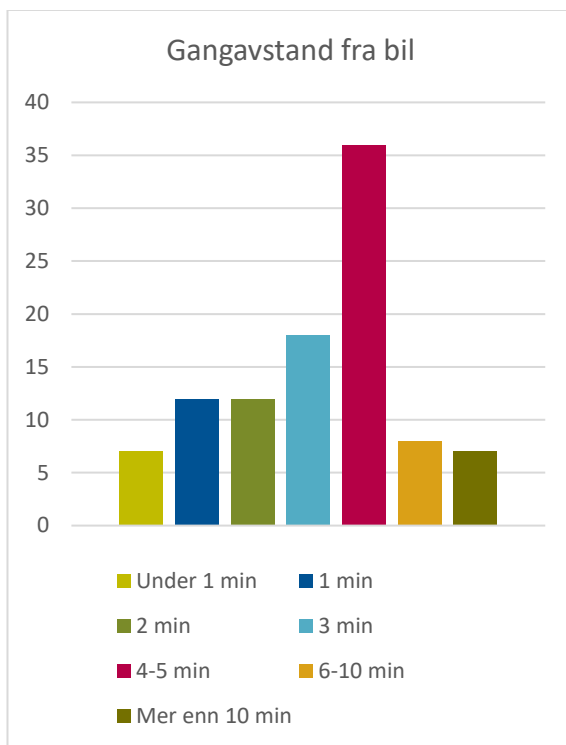
På spørsmålet 'Hvor stor betydning har muligheten til å parkere på gateplan, i stedet for i parkeringshus, for at du velger å handle i Ås?' gav respondentene følgende svar;



Mottatte svar tyder på at betydningen av gateparkering fremfor parkeringshus er liten. Fire av fem mener det har liten eller ingen betydning for at de velger å handle i Ås. Også blant de som kom med bil mener flertallet at dette har liten eller ingen betydning. To av tre svarer dette. Det er med andre ord viktigere at det finnes parkeringsplasser i Ås sentrum enn at disse ligger på gateplan for bilistene. På den annen side mener 26 prosent av de som brukte mer enn 500 kroner mener at gateparkering har meget stor betydning, mens 39 prosent mener det har meget eller ganske stor betydning.

Avstand til parkering

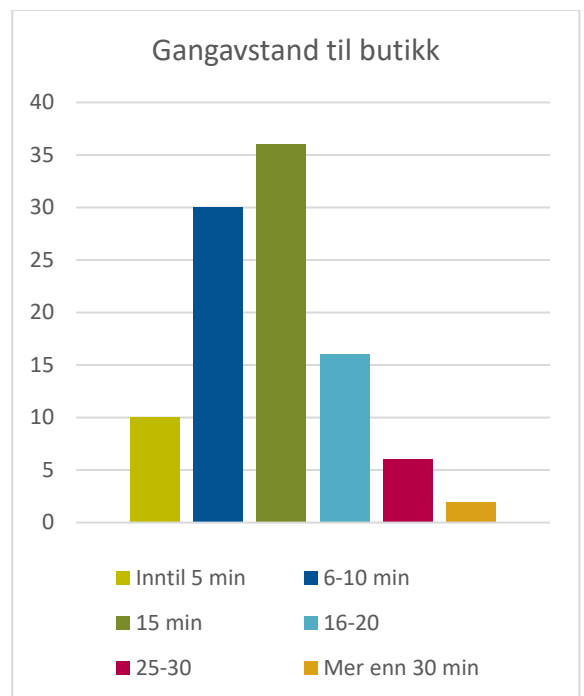
På spørsmålet 'Omtrent hvor mange minutter synes du det er greit å bruke tilbake til bilen før du velger å handle et annet sted?' gav de respondentene som enten kjørte eller satt på med bil som ble parkert følgende svar;



85 prosent mener at fem minutter eller mindre er tiden det er greit å bruke tilbake til bilen før de velger å handle et annet sted. Blant disse mente de som hadde parkert i parkeringshus (n=13) i større grad at det er greit å bruke 6-10 minutter enn resten. I gjennomsnitt synes de spurte det er greit å bruke ca 5 minutter og 20 sekunder til bilen før de velger å handle et annet sted. (Under ett minutt satt til 0,5 minutt).

Gangavstand

På spørsmålet 'Omtrent hvor mange minutter synes du det er greit å gå/sykle til butikken før du velger å handle et annet sted eller bruke et annet transportmiddel??' gav de respondentene som enten gikk eller syklet hele veien følgende svar;



Mottatte svar viser at 90 % av de som går eller sykler til stasjonen i dag bruker mer enn 5 minutter på reisen, 2/3 bruker under ett kvarter, men over 5 minutter, mens ca. ¼ bruker over ett kvarter. Det ble ikke innhentet svar fra de kjørende om hvor mange minutter de synes var greit å bruke på å gå eller sykle til sentrum for å handle.

4 Strategiske grep for utvikling

4.1 Hva skal til for å lykkes i Ås?

Det forventes stor befolkningsvekst i Osloregionen i årene fremover, og Ås skal ta imot en betydelig del av denne veksten. For å lykkes må Ås sentrum utvikles fra en bygd til en by med urbane kvaliteter. For å skape et attraktivt miljø i og rundt sentrumsområdet må de trafikale utfordringene løses på en god måte. Ås by vil ikke kunne ha plass til at alle de nye innbyggerne skal kjøre bil. Det er heller ikke ønskelig for å skape et attraktivt og urbant bomiljø. Veksten i persontransporten må tas med gang, sykkel og kollektivtrafikk, og utvikling av byen må bygge opp under dette. For å skape gode løsninger må det skje endringer innen flere områder på samme tid. Dette kapittelet vil ta utgangspunkt i funnene fra kapittel 3, og beskriver hva som må til for å lykkes i Ås.

Arealutvikling

Det skal legges til rette for en befolkningsøkning på 12 000 personer frem mot 2040, og 90 % av denne veksten skal legges til sentrale strøk og langs viktige kollektivakser (Ås kommune 2015). Det betyr at det må legges opp til en betydelig fortetting i områdene rundt Ås stasjon. I tillegg er det naturlig å anta at også ubebygde arealer (jorder) i nærheten av sentrum må utbygges. Et av de viktigste virkemidlene for å redusere transportbehovet og å kjøre mindre bil er å bygge arealeffektivt i nærheten av knutepunkt.

- » Arealutviklingen må styrke stasjonen og sentrum, og binde sammen sentrum og universitetsområdet.
- » Arealutviklingen må bidra til korte avstander, slik at flere reiser kan gjøres til fots eller på sykkel.
- » Arealutviklingen må styrke sentrum som målpunkt og bidra til å skape attraktivt byliv.

Gatebruk

Et viktig bidrag til attraktivt miljø i og rundt Ås sentrum er å tilrettelegge for opphold i gatene. Gater og veier kan være så mye mer enn rene transportårer, spesielt i sentrumsområdet. Arealer i kryssområder kan utnyttes ved å skape plassdannelser.

Fylkesveien

Fv. 152 er den viktigste lokale mobilitetsåren i Ås. Den binder tettstedet sammen lokalt, og sikrer god påkobling til det regionale veisystemet. Fylkesveien er i dag lagt i en sving utenfor sentrum. Den er utformet på bilens premisser og gjør det relativt enkelt å kjøre raskt gjennom Ås. I dag er det ikke attraktivt å oppholde seg langs fylkesveien.

- » Fylkesveien må endre karakter fra vei til gate, og tilrettelegges for alle trafikantergrupper.
- » Arealbruk rundt fylkesveien må ses i sammenheng med fremtidig gatebruken.
- » Gjennomgangstrafikk skal skje på stedets premisser.



Figur 4.1 Gatetrær i Gamlebyen i Oslo.

Bilkjøring

Ca. 25 % av biltrafikken i Ås skal til sentrum. Fra handelsundersøkelsen ser man at rett under halvparten (45 %) av de besøkende i sentrumsgatene kom med bil, mens omtrent like mange spaserte eller syklet (44 %). 87 % av de besøkende i sentrum anslår at de kunne gått til Ås sentrum på under 30 minutt, og 30 % på mindre enn 10 minutter.



Figur 4.2 Gateparkering som en viktig del av bybildet i Asker sentrum.

Det er med andre ord stort potensiale for å få andelen korte reiser til å gjennomføres på sykkel eller til fots. Det er generelt et bredt parkeringstilbudet i sentrum av Ås med god tilgang på ledige plasser.

- » Flere av de korte reisene må bli sykkel eller gangturer.
- » Fra flateparkering til kantsteinsparkering i gatene, som har tidsbegrensning og utnyttes optimalt for besøkende og handelsvirksomheten.

Gang og sykkel

Tilbudet til gående og syklende består hovedsakelig av en delt infrastruktur i form av gang/sykelvei og fortau. I de fleste gatene i sentrum av Ås, som hovedsakelig er mindre gater i boligområder, er det ingen spesiell tilrettelegging for myke trafikanter. Gangnettet består i stor grad av usammenhengende ensidige fortau, og analysene viser en del manglende forbindelser, både for gående og syklende.

- » Skape et lokalt og attraktivt nettverk som bygger opp under korte lokale reiser med sykkel og gange.
- » Etablere nye forbindelser for gående og syklende der det mangler i dag.
- » Bryte ned eksisterende barrierer (fylkesveien, jernbanen, jorder).



Figur 4.3 Sykkelvei i Rotterdam.

Kollektivsystem (buss)

Kundegrunnlaget i Ås og nærområdene rundt gjør at det vurderes som lite realistisk å etablere flere sterke bussakser. Linje 510 som trafikkerer fylkesveien er, og forblir, dermed den viktigste bussaksen i Ås. Frem til frekvensen på jernbanen øker, og Follobanen har redusert reisetiden fra Ski og inn til Oslo, vil denne linjen være svært viktig for å øke kollektivtilbudets attraktivitet. Holdeplassavstanden i Ås er effektiv, men plasseringen av holdeplassene er ikke ideell. Den største utfordringen er holdeplassen knyttet til sentrum/stasjonen. Det er i dag en omvei å kjøre inn til bussterminalen på stasjonen, og de aller fleste linjer stopper derfor langs fylkesveien på østsiden av jernbanesporene istedenfor. Det gir en avstand på mellom 150-250 meter til/fra stasjonen (avhengig av hvilken retning man skal).

- » Utnytte og legge til rette for høy frekvens på buss langs fylkesveien.
- » Sikre god fremkommelighet for fremtiden.
- » Etablere en synlig holdeplass som betjener både sentrum og stasjonen på en effektiv måte.
- » Vise frem og «feire» bussen i sentrum.



Figur 4.4 Eksempel på holdeplass med høy standard. Bildet viser holdeplass ved Universitetet i Ås.



Figur 4.5 Tydelig trasé for bussen i Metz.

Ås stasjon

Stasjonen ligger i dag litt brakk i utkanten av sentrumsområdet. Arealer som tidligere ble benyttet som bussterminal står i dag tomme store deler av dagen. Stasjonen har imidlertid stort potensiale da den ligger meget sentralt plassert. Det er også fullt mulig å bruke eksisterende gateløp til å styrke arealene på begge sider av stasjonen.

- » Integrere stasjonen som en del av sentrumsstrukturen.
- » Koblinger i gang, sykkel og kollektivtrafikk med opplevd førsteprioritet.
- » Utnytte potensialet i stasjonsnære bebyggelsesstrukturer og skape gode byrom i tilknytning til stasjonen.



Figur 4.6 Det er viktig å tilrettelegge for sykkelparkering nær målpunkt. Eksempelbilde fra Utrecht i Nederland.

Grønnstruktur

Ås sentrum er omkranset av store sammenhengende skogs- og jordbruksarealer. Disse arealene er en viktig del av Ås og stedets identitet. I tillegg til disse store grøntområdene finnes det store sammenhengende småhusområder med grønne frodige hager tett på sentrum.

- » Sikre gode grønne koblinger ut mot jorder og skog.
- » Bevare eksisterende grønnstruktur i sentrum.

4.2 Arealutvikling og mobilitet

Det er utformet konsept som er konkretisert for temaene; utbygging og fortetting, grønnstruktur, kollektivtrafikk, biltrafikk, gang, og sykkel. Gjennom hvert tema illustreres de viktigste grepene for hvordan mobilitet svares ut i vei- og gateplanen.

Konseptene er forankret i mål og føringer satt for prosjektet. De baserer seg på tanken om mer miljøvennlig arealutvikling og bærekraftig mobilitet.

Figur 4.7 viser alle temaene sett sammen. Det tilrettelegges for en **utbygging og fortetting** rundt stasjonen og det å skape bedre sammenheng mellom sentrum og NMBU.

Strategien for **grønnstruktur** handler om å ta vare på eksisterende kvaliteter og videreutvikle dem.

Utgangspunktet for **kollektivtrafikk** er at bussen skal prioriteres og gis egen trasé gjennom sentrum. Traseen må kunne bidra til effektive bytter og knytte tog og buss sammen på en god måte.

Gående sikres optimal prioritet i sentrumsnære områder, og **syklister** sikres god fremkommelighet på noen hovedakser mellom ytre bebyggelse og sentrum.

Bil gis tilgjengelighet til sentrum, men på de gående og syklendes premisser. Det innebærer lav hastighet, gateparkering, og noen restriksjoner av biltrafikk.



Figur 4.7 Samlet konsept for vei- og gateplanen.

Utbygging og fortetting

Utbygging og fortetting konsentreres til området rundt stasjonen og i akse i retning universitetsområdet. Skravert område i Figur 4.10 visert område for prioritert utbygging. Det mest sentrale området ligger i radius 500 meter fra stasjonen, noe som tilsvarer ca. 5 minutters gangavstand. Utbygging lenger vekk fra stasjonen og sentrum etableres i retning universitetet og campus. Anbefalt utbyggingsområde omfatter også deler av flere sentrumsnære jordbruksareal der gevinsten ved kompakt byutvikling og redusert transportbehov må vurderes opp mot tap av matjord og kulturlandskap. Å bygge ut sentrale jordbruksarealer vil støtte opp om bærekraftig arealutvikling. Områdene har sentral beliggenhet og god kollektivdekning. De kan også bidra til å skape sammenhenger på tvers av sentrum.



Figur 4.8 Konsept for utbygging og fortetting.

Grønnstruktur

Parker og grøntanlegg langs den viktige bevegelsesaksen mellom sentrum og stasjonen i øst og universitetet i vest knyttes sammen til et mest mulig sammenhengende grøntbelte. Dette strekker seg fra NMBU-parken i vest, via Aud Max og GG-hallen m/ tilhørende grøntanlegg, Åsgård skole m/ skolegård og Rådhusparken, frem til Ås videregående skole med tilhørende grøntanlegg. Derfra kan akse vurderes videreført opp mot Ås stadion og Ås ungdomsskole. En styrking av en slik grønn øst-vestakse vil kunne tilby innbyggere og brukere av Ås sentrum betydelige rekreative kvaliteter både på fritiden og som en del av de daglige hverdagsreisene.

I tillegg til rekreasjon i sentrum legger konseptet opp til å bevare og styrke rekreative forbindelser fra Ås sentrum og ut til omkringliggende rurale rekreasjonsområder. Disse foreslås utformet som grønne årer som både fysisk og visuelt gir god kontakt med kulturlandskapet omkring.



Figur 4.10 Konsept for grønnstruktur.

Kollektivtrafikk

Bussen gis prioritet gjennom hele sentralområdet i form av reservert kollektivtrasé, effektiv linjeføring og god synlighet i bybildet. Gjennom sentrum føres bussen i en egen bussgate gjennom Rådhusplassen, og krysser jernbanen via en bred undergang med holdeplass og direkte adkomst til plattform for tog, før den igjen kobler seg på reservert kollektivtrasé på Fv. 152 på østsiden av jernbanen. Å dra kollektivtraseen gjennom sentrum vil bidra til et bedre koblingspunkt mellom buss og tog, og vil tydeliggjøre bussens rolle i Ås. Det blir også lettere for handlende å ta buss til sentrum.



Figur 4.9 Konsept for kollektivtrafikken.

Gang

Gående sikres optimal prioritet rundt stasjonen og i de mest sentrale delene av Ås sentrum. Dette innebærer blant annet smale kjørebaner og lave kjørehastigheter for bil, brede fortau på begge sider av gata med plass til møblering og opphold, samt finmaskede gatenett, hyppige kryssninger og naturlige ganglinjer for effektive gangruter.



Figur 4.11 Konsept for gående.

Sykkel

Syklende sikres prioriterte traseer fra og mellom omkringliggende bebyggelse og inn mot sentrum, samt gjennom sentrum og til stasjonen. For å sikre kortere lokale reiseruter for sykkel opprettes flere gang- og sykkelunderganger på tvers av jernbanen, som sammen med utvalgte tverrforbindelser binder ulike delområder bedre sammen og danner mer effektive nettverk for myke trafikanter.



Figur 4.12 Konsept for syklende.

Biltrafikk:

Bil gis tilgjengelighet til sentrum fra fv. 152 i nord, samt fra en rekke mindre sentrumsgater i sør. Kjøring i sentrum gjøres på de gåendes premisser i gater med smale kjørebaner, lav kjørehastighet, gateparkering, brede fortau og hyppige fotgjengerkryssninger. Gater som er særlig viktige for buss og/eller sykkel er helt eller delvis stengt for ordinær biltrafikk.



Figur 4.13 Konsept for biltrafikk.

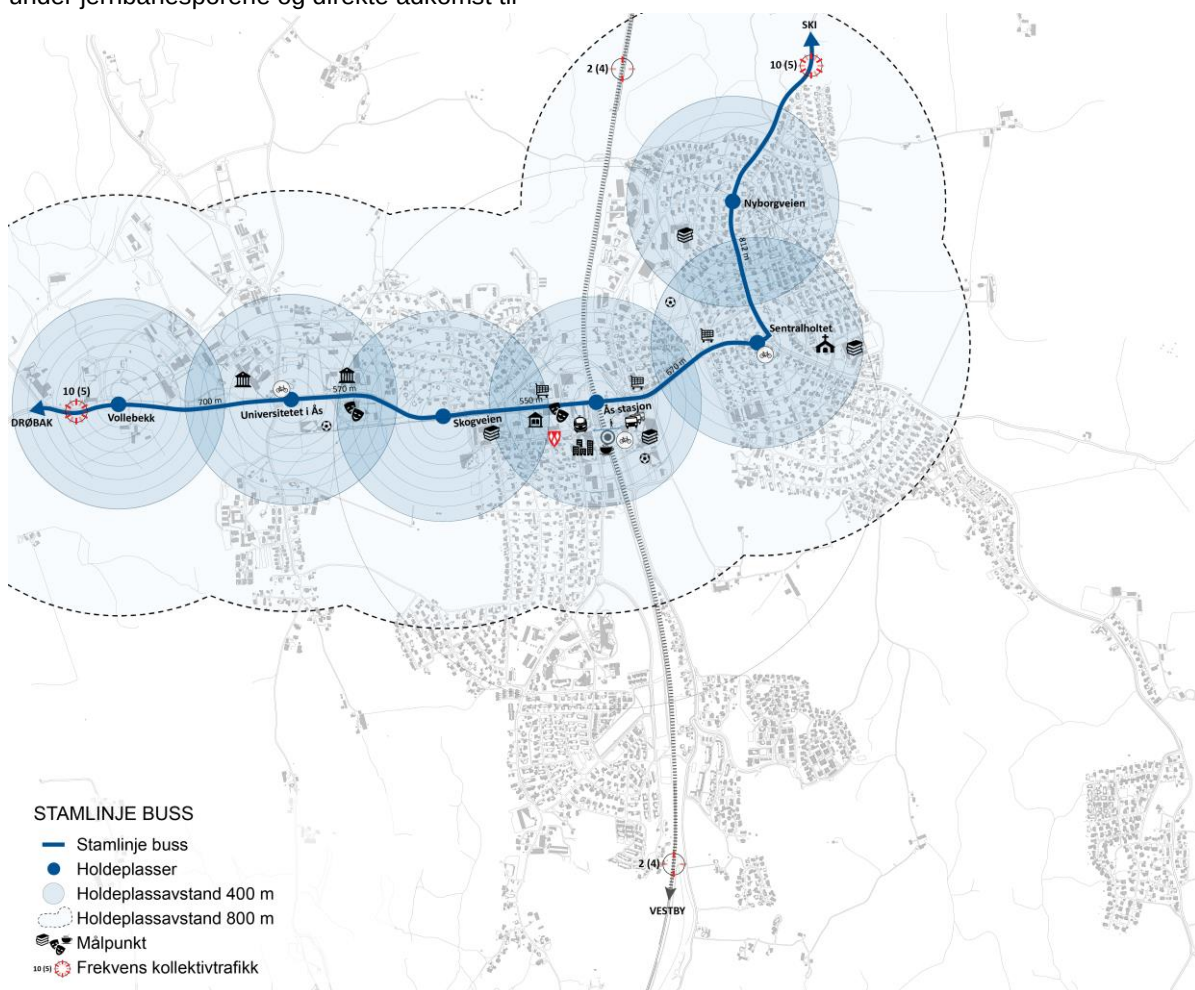
4.3 Kollektivtrafikk lokalt og regionalt

Hovedgrepet i kollektivtilretteleggingen er å fremheve en stamlinje for buss, og gi bussen prioritet langs denne gjennom hele sentralområdet. Den viktigste busslinjen i Ås er linje 510. Linjen følger fylkesvei 152 gjennom Ås og har høy frekvens gjennom hele dagen. Bakgrunnen for tilbudet er at den er viktig del av det regionale busstilbudet som betjener mange reisende også ut over kommunegrensen. Selv om linjen ikke har sin hovedfunksjon for å gi et lokalt tilbud i Ås, så er linjestruktur slik at den betjener store deler av områdene med høy befolkningstetthet. Den gir dermed både et godt lokaltilbud, samtidig som den gir tilkobling til Ski og Drøbak.

Gjennom sentrum foreslås å føre bussen i en egen bussgate over Rådhusplassen, og krysse jernbanen via en bred undergang med holdeplass under jernbanesporene og direkte adkomst til

plattform for tog. I resterende deler av sentrumsområdet går bussen i reservert kollektivtrasé på fv. 152. Figur 4.14 viser hvordan busstraseen går gjennom sentrum, og dekker flere av de viktigste målpunktene i Ås. Ved å gjenåpne den historiske traseen gjennom sentrum, gis bussen en mye bedre prioritering og synlighet i sentrumbildet og i tilknytning til stasjonen. Det gir også bedre kobling mellom buss og handelsområdene i sentrum.

En enkel, tydelig og godt innarbeidet busstamme med et høykvalitets busstilbud kan bidra til å strukturere Ås sentrum. Som grunnprinsipp er det viktig å ha få, men gode pendellinjer som gir tilstrekkelig flatedekning tilpasset markedet. Samtidig er stabilitet, synlighet og god fremkommelighet viktig for å kunne konkurrere med bil.



Figur 4.14 Hovedtrasé for kollektiv. Traseen dekker et stort markedsområde og flere av de viktigste målpunktene i Ås. De blå sirkelene viser en radius på 400 meter fra hver holdeplass.

4.3.1 Reisetider

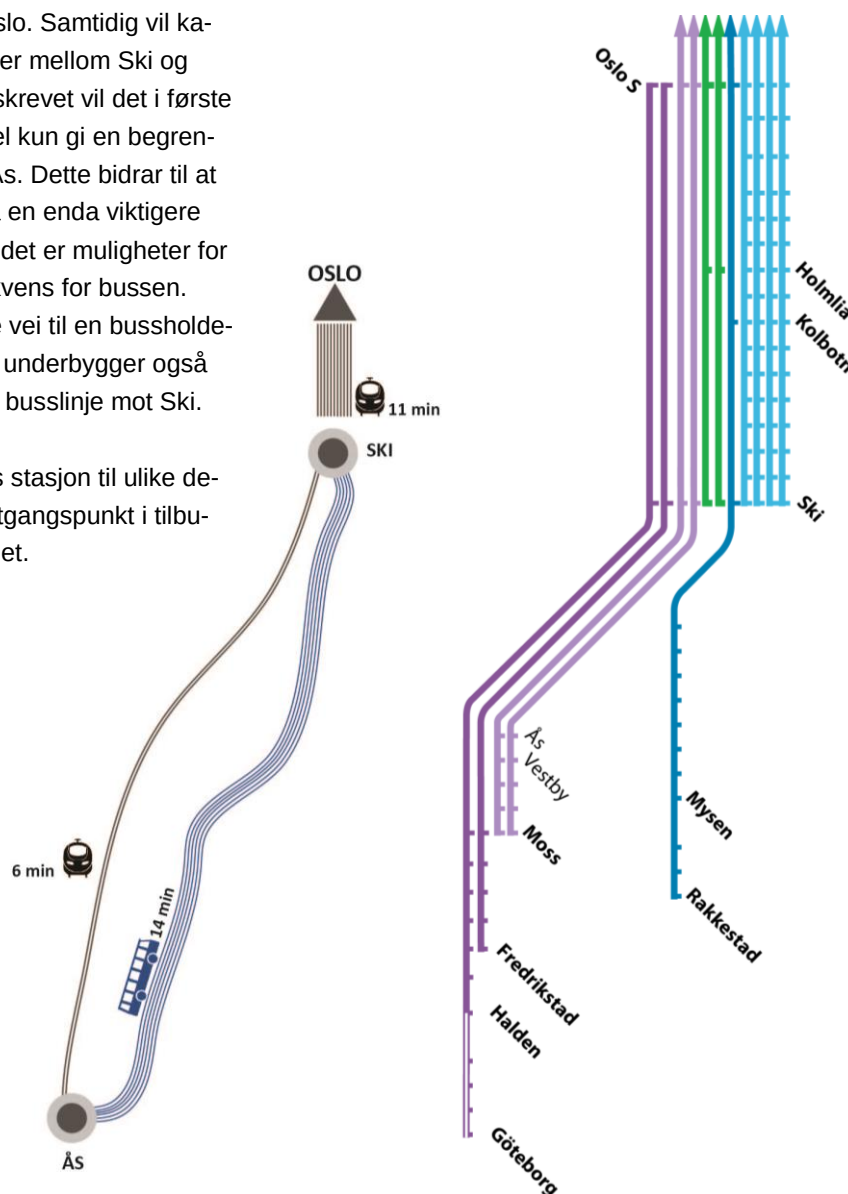
Togtilbudet i Ås begrenses av relativt få avganger, med kun timesfrekvens, men noen ekstraavganger i rush. Åpning av Follobanen antas å gi en dobling av dagens frekvens til Ås, men en markant vekst i antall avganger er først realistisk i et lengre tidsperspektiv. I mange år ventes at reiser med buss fra Ås til Ski, og tog videre til Oslo, kan gjennomføres med ca. samme reisetid som med tog fra Ås til Oslo. Bussforbindelse til Ski vil gi reisende mellom Ås og Oslo langt høyere frekvens enn togforbindelsen fra Ås stasjon.

Åpning av Follobanen vil gi tilnærmet halvert reisetid for tog mellom Ski og Oslo. Samtidig vil kapasiteten på antall togavganger mellom Ski og Oslo økes betydelig. Som beskrevet vil det i første tidsperiode etter åpning likevel kun gi en begrenset økning av togtilbudet fra Ås. Dette bidrar til at buss mellom Ås og Ski kan få en enda viktigere rolle, og det bør vurderes om det er muligheter for å styrke tilbudet, med økt frekvens for bussen. Mange reisende vil ha kortere vei til en bussholdeplass enn til Ås stasjon, dette underbygger også viktigheten av en høyfrekvent busslinje mot Ski.

Tabell 1 viser reisetider fra Ås stasjon til ulike destinasjoner. Reisetidene tar utgangspunkt i tilbudet etter at Follobanen er åpnet.

Tabell 1 Reisetid fra Ås til ulike destinasjoner med buss og tog (etter åpning av Follobanen).

DESTINASJON	REISEMÅTE	REISETID
Ski		6 min
Ski		14 min
Oslo		17 min
Oslo		23 min + byttetid
Dyrløkke		15 min
Vestby		4 min
Moss		21 min



Figur 4.15 Estimert linjekart for tog i 2023.

4.3.2 Buss og holdeplasser

For å skape et effektivt og lesbart kollektivsystem er det viktig at holdeplassene er plassert med optimal avstand og riktig i forhold til aktuelle målpunkt. Optimal holdeplassavstand gir et riktig forhold mellom markedsdekning og effektiv transport. Teoretisk sett regnes ideell holdeplassavstand i by som ca. 600 meter, men hver enkelt holdeplass må tilpasses lokale forhold.

For å skape en høystandard løsning for kollektivtrafikken i Ås må det legges til rette for en synlig linjeføring og tydelige holdeplasser. Det bør etterstrebes å gi holdeplassene synlighet i bybildet, blant annet ved å se på plassering og utforming. Det er viktig at de reisende kjenner seg igjen i navnene på holdeplassen, slik at det også bidrar til å gi et mentalt bilde av kollektivsystemet.

Med utgangspunkt i eksisterende situasjon, vurderes holdeplassavstanden i Ås i dag god. Den varierer i sentrumsområdene mellom 500 og 800 meter. Overordnet sett er holdeplassene også logisk plassert med tanke på lokalisering. Det er imidlertid knyttet noen utfordringer til sentrumsholdeplassen. De største linjene kjører ikke lenger innom bussterminalen ved stasjonen, men stopper langs fylkesveien øst for jernbanen. Det gir kortere reisetid for bussen, men lengre avstand mellom holdeplassen og sentrum.

For å skape et mer leselig system som er bedre tilpasset målpunktene i Ås, bør holdeplassen betjene både sentrum og stasjonen. Derfor tar ny holdeplasstruktur utgangspunkt i at det lokaliseres en ny sentrumsholdeplass i en passasje under jernbanen, i direkte tilknytning til stasjonen. Utover det anbefales kun mindre endringer i plasseringen av resterende holdeplasser i sentrum. Se oversikt over holdeplasser i Figur 4.14 på side 44. Blant annet flyttes holdeplassen Sentralholtet vest for rundkjøringen for å kunne fange opp flere linjer. Dette kan imidlertid med fordel vurderes nærmere.

Noen av holdeplassene vil få en viktigere funksjon enn andre, fordi de betjener flere reisende og dekker viktige målområder. Sentralholtet, Universitetet i Ås og Ås stasjon regnes som ekstra viktige

holdeplasser. Sentralholtet og Universitetet i Ås danner også inngangen til sentrumsområdet. Det foreslås derfor at disse holdeplassene gis en spesiell utforming som gjør dem ekstra gjenkjennelige.



Figur 4.16 Eksempel på holdeplass som skiller seg ut, bilde fra Hannover.

Generelt foreslås at kollektivtraseens prioritet tydeliggjøres gjennom høy kvalitet på holdeplass. Dette innebærer:

- » Universell utforming både til/fra og på holdeplassen.
- » Gode og attraktive venteareal.
- » God forbindelse til/fra med mulighet for trygg parkering av sykkel.
- » God informasjon om ruter med linjekart, rutetid med sanntid, og informasjon om forbindelser f.eks. til tog eller andre reisetilbud.
- » Billettsalg eller informasjon om app etc. slik at alle påstigende kan kjøpe billett før påstigning.



Figur 4.17 Tydelig prioritering av buss i trasé og på holdeplass. Eksempelbilde fra Metz i Frankrike.

4.3.3 Markedsområde

Busstraseen med foreslåtte holdeplasser gir god flatedekning. Store deler av de utbygde områdene i og rundt sentrum har tilknytning til fv. 152. Foreslått fortetting i konseptet støtter også opp om denne traseen og får generelt korte avstander til holdeplassene.

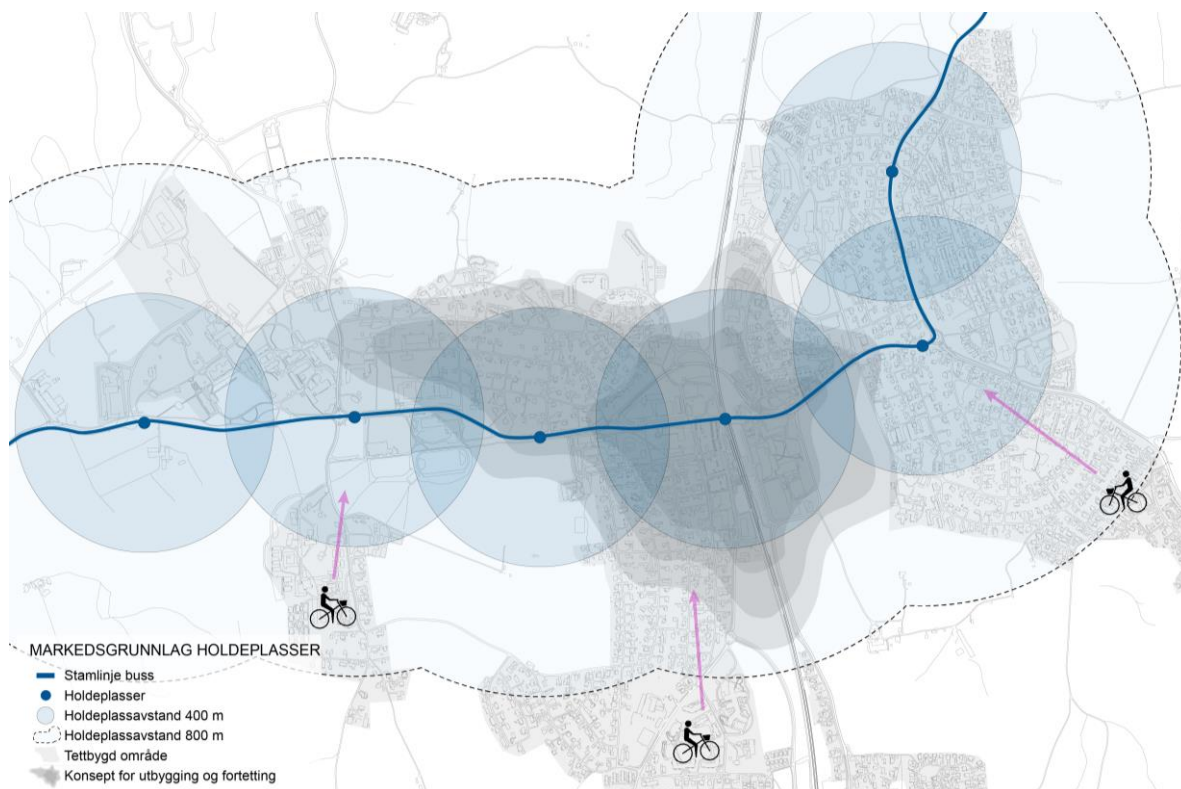
Figur 4.18 viser boligtetthet i sentrumsområdet i Ås og anbefalt konsept for utbygging med høy tetthet. Generelt er det i dag lav utnyttelse i hele Ås, med stor andel eneboliger i villaområder. Blå prikk viser forslag til bussholdeplasser og blå sirkler definerer en radius på 400 meter avstand fra disse. Stiplet svart strek viser grense for områdene som ligger inntil 800 meter fra holdeplass.

Det bor i underkant av 10 000 mennesker i hele Ås tettsted (SSB 2016). Av disse vil drøyt 1/3 være innenfor 400 meters radius av foreslåtte holdeplasser langs stamlinjen. Det omfatter mesteparten av Kaja (ca. 1 000), Rustad (ca. 850), Aschjem (ca. 450), Langbakken (ca. 250) og Dysterlia (ca. 1 000) i tillegg til hele sentrum (ca. 700). Dersom avstanden fra holdeplassene utvides til

det dobbelte (800 meter) så omfatter området ca. 2/3 av alle innbyggerne i Ås tettsted. Det er hovedsakelig områder sør for sentrum som faller utenfor. Det gjelder Moer (ca. 900) og Brekke (ca. 400) vest for jernbanen som ligger noe tilbaketrukket fra sentrum og fra gjennomgående hovedveinett. Tilsvarende område øst for jernbanen er Dyster-Eldor hvor det bor ca. 1 100. I tillegg blir det også over 800 meter avstand fra området Rustadporten (ca. 400) sørøst i tettstedet.

Mange av målpunktene i Ås ligger innenfor markedsområdene til foreslåtte holdeplasser. Det gjelder særlig funksjonene i sentrum og universitetet. Men det ligger bl.a. noen barnehager og sykehjem i Moer området.

Av alle sysselsatte i Ås kommune så pendler 66 % ut av kommunen for å jobbe (Ås kommune 2016). Det er normalt å vurdere 400 meter gangavstand som akseptabelt, som en går på 5 minutt. Hvor langt reisende er villige til å gå avhenger også av omgivelsene. Økt gangavstand kan ofte aksepteres dersom reisen ellers blir kortet ned, og dersom det er attraktive omgivelser å gå i.



Figur 4.18 Illustrasjonen viser dekningsgrad på holdeplasser opp mot boligtetthet..

4.3.4 Alternative løsninger

Hovedgrepet med å fremme fv. 152 (trafikkeres av linje 510) som en hovedbusstamme med god kvalitet og prioritet gir god markedsdekning, men dekker ikke hele Ås. Markedsvurderingen viser at det er noen områder som får lang gangavstand til nærmeste holdeplass på linje 510, jf. Kapittel 4.3.3. Som supplement til linje 510 har kommunen ønsket å vurdere muligheten for å etablere en «ringlinje» eller annen matelinje som kan betjene Ås lokalt og mate til jernbanestasjonen.

Det vurderes som lite hensiktsmessig å etablere en ringlinje i Ås. Dette har blant annet sammenheng med veiinfrastrukturen som i dag ikke tilrettelegger for en ringforbindelse i tilknytning til områder rundt sentrum. I tillegg er det på generelt nivå faglige grunner til at dette ikke anbefales (Nielsen og Lange 2015):

- » Få har nytte av å reise på deler av en ring. Det blir fort en omvei som gir lite effektiv transport.
- » Ringlinjer må likevel ha et reguleringspunkt der bussen står stille for å komme i takt med tidtabellen.

- » Dersom markedsgrunnlaget er lite vil det ikke være grunnlag for at bussen kjører hele tiden. På en ringlinje vil noen reisende kunne få lange stopp (driftspauser) før bussen kjører videre til reisemålet.

En mulig løsning i Ås kan vært å utvikle dagens linje 535 og 536 til en pendellinje. For å dekke et større markedsområde, kan linjen legges på vestsiden av jernbanelinjen, mellom Danskerud og Moer. Det vil også være mulig å nå linjen fra Dyster-Eldor, ved å kjøre gjennom en fremtidig ny bussforbindelse under jernbanen ved stasjonen.

Forenklet vurderes alle bosatte innenfor følgende grunnkretser som del av markedsgrunnlaget for linjen: Høgstvetlia 1 og 2, Brette, Moer, Landås, Dysterlia, Rustadporten, Bjønebekk/ Danskerud. De mest sentrale grunnkretsene er ikke tatt med i vurderingen da de er dekket av linje 510 på fv. 152, eller har gangavstand til sentrum/ jernbanestasjonen. Det totale markedsgrunnlaget er da 4 800 bosatte personer, med utgangspunkt i dagens arealbruk. Linjelengde er 6 km med 9 holdeplasser. Markedsgrunnlag må vurderes nærmere i forhold til kostnad.



Figur 4.19 De røde sirkelene illustrer de områdene som vil bli dekket av en eventuell ny pendellinje gjennom Ås. De gule sirkelene viser hvilke områder langs linjen som er innenfor betjeningsområdet til Ås stasjon og busslinjen på fv. 152.

5 Strategiplan for vei- og gatenettet

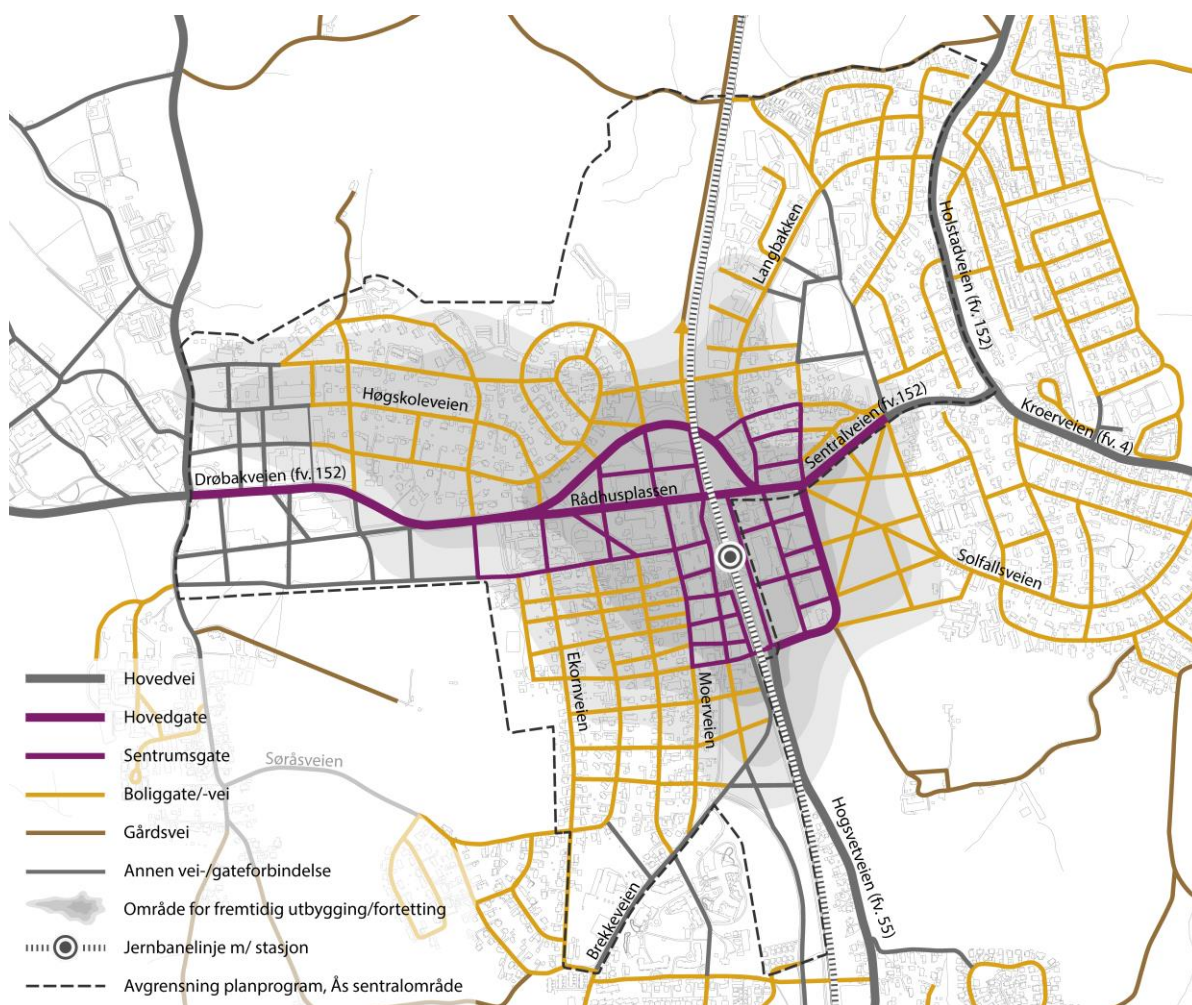
5.1 Gatetypologi

Fv. 152 fra vei til gate: Fv. 152 gis en strammere og mer gatemessig utforming fra Meierikrysset i vest og frem til Idrettsveien i øst. Hensikten er å gjøre forbindelsen mer attraktiv for myke trafikanter med blant annet flere tverrforbindelser, samt å legge til rette for utvikling langs strekningen.

Flere sentrumsgater: Dagens gatenett i sentrum foreslås videreutviklet og utvidet til begge sider av jernbanelinjen. I tillegg deles flere av dagens større kvartaler med tverrgater for et mer finmasket nettverk. Rådhusplassen forlenges under jernbanen og bygges om til bussgate gjennom sentrum og påkobling til fv. 152 i hver ende. Ås vgs. med uteområder kobles tettere mot sentrum og stasjonen med et nettverk av allment tilgjengelige gangforbindelser.

Nye bolig-gater: Innenfor utviklingsområdet i Ås legges det opp til et mer finmasket gatenett med flere tverrforbindelser. I tillegg etableres helt nye gatenett på særlig sentrumsnære jordbruksområder, her kun vist som prinsipp.

Campus Ås universitet: Deler av campusområdet til universitetet i Ås ligger innenfor, eller tett opp mot, område for fremtidig utvikling. Foreslått vei- og gatenett innenfor campusområdet legger til rette for en fremtidig utvidelse av universitetet i retning sentrum.



Figur 5.1 Forslag til fremtidig gatetypologi, med et klarere skille i utforming.

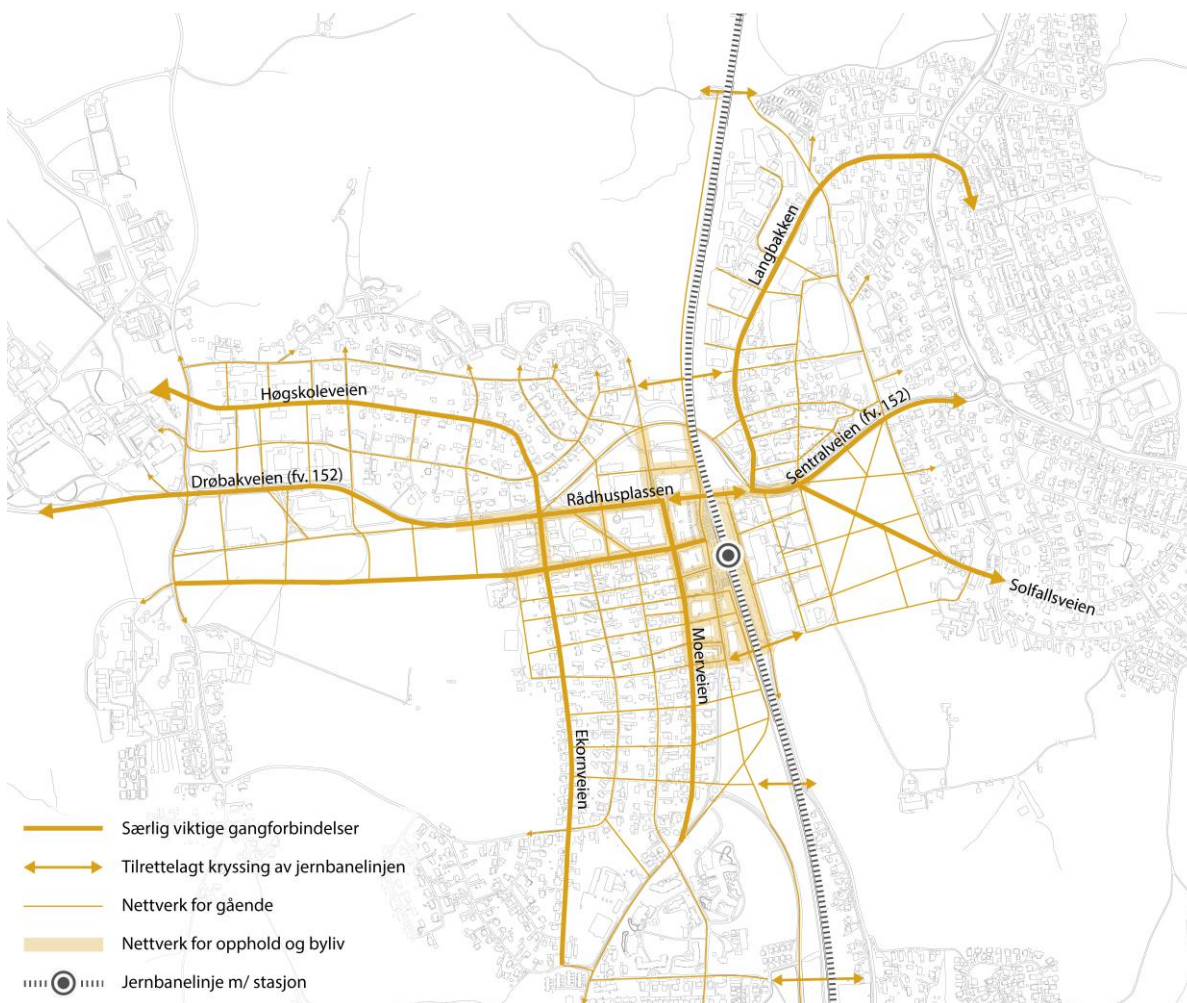
5.2 Gående

Finmasket gatenett i sentrum: Innenfor sentrumskjernen og i andre særlig stasjonsnære områder legges det spesielt godt til rette for fotgjengere med et særlig finmasket nettverk for gående.

Opphold og byliv: Innenfor sentrumskjernen tilrettelegges videre et flertall av gatene med særlig fokus på etablering av gode byrom for opphold, og byliv. Dette innebærer blant annet brede fortau med plass til servering, handel, møblering og gattetre. Mindre plassdannelser med tilsvarende kvaliteter bør også søkes etablert på egnede steder utenfor sentrum, som f.eks. rundt Meierikrysset.

Særlige viktige gangforbindelser: Med utgangspunkt i viktige målpunkt, større boligområder og planlagt fremtidig utvikling er det valgt ut noen særlig viktige gangforbindelser. Ved utforming av og tiltak langs disse bør tilrettelegging for gående prioriteres spesielt høy.

Nye gangforbindelser på tvers av jernbanen: I tillegg til utvidelse og utbedring av eksisterende jernbaneundergang i sentrum og lengst i nord mot Hellerudåsen, anbefales det å etablere ytterligere to sentrale krysninger for gang og sykkel, samt en ny bilfri undergang ved Moer. Dette er for å oppnå en bedre forbindelse mellom øst og vest, og for å få et mer sammenhengende sentrumsområde.



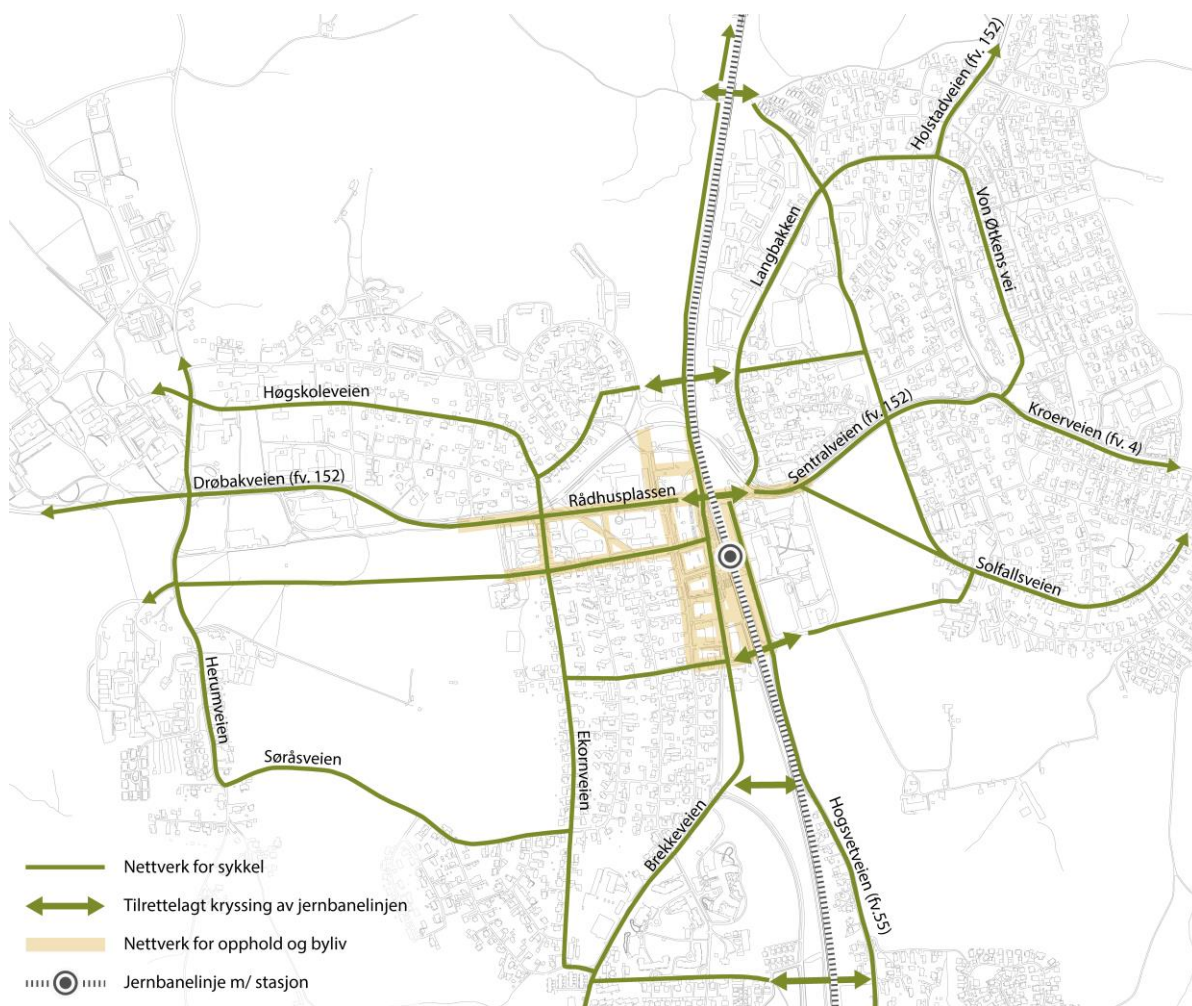
Figur 5.2 Nytt vei- og gatenett legger opp til gode, effektive gangforbindelser på kryss og tvers i hele Ås by. Målet er en by der det oppleves som attraktivt å være fotgjenger.

5.3 Syklende

Sammenhengende sykkelnett: For å gjøre det attraktivt å sykle i Ås legges det opp til et sammenhengende sykkelnett av høy kvalitet. Syklende prioriteres på flere alternative traseer inn til og gjennom sentrum fra omkringliggende bebygde områder på flere kanter. Langs fylkesveiene og på andre særlig trafikkerte strekninger vil det innbære egne sykkelanlegg, mens i øvrig gatenett vil tilrettelegging for sykling i blandet trafikk kunne være en god løsning.

Tilrettelagt krysning av jernbanen: Alle jernbanelokryssningene bør også tilrettelegges for syklende for å koble sammen øst- og vestsiden, og for å minske barriereeffekten av jernbanen.

Sykkelparkering nær målpunkt: Som en viktig del av sykkelnettverket etableres gode sykkelparkeringer nær større og mindre målpunkt. Se kap. 5.3.1 Parkeringsplan – sykkel.



Figur 5.3 Sykkel er allerede i dag det primære transportmiddelet for mange mennesker i Ås. Ny vei- og gateplan legger opp til en ytterligere satsing på sykkel, med særlig fokus på mellomlange interne hverdagsreiser.

5.4 Busstrasé

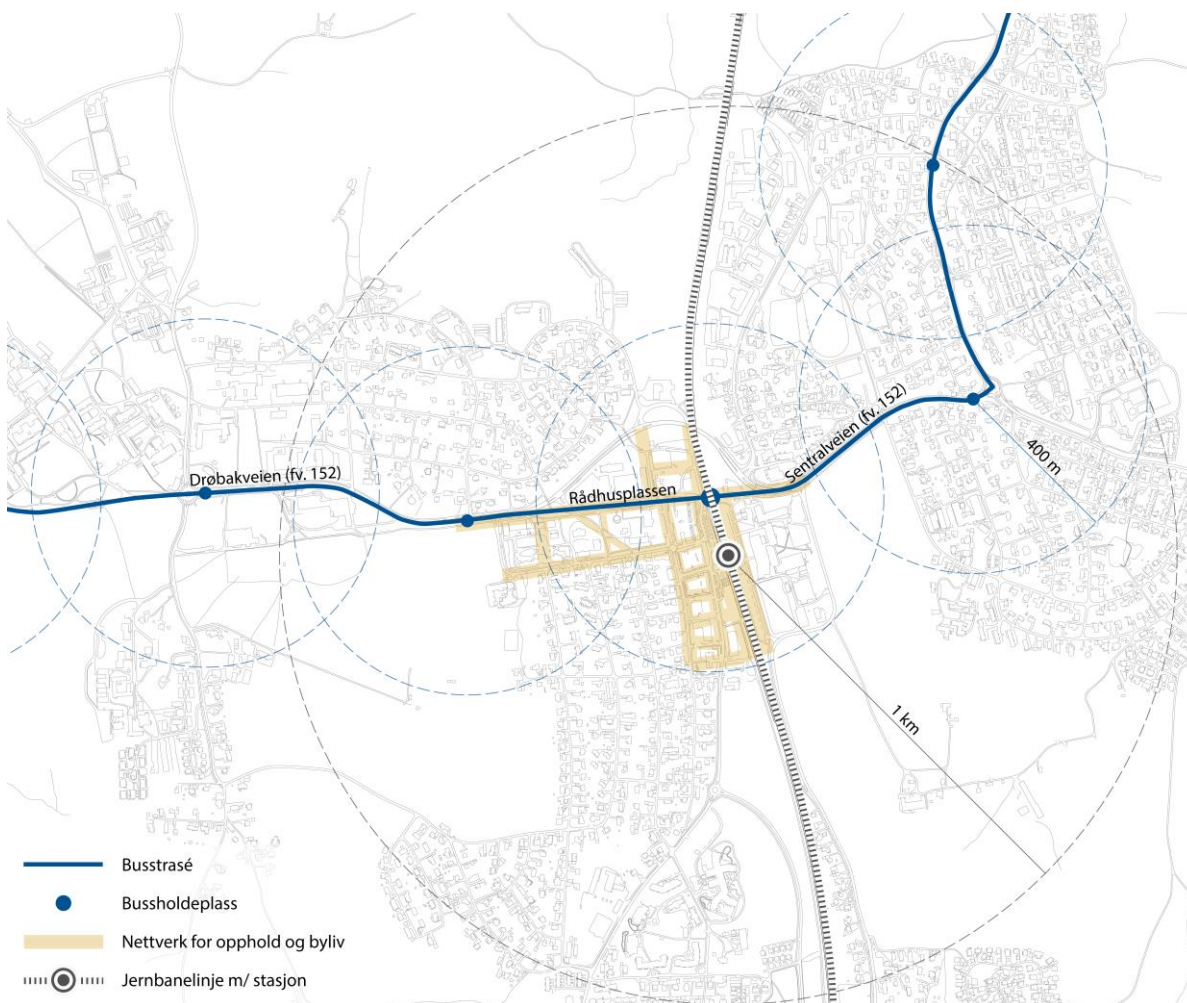
Stamlinje på egen trasé: Fremtidig busstilbud i Ås vil gå på omtrent samme trasé på fv. 152 som i dag, men istedenfor å ta en sving rundt sentrum foreslås en ny separat busstrasé over Rådhusplassen og under jernbanen. Over Rådhusplassen prioriteres bussens fremkommelighet på bekostning av bil. Fremkommelighet for buss på fylkesveien bør uansett sikres med kollektivfelt eller buss i egen trasé. Å etablere kollektivfelt langs dagens fylkesvei gjennom sentrum og utvidelse av kryssing under jernbanen vurderes som svært krevende, både teknisk og med tanke på en bymessig utforming.

Holdeplasstruktur: Ny holdeplasstruktur har omtrent samme holdeplassavstand som i dag med en gjennomsnittlig holdeplassavstand på ca. 600 m.

Sammenlignet med dagens situasjon gjøres følgende endringer på holdeplassenes plassering:

- » Holdeplassene Ås vgs. og Ås stasjon slås sammen og legges i jernbaneundergangen for nærhet til sentrum og effektiv overgang til tog.
- » Holdeplassene Aud Max og Universitetet i Ås slås sammen og legges vest for Meierikrysset.
- » Dagens holdeplass på Sentralholtet flyttes til Sentralveien, like før rundkjøringen.
- » Dagens holdeplass på Nyborgveien flyttes til krysset Holstadveien x Langbakken. Dette for å få en bedre kobling til fremtidig gangakser og viktige sykkelforbindelser.

Holdeplassutforming: Alle holdeplasser utformes med møblering, tak og som en integrert del av byrommene de inngår i.



Figur 5.4 Stamlinjen for buss i foreslått vei- og gatenett er lagt til en sentral akse som betjener de fremtidig tettest befolkede områdene i kommunen.

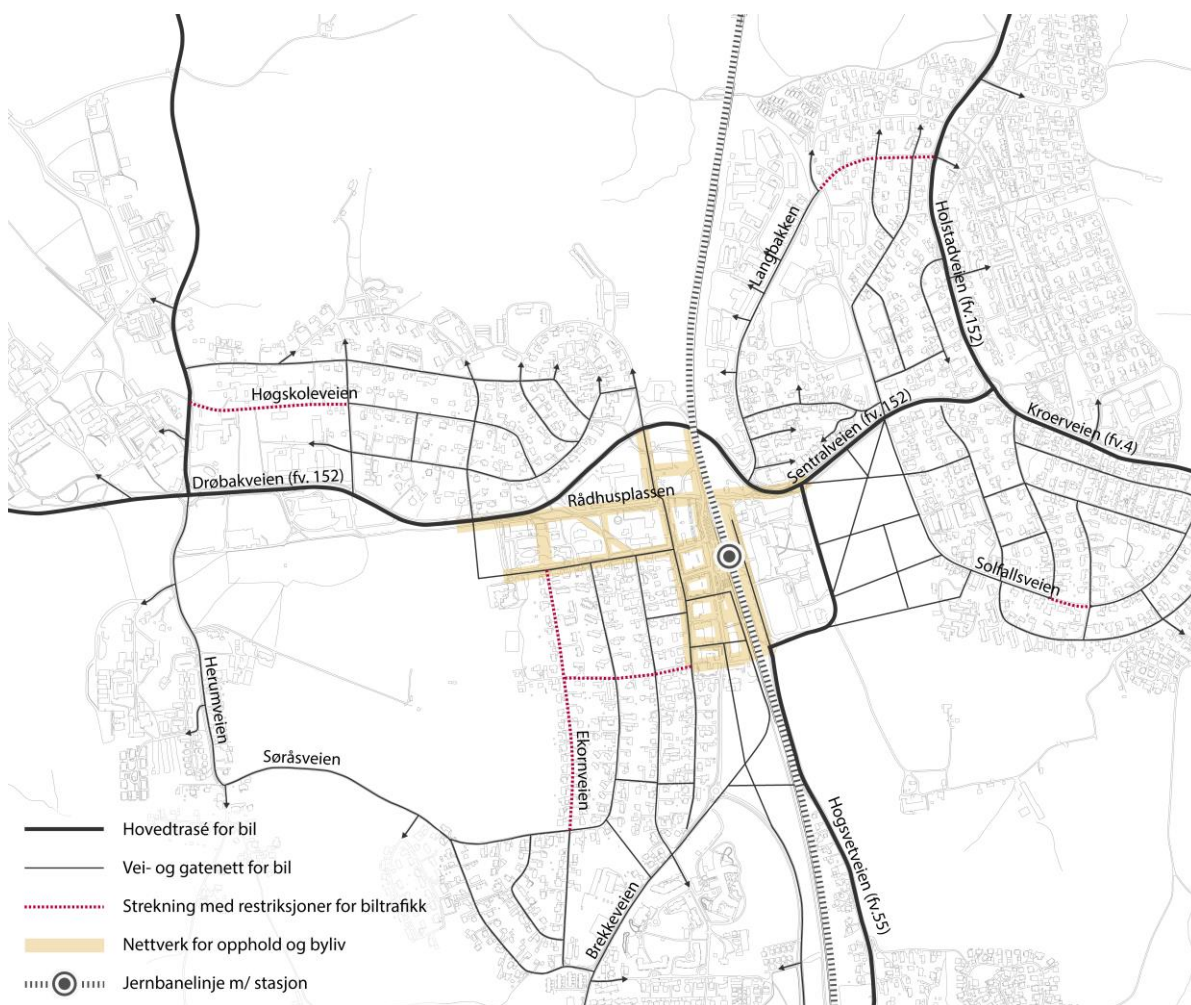
5.5 Biltrafikk

Hovedtrasé for bil: Fylkesveiene opprettholdes som hovedtraseer for bil, med ett bilfelt i hver retning. Fv. 152 gjennom sentrum gis en gatemessig utforming med strammere geometri, tosidig fortau, kollektivfelt og tilrettelegging for sykkel på deler av strekningen.

Biltilgjengelighet i sentrum: Kjøremønsteret for bil bør være enkelt og logisk, slik at de ikke belastar gatenettet mer enn nødvendig. Rådhusgata reserveres som busstrasé. Bil fjernes fra flere sentrumsgater for å prioritere sykkel. Tilgjengelighet til sentrum sikres gjennom utvalgte sentrumsgater med tilhørende parkering. Jf. Kapittel 5.7.2. Hovedgate for bil i sentrum blir aksen Raveien–Moerveien med påkobling til fv. 152 i nord.

Ny kryssing av jernbanen: Det foreslås en ny kryssing av jernbanen syd for sentrum. Hensikten er å bedre tilgjengeligheten med bil til boligområdene syd for sentrum, og redusere sårbarheten i hovedveisystemet ved at det sikres kryssing av jernbanen for bil på to steder.

Bilrestriksjoner utenfor sentrum: For å sikre lave trafikkmengder på prioriterte strekninger for sykkel foreslås enkelte steder restriksjoner for å begrense antall biler av hensyn til syklist.



Figur 5.5 Planlagt utvikling i Ås peker mot et mindre bilavhengig samfunn. Samtidig vil bilen fortsatt være et viktig transportmiddel. Å sikre fortsatt tilgjengelighet for bil har derfor vært et sentralt prinsipp i utarbeidelsen av nytt vei- og gatenett for Ås.

5.6 Ås stasjon i fremtidige Ås

Jernbanestasjonen i Ås vil i fremtiden få en enda viktigere rolle enn den har i dag. Togene ventes å gå oftere og reisetiden inn til Oslo ventes å bli kortere. Det vil trolig være flere som bor i Ås sentrum, og flere kan benytte seg av jernbanestasjonen.

Ås har et meget godt utgangspunkt for å skape en effektiv og attraktiv stasjon. Stasjonen ligger midt i sentrum, med korte avstander til andre servicetilbud. En sentrumsnær stasjon gir også korte avstander for mange av de reisende, spesielt i fremtiden med flere beboere i Ås sentrum. I en fremtidig situasjon er det også naturlig at deler av østsiden integreres bedre som en del av sentrum. Spesielt Ås vgs. og kvartalet som i dag inneholder *det blå huset*. På denne måten blir også stasjonsområdet bedre integrert i sentrum.

Hovedgrep

I vei- og gateplanen arbeides det med å styrke stasjonens posisjon som en del av sentrum. Inngangene inn til stasjonsområdet tydeliggjøres og styrkes, og det legges til rette for mer opphold på stasjonsområdet. Den største endringen er at gående, syklende og kollektivreisende får ny adkomst fra undergangen under jernbanen. Dette grepet gir bedre kobling til stasjonen for de reisende, samtidig som det gir mulighet for transformasjon av deler av stasjonsområde. Ved å flytte bussterminalen ned under stasjonen, frigis det store arealer vest for plattformene på togstasjonen. Det foreslås å etablere et lite parkdrag på de ledige arealene, samt parkering for sykkel. I en fremtidig situasjon kan det være aktuelt å bygge videre oppå sykkelparkeringen for å ramme inn det resterende stasjonsområdet.

Kollektivreisende

Et nytt samlokalisert stoppested for buss under jernbanestasjonen bidrar til å etablere et mer sentralt knutepunkt med korte avstander og logiske og lesbare forbindelser mellom tog og buss. De reisende vil kunne gå rett opp på perrongen, enten ved hjelp av trapp eller heis. I tillegg vil alle eksisterende forbindelser som leder mot stasjonsområdet opprettholdes.

En bred kulvert for buss og myke trafikanter under jernbanen gir en ny kryssingsmulighet slik at buss kan separeres fra annen biltrafikk og plasseres nærmest mulig målpunkt i sentrum. Løsningen bidrar også til å fremheve busstraseen både visuelt og funksjonelt ved å gi den en sentral og synlig plassering. Det styrkes ytterligere av sambruk med myke trafikanter i kulverten.

Gående og syklende

Den utvidede kulverten vil bli en naturlig forbindelse også for gående og syklende, både på tvers av sentrum og for de som skal reise med tog. Løsningen bidrar til å etablere en bedre tverrforbindelse for myke trafikanter som i dag har en smal kulvert som deles av både syklende og gående. Den nye kulverten vil ha egen toveis sykkelvei ved siden av fortauet. Med samlokalisert stasjon for buss og tog kan det lettere etableres felles støttefunksjoner som sykkelparkering, informasjon, billettsalg etc.

I tillegg legges det spesielt godt til rette for syklistene ved stasjonsområdet. Brekkeveien transformeres til en toveis sykkelvei, og det etableres flere nye sykkelparkeringer på stasjonsområdet.

Bilister

Tilgjengeligheten til stasjonsområdet for bilister vil bli noe dårligere på vestsiden av jernbanesporene. Brekkeveien etableres som sagt som sykkelgate, noe som gjør at bilen ikke får kjørt helt opp til stasjonen. Eksisterende snuplass på vestsiden av sporene flyttes noe sør, og vil ha kobling til søndre del av plattformen. Snuplass for taxi vil ligge i samme område.

På østsiden av sporene beholdes innfartsparkeringene. Antallet plasser reduseres imidlertid noe, sånn at det totalt er 100 plasser. Kiss & ride løsning opprettholdes på østsiden.



Figur 5.6 Funksjoner og tilgang til fremtidig stasjon.

5.7 Parkeringsplan

5.7.1 Parkeringsplan – sykkel

En sentral del av økt satsing på sykkel i Ås er å planlegge for attraktive og kapasitetssterke parkeringsløsninger for sykkel. Dette innebærer tilrettelegging for sykkel utenfor alle større målpunkt, i de fleste sentrumsgatene og ikke minst i tilknytning til Ås stasjon.

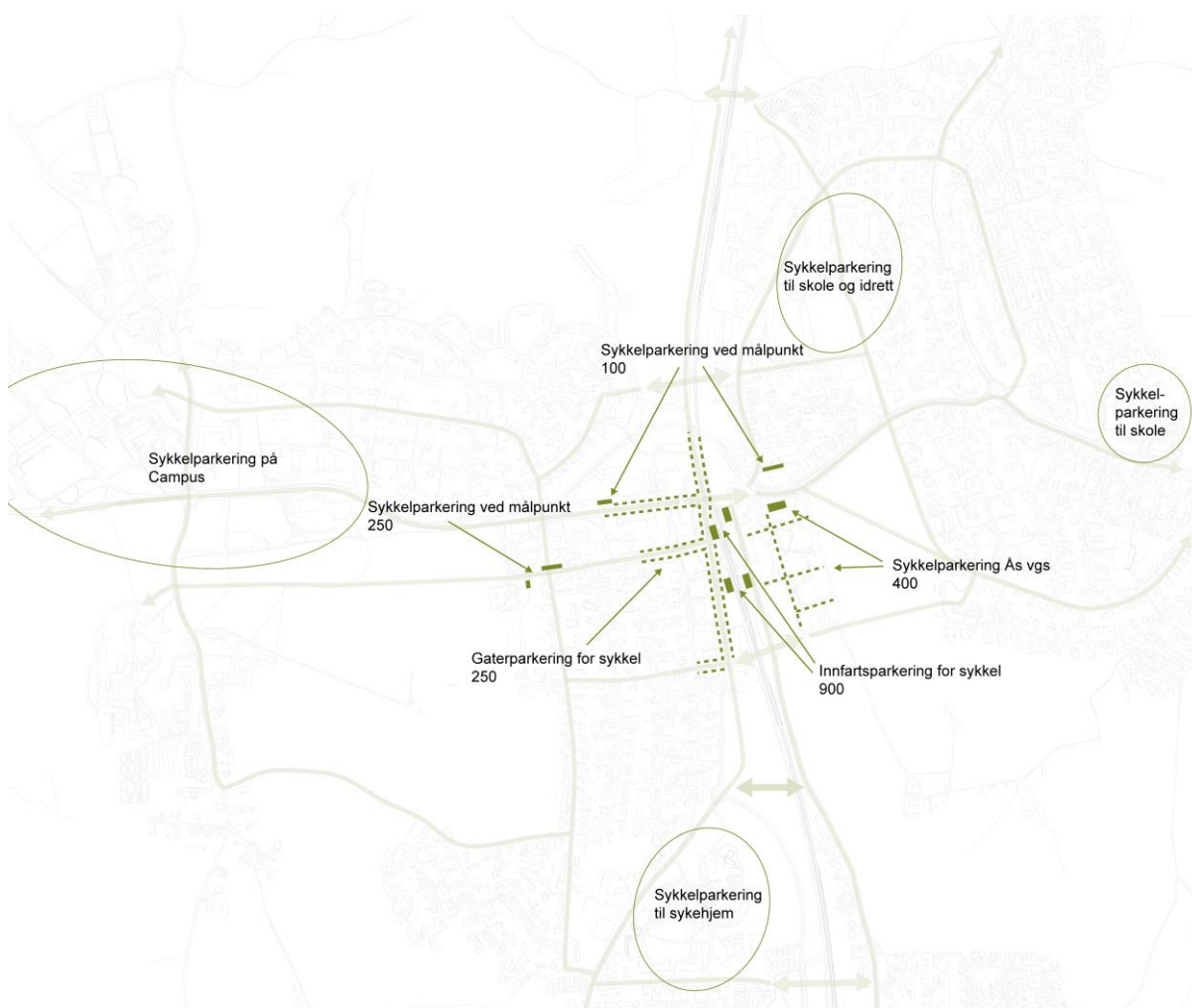
Gateparkering for sykkel i sentrum: Det tilrettelegges for sykkelparkering i stativ i alle sentrumsgater med tilrettelegging for sykkel. Som hovedregel legges det opp til flere små stativer spredt langs hele kvartalet fremfor noen få store.

Sykkelparkering v/ større målpunkt i sentrum: I tillegg til gateparkering for sykkel tilrettelegges det med større stativer i tilknytning til særlig viktige målpunkt i sentrum som kjøpesenteret, dagligva-

rebutikker, skole og barnehager. For Ås vgs. tilrettelegges det med en hovedparkering og flere mellomstore sykkelparkeringer spredt rundt på campus.

Sykkelparkering utenfor sentrum: Utenfor sentrum tilrettelegges det for sykkelparkering på egen eiendom. Videre forutsettes det tilrettelagt sykkelparkering på alle større målpunkt.

Innfartsparkering for sykkel: Innfartsparkering på stasjonen lokaliseres i fire hovedanlegg av høy kvalitet i umiddelbar nærhet til plattformene. Låsbare sykkelhotell med tak anbefales. Hvert anlegg er beregnet på ca. 200-250 sykler. I tillegg bør det anlegges sykkelparkering med tak på alle buss-holdeplassene.



Figur 5.7 Parkeringsplan for sykkel.

5.7.2 Parkeringsplan – bil

Parkeringsbehov i sentrum er i hovedsak tenkt dekket med gateparkering i sentrum og p-hus i direkte tilknytning til fv. 152. I tillegg kommer parkering i private anlegg. Parkering bør som prinsipp være tidsbegrenset og avgiftsbelagt. Varelevering og parkering for forflytningshemmede integreres her i parkering som felles begrep.

Korttidsparkering: Handel i sentrum med bil betjenes med korttidsparkering i gate. Det foreslås parkering langs Raveien og Moerveien gjennom sentrum, samt i utvalgte tverrgater mot jernbanen. Sentrumsfunksjoner på østsiden betjenes med gateparkering i Langbakken.

Parkeringshus: Dagens P-hus knyttet til kjøpesenter opprettholdes. Ny atkomst sikres direkte fra fv. 152 eller med tillatt kjøring i første del av buss-traseen. Dersom det er behov for mer kapasitet

kan det vurderes å etablere et nytt anlegg på trekanttomten mellom jernbanen og Sentralveien.

Innfartsparkering for bil: Som utgangspunkt opprettholdes dagens innfartsparkering på østsiden av Ås stasjon, da dette området er aktuelt for fremtidig utvikling av stasjonen med fire spor, jf. Kapittel 5.6. Plassene betjenes fra Hogstveien. Et eventuelt parkeringshus på trekanttomten mellom jernbanelinjen og Sentralveien kan i fremtiden benyttes som innfartsparkering.

Gateparkering til Ås vgs: Det foreslås gateparkering reservert til Ås vgs i Hogstveien øst for skolen. Disse erstatter dagens flateparkering.

Kiss & Ride: Det foreslås av- og påstigning på nordsiden av Hogstveien sør for Ås vgs og stasjonsområdet.



Figur 5.8 Parkeringsplan for bil.

5.8 Prinsipper for utforming

Foreslått fremtidig vei- og gatenett i Ås legger opp til utvikling av flere forskjellige gatetyper med en sterkere prioritering av ulike trafikantgrupper mellom gatetypene enn for dagens situasjon. I de påfølgende underkapitlene gjøres det kort rede for de viktigste gatetypene i fremtidens Ås;

Ås allé (Fv.152)

Dagens fv.152 gjennom sentrum omdannes til en urban parkgate fra Meierikrysset i vest til Idrettsveien i øst. Gaten fungerer som hovedforbindelse gjennom Ås by og er viktig for alle trafikantgrupper.

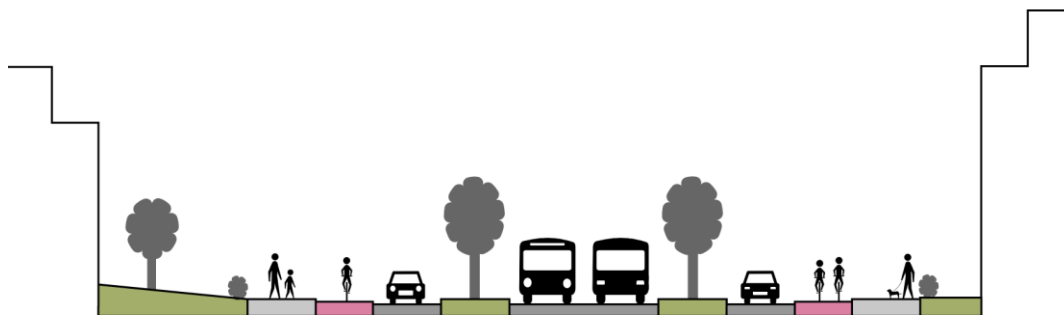
Foreslått prinsipputforming innebærer tosidig allébepanting, egen busstrasé (midtstillet eller side-stilt), kjørefelt for bil i begge retninger, separat tosidig sykkelanlegg og tosidig fortau. Smale kjørefelt, stram gategeometri og hyppige krysningsmuligheter for myke trafikanter i plan vil bidra til lavere kjørehastigheter og bedre lokalmiljø langs fylkesveien.

Egne løsninger for hver av trafikantgruppene sikrer attraktive løsninger og god mobilitet for alle trafikantgrupper. Valgt prinsipputforming legger til rette for fremtidig sentrums- og boligutvikling langs strekningen, samtidig som parkgateutformingen bidrar til å binde universitetsparken sammen med grøntområdene rundt Rådhuset og Åsgård skole.

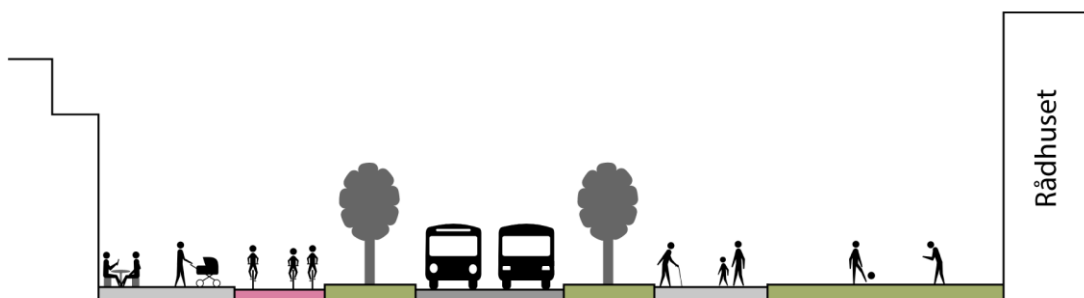
Bussgate gjennom sentrum (Rådhusplassen)

Rådhusplassen foreslås omdannet til et langsgående byrom for opphold, kollektivtransport og myke trafikanter. Over selve plassen føres bussen i egen trasé, med separat toveis sykkelgate på nordsiden og gang- og oppholdsareal på begge sider. Den nye gaten kobler seg til Ås allé (fv.152) i øst gjennom etablering av et nytt kryss med Høy-skoleveien, og mot vest ved at byrommet forlenges videre ned mot og under jernbanen før gateløpet kobler seg på fylkesveien på oversiden av Ås videregående skole.

Betjening av kjøpesenteret med bil (via Rådhusplassen eller med egen avkjøring fra fv.152) må utredes nærmere ved videre detaljering.



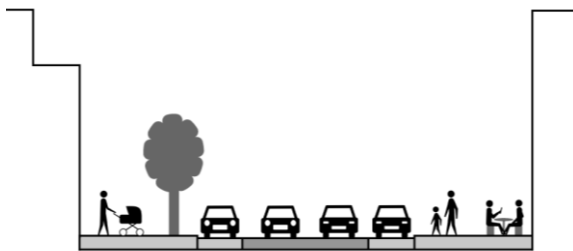
Figur 5.9 Prinsippsnitt Ås allé (Fv. 152).



Figur 5.10 Prinsippsnitt Bussgate gjennom sentrum (Rådhusplassen)

Sentrumsgater med bil (og parkering)

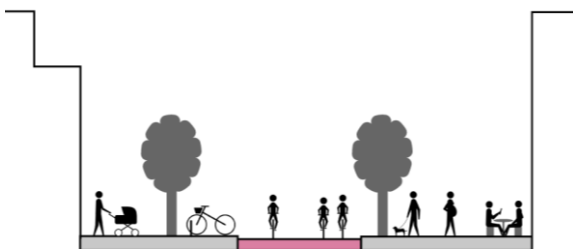
Sentrumsgater med ordinær biltrafikk utformes som toveisgater med smale kjørefelt som gir lav fart, brede tosidig fortau, hyppige gangkrysninger og langsgående gateparkering. Disse gatene sørger for fortsatt betjening av sentrum for bil, men uten å være til hinder for øvrig byliv, mens gateparkeringen sikrer korttidsparkering for handel og næringsliv.



Figur 5.11 Prinsippnutt Sentrumsgate m/ bil og parkering

Sentrumsgater med sykkel

Sentrumsgater tilrettelagt for sykkel er utformet med toveis kjørebane for sykkel og brede fortau med plass til opphold, gatetrær og møblering på begge sider. Sykkelparkering nær målpunkt sikres ved etablering av flere mindre stativer langs alle sykkelgater i sentrum. Gatene skiltes som innkjøring forbudt, med unntak for varelevering og kjøring til eiendom.

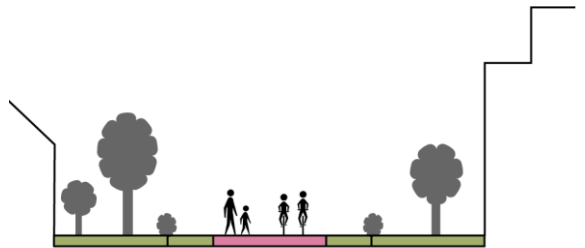


Figur 5.12 Prinsippnutt Sentrumsgate m/ sykkel

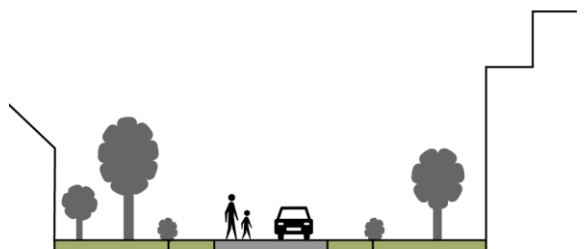
Boliggater med og uten restriksjoner for bil

Boliggatene inn mot og rundt Ås sentrum opprettholdes med blandet trafikk uten egne gang- og sykkelløsninger. Dagens karakteristiske grønne sideareal mellom kjørebane og private grøntområder bevares og videreutvikles som blågrønne strukturer langs gateløpet.

I utvalgte gater av særlig viktighet for gående og/eller syklende gjennomføres det restriktive tiltak for biltrafikk, enten ved å fysisk sperre dem for gjennomkjøring eller kun tillate kjøring til eiendom. I tillegg kan man på sikt vurdere fysiske tiltak i form av f.eks. møblering og beplantning av gateområdet for å oppnå lavere hastigheter og mer hensynsfull kjøreadferd.



Figur 5.13 Prinsippnutt Boliggate med restriksjoner for bil



Figur 5.14 Prinsippnutt Boliggate uten restriksjoner for bil

5.9 Stegvis utvikling - tidsperspektiv

Tidsperspektiv og avhengigheter

Strategiske grep for utvikling av Ås by, med forslag til vei- og gateplan, er basert på et langsiktig tidsperspektiv for fremtidig utvikling. Det er lagt til grunn et perspektiv der flere av grepene har et perspektiv frem mot 2040 for realisering.

Mange elementer i vei- og gateplanen kan imidlertid realiseres raskt og til begrenset kostnad. Mye kan dreie seg om en bevisstgjøring av hvordan ulike gater og områder benyttes. Enkle temporære tiltak kan bidra til å tydeliggjøre en ønsket utvikling over tid. Omfattende nyinvesteringer i infrastruktur er nødvendigvis først aktuelt på lengre sikt.

Noe av den omarbeiding i infrastruktur som er vist avhenger av at det utvikles fremtidig ny bebyggelse. Dette gjelder eksempelvis Dysterjordet, Søråsjordet, utbygging av Åsgård skole og omlegging av Brekkeveien.

Flere av endringene er avhengig av koordinering med eksterne aktører. Det gjelder eksempelvis kryssinger av jernbanelinjen, bussholdeplass under jernbanen og ombygging av fylkesveier, herunder trolig også bussgate gjennom sentrum.

Avhengigheter til generell utvikling av Ås by og koordinering mot eksterne aktører er avgjørende for hvordan ulike typer tiltak kan realiseres på kort og lang sikt.

Prioritet på kort sikt

Fremtidig nett for gående og syklende tar utgangspunkt i eksisterende vei- og gatestruktur i Ås, jf. Figur 5.15 og Figur 5.16. Store deler av nettet vil i fremtidig situasjon ligge på samme sted som i dag, og ventes heller ikke å skulle bygges om. Sykkelparkering er enkle tiltak som kan etableres flere steder raskt, knyttet til prioritering av hovedforbindelser for sykkel.

Allerede med grunnlag i dagens situasjon, og uten endringer i forhold til gjeldende regulering, kan det

prioriteres og tydeliggjøres utvalgte hovedforbindelser for gående og syklende. Det kan utarbeides kart og etableres skilt som synliggjør en prioritering av traseer som tar utgangspunkt i dagens gater og forbindelser.

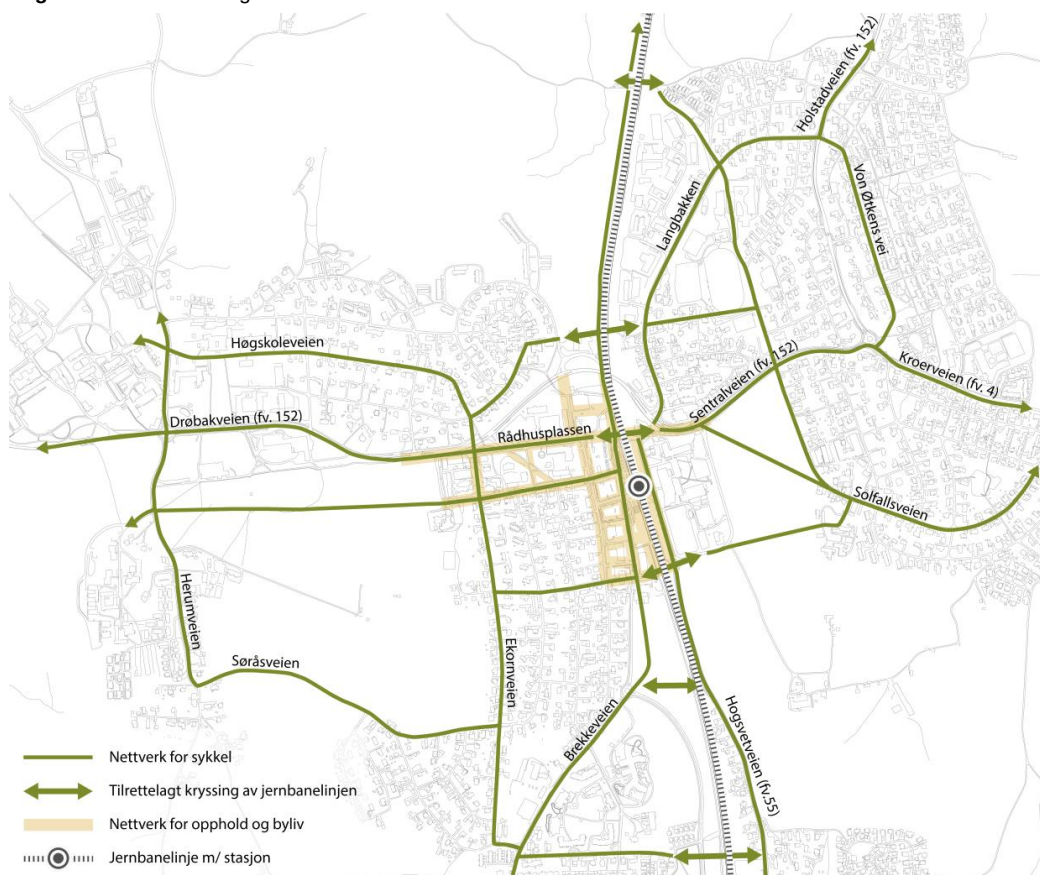
Gang og sykkel i gater med blandet trafikk er trolig et utgangspunkt flere steder i Ås, også på lang sikt. Det kan vurderes trafikkregulering i viktige gater, som legger forholdene til rette for gående og syklende. Dette kan være parkeringsrestriksjoner, gjennomkjøringsforbud og annet som ikke krever omregulering. Alt er tiltak som bedrer forholdene for gående og syklende uten store ombygginger. Slik tilrettelegging utelukker ikke at det på et senere tidspunkt kan bli aktuelt med ombygginger i enkelte gater for å bedre forholdene.

Hovedtrasé for sykkel gjennom sentrum over Rådhusplassen og under jernbanen kan optimaliseres ut fra dagens kryssing under jernbanen. Dette er ikke avhengig av at det etableres bussgate. Eventuell opparbeiding av sykkeltiltak før og etter kryssingen bør vurderes med tanke på at det også skal tilpasses i et mer langsiktig perspektiv. Det kan på kort sikt synliggjøres en hovedsykkeltrasé i Brekkeveien, uten større ombygginger. På sikt, med fortetting i sentrum og endret gatestruktur ellers i sentrum, kan løsningen gis en annen fysisk utforming enn i dag.

Temporære løsninger kan også være aktuelt, med antatt begrenset varighet. Eksempelvis vil en enkel gang- og sykkelforbindelse over Dysterjordet knytte store boligområder i øst sammen med sentrum. Tilsvarende vil en bedre kobling mellom buss på dagens fv. 152 og stasjonen gi stor verdi for mange reisende, i påvente av en ny busstrasé under jernbanen.



Figur 5.15 Nettverk for gående.



Figur 5.16 Nettverk for syklende.

Gradvis utvikling over tid

Planlagt fremtidig fortetting og byutvikling er et naturlig utgangspunkt for å også etablere nye sentrumsgater, eller bygge om eksisterende boligga-ter til sentrumsgater. I vei- og gateplanen er det skissert en omfattende utvidelse av området tenkt utformet med sentrumsfunksjoner og sentrumsga-ter. Alt blir ikke bygget på en gang. Det er også vanskelig å si noe nå om hva som kommer først og sist.

Ombygging/etablering av sentrumsgater må skje i takt med fortetting. Samtidig bør det legges en en-hetlig plan for gategeometri med linjeføring og de-taljutforming. Før aktuelle utbyggingsprosjekter realiseres bør det derfor utvikles en samlet plan for utforming av gatenettet, med gategeometri på detaljplannivå, samt fastsetting av byggelinjer. De-taljplan for sentrumsgatene bør foreligge før eller samtidig med at byggetomter detaljreguleres.

Før fortetting i områder med fremtidige sentrums-gater, jf. Figur 5.17, bør det sikres arealavklaring av nødvendig gategrunn gjennom regulering. Noen steder kan det være tilstrekkelig med avkla-ring i områdereguleringsplan. Andre steder kan det være nødvendig med detaljregulering.

Prioritet på mellomlang sikt

Det er i planen definert en del mulige enkelttiltak, som sammen med dagens vei- og gatenett vil ut-gjøre en helhet der mål og prioriteringer er bedre ivarettatt. Eksempler på dette er forslag om flere kryssinger av jernbanelinjen for gående og syk-lende.

Det er rimelig grunn til å anta at dagens jernbane i mange år vil ligge der den er gjennom Ås. Den ut-gjør i dag en barriere, som det er viktig å bryte opp for å bygge opp under et bedre nett for gå-ende og syklende spesielt. Det bør derfor tas høyde for at nye kryssinger for gang/sykel kan etableres uten at det koordineres med tiltak på jernbanen. Det innebærer at planer for slike kry-singer bør igangsettes i tilknytning til planlagt for-tetting, og søkes realisert på mellomlang sikt.

Det foreslås også en ny kryssing av jernbanen for bil, syd for sentrum. Denne vil avlaste sentrum for biltrafikk, og bør vurderes nærmere for realisering i takt med at utbygging og fortetting i sentralområ-det igangsettes. Det anbefales en koordinering i forhold til utvikling av øvrig gatenett i samme om-råde, bl.a. omlegging av Brekkeveien helt i syd.

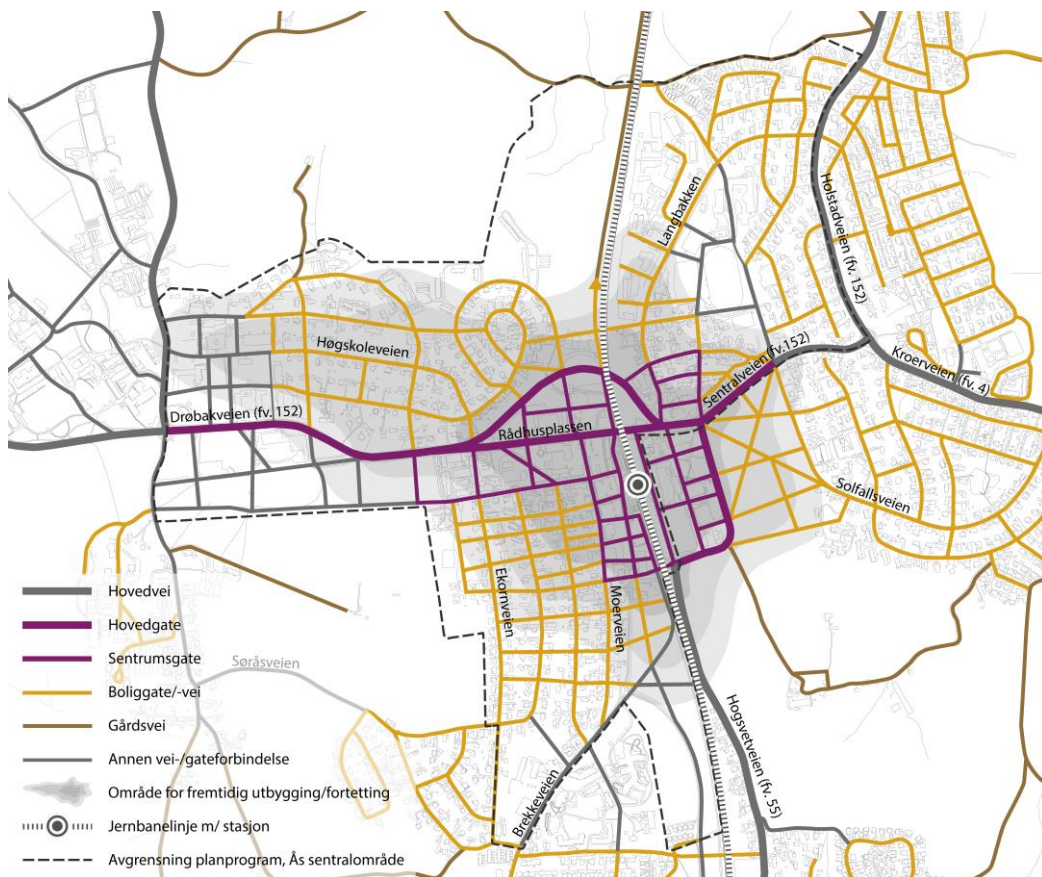
Forslag til gatestruktur og nytt kjøremønster for bil bør utvikles og etableres stegvis, som del av ut-bygging i sentrum. Gatenettet i sentrum kan også utvikles uavhengig av når og om bussgaten gjen-nom sentrum realiseres. Nytt kryss med atkomst til sentrum fra fv. 152 kan med fordel etableres for å frigjøre Rådhusplassen for bil og legge til rette for økt prioritering av gang og sykkel i retning øst-vest. Ny tilkobling fra fv. 152 vil også frigjøre Brekkeveien for biltrafikk, slik at denne kan priori-teres som hovedsykkeltrasé langs jernbanen.

Prioritet på lang sikt

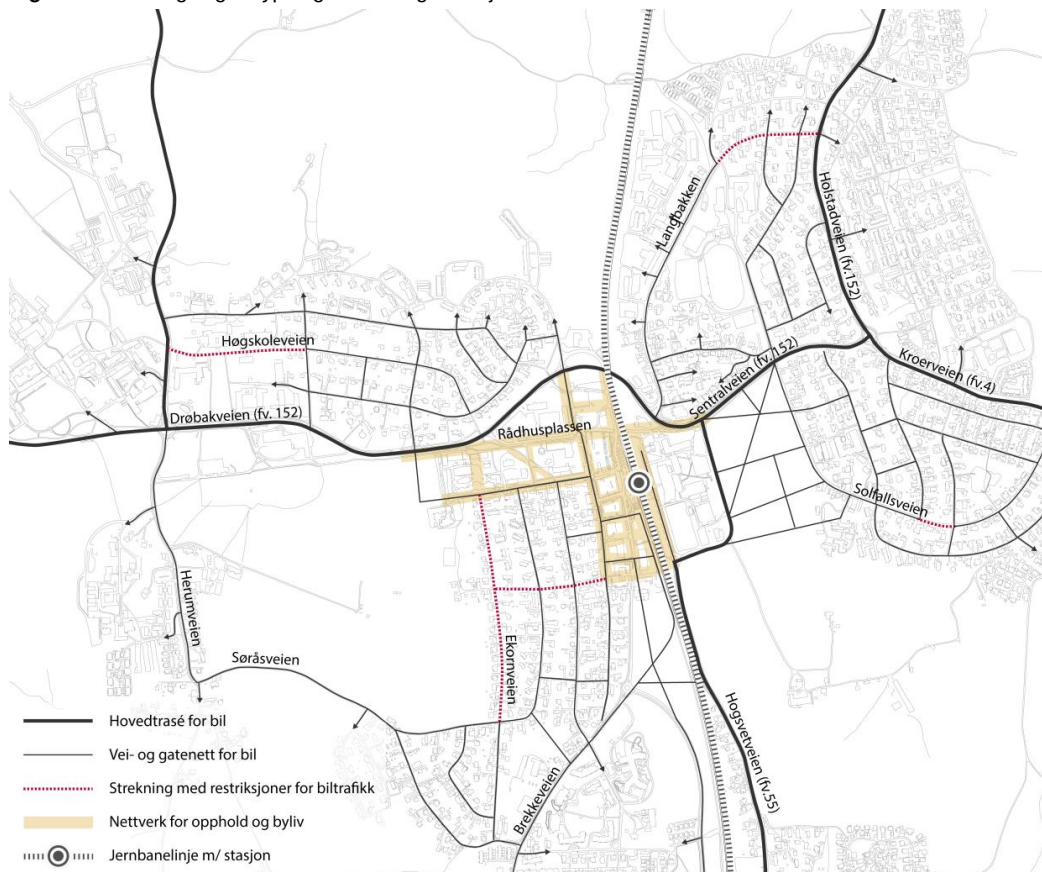
Store enkeltinvesteringer som berører jernbanein-frastruktur er både tid- og kostnadskrevende. Noen av kryssingene vurderes å ha så stor betyd-ning at det likevel bør søkes realisert før en fremti-dig ombygging av jernbanen.

Å etablere bussgate gjennom sentrum og holde-plass under jernbanen synes mest realistisk å gjennomføre i tilknytning til en fremtidig ombyg-ging av stasjonen. Etter innspill fra Bane NOR er det aktuelt å bygge om Ås stasjon med to nye spor. Dette er imidlertid langt frem i tid, etter at ny togtunnel gjennom Oslo er etablert. Et usikker-hetsmoment er trafikkvolum og fremkommelighet på fv. 152. Bussgaten gjennom sentrum bør uan-sett etableres før det oppstår fremkommelighets-problemer på fv. 152, dersom disse ikke kan løses midlertidig med andre tiltak.

Løsning for stasjon og bussgate har i denne rapp-orten tatt dagens stasjon som utgangspunkt. Der-som bussgate realiseres samtidig med tiltak på Ås stasjon, bør det vurderes å trekke stasjonen litt nordover, for å få en enda mer direkte kobling mellom bussholdeplassen og stasjonen. Samtidig må dagens stasjonsbygg fortsatt sikres sentral plass på stasjonen.



Figur 5.17 Forslag til gatetypologi i fremtidig situasjon.



Figur 5.18 Tilrettelegging for bil.

6 Referanseliste

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune (2015): *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*.

Ås kommune (2015): *Planprogram Ås sentralområde*.

Akershus fylkeskommune (2013): *Kartlegging av innfartsparkering i Oslo-området*. Kartlegging gjennomført av TØI.

Asplan Viak (2016): *Kulturhistorisk stedsanalyse inkludert grønnstruktur for Ås sentralområde (DIVE-analyse)*.

Googlemaps.no (2017): *Trafikkdata (typisk trafikk i morgen-, og ettermiddagsrush) hentet fra nettbasert karttjeneste mai 2017*.

Ipsos Public Affairs (2016). Handelsstanden og de besøkende i Ås sentrum. På bestilling fra Ås kommune.

Nielsen, Gustav og Lange, Truls (2015): *79 råd og vink for utvikling av kollektivtransport i regionene*. AS Civitas for Samferdselsdepartementet. Oslo 2015.

Ruter og Statens vegvesen (2014): *Fremkomme- lighetsstrategi for buss i Akershus*. Utarbeidet av Plan Urban.

Statistisk sentralbyrå (SSB) (2016): *Befolkning og areal i tettsteder, 1. januar 2016*. Hentet fra:

<https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/bef-tett/aar/2016-12-06?fane=tabell&sort=num-mer&tabell=286024>

Statens vegvesen (2012): *Trafikkundersøkelse i Ås. Analyse av postkortundersøkelse og vegkantintervju*.

Statens vegvesen, Nasjonal vegdatabank. Hentet fra:

[https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kart-lag:geodata/hva:\(~\(id:571,fil-ter:\(~\),farge:'0_0'\)\)/@263029,6621646,13/vegobjekt:83430775:58b02c](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kart-lag:geodata/hva:(~(id:571,fil-ter:(~),farge:'0_0'))/@263029,6621646,13/vegobjekt:83430775:58b02c)

Transportøkonomisk institutt (TØI) (2015): *Kunnskapsstatus. Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum*.

Ås kommune (2016): *Kommunal planstrategi 2017-2020*.

