

**FORSLAG TIL DETALJREGULERINGSPLAN FOR**

**MOERVEIEN 10, ÅS**

**Gnr/bnr 54/108**



**Oppdragsgiver:**

**Utarbeidet av:**

**Dato:**

**Revidert:**

**Revidert etter førstegangsbehandling:**

**Moerveien 10 AS**

**Hille Melbye Arkitekter AS**

**21.10.15**

**21.12.15**

**15.06.16**

## SAMMENDRAG

Moerveien 10 ble i 2012 omregulert fra byggeområde for forretning og kontor samt trafikkområde for parkering, til bolig, forretning, kontor og tilhørende samferdselsanlegg. Da planene for utbygging av boliger på eiendommen ikke lenger er aktuelle, ønskes det nå å tilrettelegge for en høyere utnyttelse med sentrumsfunksjoner som forretning, kontor, tjenesteyting, bevertning, forsamlingslokale og undervisning.

Planområdet ligger sentralt i Ås sentrum, vis á vis Ås jernbanestasjon. Det er på ca 3,3 daa og består av Moerveien 10 samt tilliggende fortau mot Moerveien og Brekkeveien. I dag er Moerveien 10 bebygget med et næringsbygg i 3 etasjer mot Moerveien. Mot Brekkeveien ligger en åpen parkeringsplass.

Reguleringsforslaget vil gi muligheter for ny bebyggelse på fem etasjer mot Moerveien og seks etasjer mot Brekkeveien, og med parkeringskjeller under bebyggelsen. % BYA er beregnet til 69 %. Atkomst til parkeringskjeller vil etableres fra Brekkeveien, tilsvarende som i dag. Byggegrenser for ny bebyggelse mot Moerveien og Brekkeveien er plassert slik at gateløpene og kvartalets størrelse og sammenheng med nabobebyggelsen i nord og syd tydeliggjøres.

Risiko- og sårbarhetsanalysen viser at planen generelt ikke er risikopreget. Kun fare for radongass fra grunnen må vies spesiell oppmerksomhet.

Planforslaget bidrar til måloppnåelse for overordnede planer og retningslinjer ved utvikling av næringsutvikling i Ås tettsted og tilrettelegging av arbeidsplasser som er sikret tilgjengelighet til kollektivtransport og dermed tilknyttet et stort regionalt arbeidsmarked.

### **Endringer i planforslaget som følge av innspill etter offentlig ettersyn:**

- Toppetasjene mot Moerveien og Brekkeveien er trukket 4 meter tilbake mot nord og syd, og 2 meter tilbake mot øst og vest
- Areal avsatt til bebyggelse og anlegg er flyttet mot vest slik at fortauet mot Brekkeveien økes fra 2,5 til 4,5 meter. Dette muliggjør sykkelparkering, møblering og beplantning på fortausareal.
- Det er sikret et 4 meter bredt fortausareal fra eiendomsgrense i nord til bebyggelse.
- Parkeringsplassene langs fortauet i Moerveien er snudd 90 grader slik at oppstillingsplassene vil ligge langs med og ikke vinkelrett på fortauet.
- Parkeringsnorm er endret for å tilfredsstille krav fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus samt Statens vegvesen.
- Bestemmelsene sikrer tilrettelegging av ladepunkter for el-bil på minimum 10 % av parkeringsplassene.
- I bestemmelsene er det medtatt at tekniske installasjoner på tak kun skal omfatte helt nødvendige objekt.

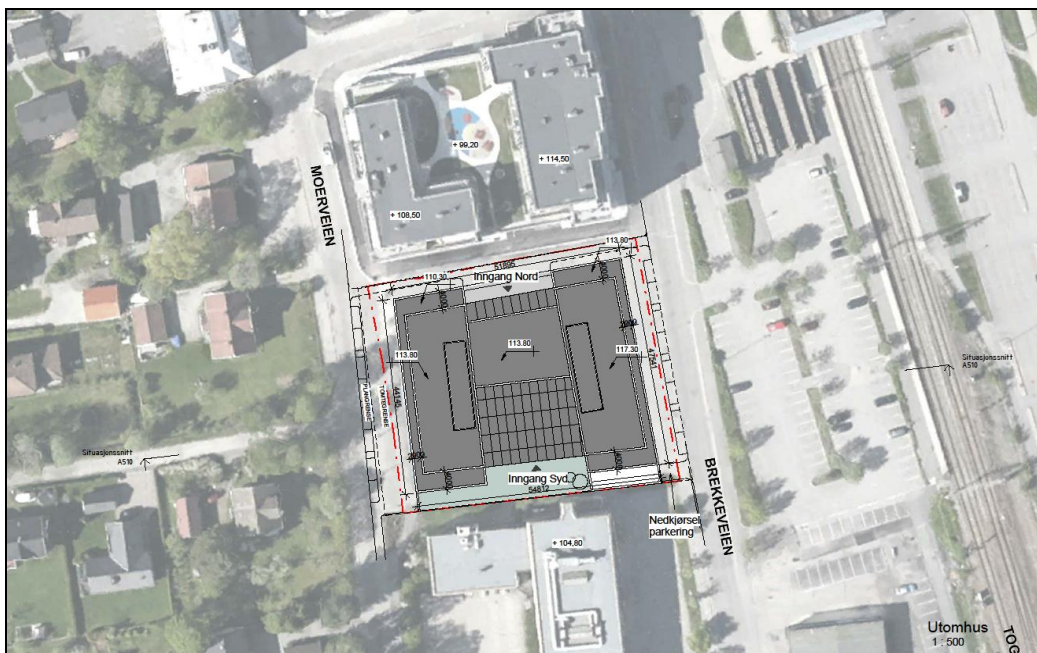
# FORSLAGSSTILLERS PLANBESKRIVELSE

## Kapittel

1. Bakgrunn
2. Beskrivelse av planområdet før utbygging
3. Eiendomsforhold
4. Rammebetingelser
5. Planprosess og medvirkning
6. Innkomne forhåndsmerknader **og høringsinnspill**
7. Beskrivelse av planforslaget
8. Konsekvenser av planforslaget



Eksisterende situasjon



**Fremtidig situasjon ved full utbygging i henhold til planforslaget**

## 1. BAKGRUNN

**Forslagsstiller (konsulent):**

Hille Melbye Arkitekter AS

**Oppdragsgiver (grunneier, utbygger):**

Moerveien 10 AS  
Dronningens gate 6  
0152 Oslo

### Hensikten med planen

Hensikten med planen er å tilrettelegge for ny sentrumsbebyggelse med forretning, kontor og tjenesteyting samt med mulighet for å etablere bevertning, forsamlingslokale og undervisning.

### Sakens forhistorie

Reguleringsforslaget vil erstatte plan 252 «Endret reguleringsplan for Moerveien 10» som ble vedtatt den 25.04.12. Da ble eiendommen omregulert fra byggeområde for forretning og kontor samt trafikkområde for parkering, til bolig, forretning, kontor og tilhørende samferdselsanlegg. Planområdet inngikk tidligere i «Reguleringsplan for Ås sentrum» vedtatt 23.10.91 der området var regulert til S9 – Forretningsbebyggelse og P9 og P23 – Parkering.

Da planene for utbygging av boliger på eiendommen ikke lenger er aktuelle, ønskes det å tilrettelegge for en høyere utnyttelse med sentrumsfunksjoner som forretning, kontor, tjenesteyting, bevertning, forsamlingslokale og undervisning. Tiltaket faller ikke inn under oppfangskriteriene i forskrift til Plan- og bygningslovens § 4-2 «Planbeskrivelse og konsekvensutredninger», og krever derfor ikke konsekvensutredning.

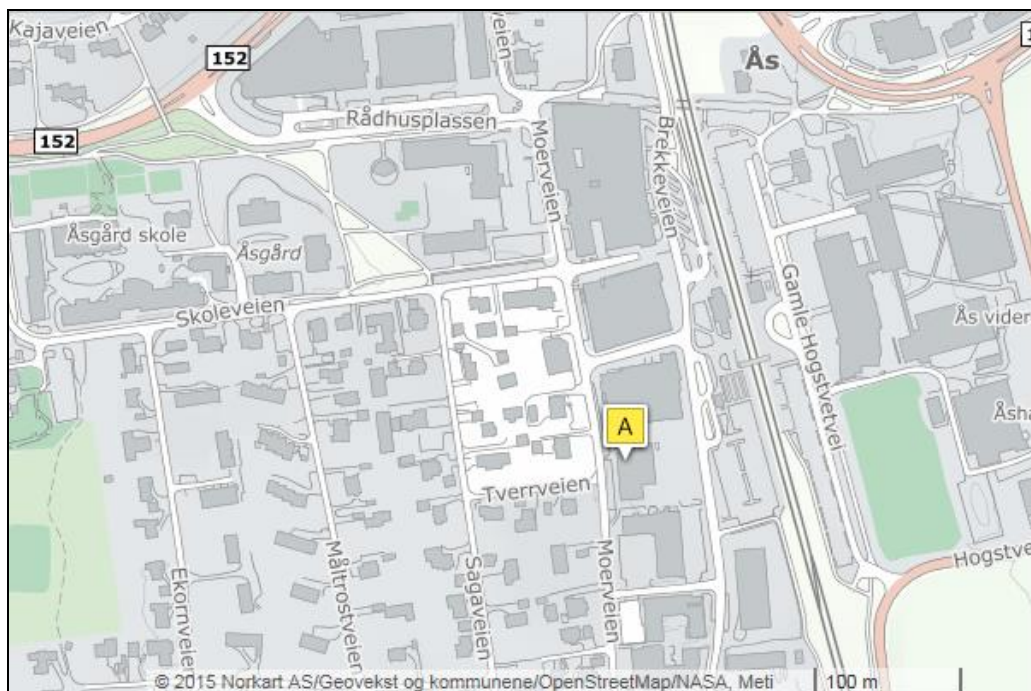


Dagens regulering (kilde: Ås kommune, planinnsyn / Gisline)

## 2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET FØR UTBYGGING

### Beliggenhet i kommunen

Planområdet ligger sentralt i Ås sentrum, mellom Moerveien i vest og Brekkeveien i øst, mot naboeiendom 54/109 (Mattilsynet) i sør og mot veiformål i nord. Ås jernbanestasjon ligger rett øst for planområdet. Videre mot nord, på «brannstasjonstomta», ligger et nyere bygg, regulert 01.04.2009 til byggeområde for bolig, forretning, kontor og forsamlingslokale samt til offentlig trafikkområde og spesialområde (nettstasjon). Fra planområdet er det gangavstand til alle typer forretninger, tjenesteyting, kollektivholdeplasser, skoler, bevertning mm i sentrumsområdet.



Kart over Ås sentrum med Moerveien 10 (Kilde: [www.1881.no](http://www.1881.no))



Hybridkart over Ås sentrum med Moerveien 10 (Kilde: [www.1881.no](http://www.1881.no))

### **Eksisterende bebyggelse og anlegg**

Planområdet er på ca 3,3 daa og består av Moerveien 10 samt tilliggende fortau mot Moerveien og Brekkeveien. Dagens bebyggelse ble oppført i 1986, og blir på folkemunne kalt «postgården» grunnet tidligere bruk.

På vestre del av tomten er det i dag et næringsbygg i tre høye etasjer i tillegg til kjeller. Bygget inneholder forretning, kontor, helse relaterte virksomheter samt undervisning. På østre del av planområdet er det et parkeringsareal forbeholdt kunder. Området har i dag to regulerte adkomstveier fra Brekkeveien og til parkeringsarealet. Det er regulert fortau mot Moerveien og Brekkeveien.

Hafslund nett har kabelanlegg innenfor planområdet.



Eksisterende bebyggelse sett fra Brekkeveien



Eksisterende bebyggelse sett fra Moerveien

### **Vei- og trafikkforhold. Parkering**

Planområdet grenser mot Moerveien i vest og Brekkeveien i øst. Kjøreadkomst til eiendommen skjer i dag fra Brekkeveien der det er to innkjørsler til parkeringsarealet samt en innkjørsel til varelevering. I planområdet inngår også opparbeidete parkeringsplasser mellom fortau og Moerveien. Det er ca 70 parkeringsplasser på planområdet i dag.

### **Terrengforhold, landskap, vegetasjon**

Tomten fremstår som forholdsvis flat, men faller fra vest til øst. Nivåforskjellen gjør at eksisterende næringsbygg har en delvis synlig underetasje mot øst. Den ubebygde delen av tomten er asfaltert. Bortsett fra noen enkelte trær uten spesiell verdi, fremstår planområdet uten vegetasjon.

### **Om området er i bruk som lekeområde**

Området brukes ikke som lekeområde i dag.

### **Grunnforhold**

Området er registrert som et område på fyllmasse og med moderat til lav forekomst av radon ([www.ngu.no](http://www.ngu.no)). I forbindelse med utbygging av naboeiendommen, Moerveien 8, ble det utført grunnundersøkelser. Det antas tilsvarende grunnforhold for Moerveien 10.

Grunnundersøkelsene viste at dybde til berg varierer mellom 26,6 og 40,3 m. Løsmassene består generelt av 1-2 m med faste masser overliggende bløt og meget sensitiv til kvikk leire. Fra 10-15 m dybde er det på noen av sonderingene homogen leire til berg.



Aktsomhetsområder radon. ( Kilde: NGU)



Bergarter er for det meste brekksje, en sedimentær bergart. Mot sydøst er det markert forekomster av alunskifer. (Kilde: NGU)

### **Miljøbelastninger**

ROS-analysen har vurdert planområdet i forhold til risikofaktorer som støy, støv, radonforekomst mm. Det er ikke registrert forhold som skulle tilsi spesiell beredskap. NGU's kart over aktsomhetsområder for radon, viser at planområdet er beliggende i et område med moderat til lav aktsomhetsgrad. Planområdet er sentrumsnært og noe støy fra jernbane og veitrafikk må påregnes, men ikke mer enn hva som vurderes som akseptabelt.

### **Klimatekniske forhold, sol og vind**

Det er gode solforhold på tomten. Det er ingen særskilte vindforhold å ta hensyn til.

### Verneinteresser

Det er ingen nyere tids kulturminner på planområdet. I henhold til Akershus Fylkeskommune er det ingen registrerte fornminner innenfor planområdet. Da potensialet for funn regnes som lite, stilles det ikke krav til registrering.

### Sentrumsutvikling

Det er gjennomført betydelige endringer av sentrum de siste årene som følge av endret reguleringsplan for Ås sentrum som trådte i kraft 22.05.2002. Det ble den gang lagt til rette for kvartalsbebyggelse som i dag er realisert, med unntak av Moerveien 10 og «Europankvartalet».

## 3. EIENDOMSFORHOLD

Reguleringsforslaget omfatter følgende eiendommer:

Gnr/bnr 54/108

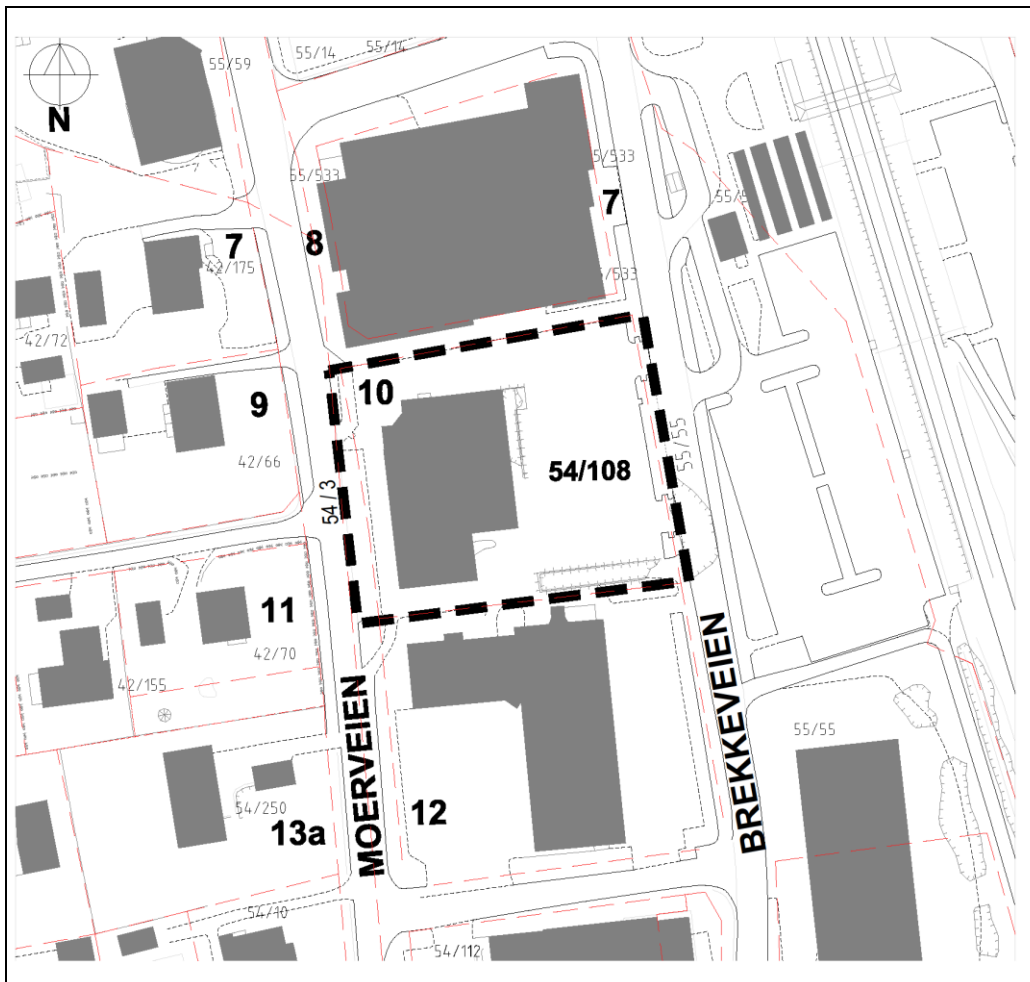
Eier: Moerveien 10 AS

Del av gnr/bnr 55/55

Eier: Ås kommune

Del av gnr/bnr 54/3

Eier: Ås utviklingselskap ANS



Planområdet og eiendomsgrenser





Eiendomsgrenser (kilde: Ås kommune, planinnsyn / Gisline)

#### 4. RAMMEBETINGELSER

##### Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer / Statlige planbestemmelser og retningslinjer

##### *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging 26.09.14*

Retningslinjen angir som mål at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

##### *T-2/08 Om barn og planlegging 12.06.08*

Formålet er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling, gi kommunene bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser samt å gi et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre interesser.

##### *T-1442 Støy i arealplanlegging*

Formålet med retningslinjen er å forebygge støyplager og ivareta stille og lite støypåvirkede natur- og friluftsområder gjennom å anbefale etablering av støysoner som skal sikre at støyuutsatte områder rundt eksisterende støykilder synliggjøres, og gi klare anbefalinger om hvor støyfølsom arealbruk ikke bør etableres, og hvor etablering bare kan skje med særlige avbøtende tiltak.

## Regionale planer

### *Plansamarbeidet for samordnet areal og transport for Oslo og Akershus 2012*

Oslo bystyre og Akershus fylkesting vedtok i 2012 planstrategi og planprogram for "Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus". I høringsutkastet til planen pekes det på potensialet for kunnskapsbasert næringsutvikling i Ås tettsted, og bevisstgjøring rundt å tilrettelegge for arbeidsplasser som er sikret tilgjengelighet til kollektivtransport.

## Kommuneplaner og områdeplan

### *Kommuneplan for Ås 2011-2023, 06.04.11*

Planen understreker at ny utbygging i hovedsak skal skje innenfor eksisterende byggeområder i form av fortetting og gjenbruk av arealer. Kommuneplanen peker ut to punkter som viktige satsningsområder for næringslivet i kommunen:

- Tilrettelegge for virksomhet som kan bidra til å utvikle Ås sentrum til et attraktivt sentrum for handel, service og kulturtilbud.
- Tilrettelegge for kunnskapsbedrifter knyttet til universitetsmiljøet.

Planområdet er markert som sentrumsformål i kommuneplanens arealdel (vedtatt 06.04.11) samt i høringsdokumentet for kommuneplanens arealdel for 2015-2027 (14.04.15).

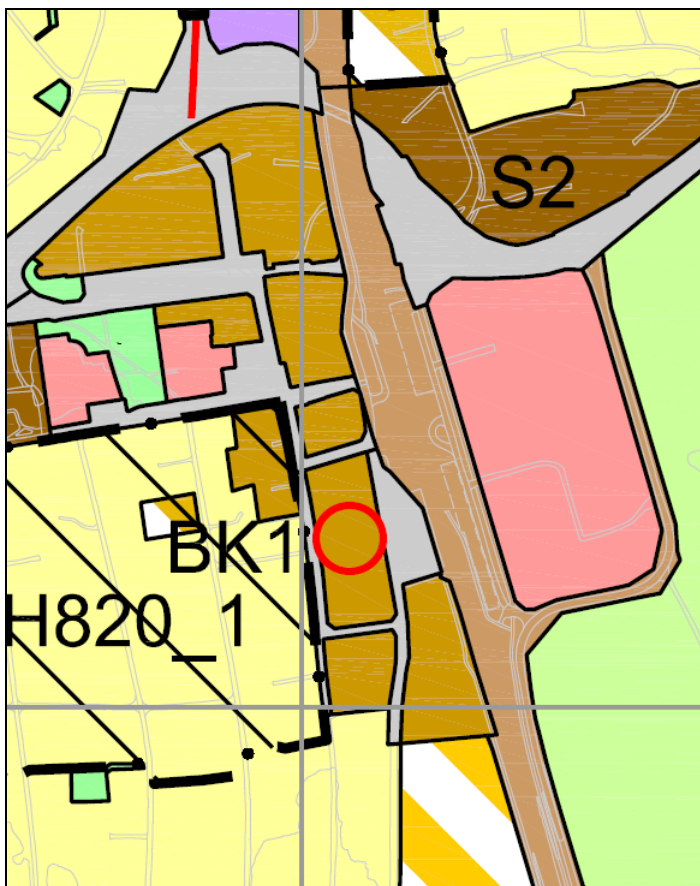


Utsnitt av gjeldende kommuneplan (kilde: Ås kommune, planinnsyn / Gisline)

### *Høringsdokument kommuneplan 2015-2027, 14.03.15.*

#### **Vedtatt 02.09.15(samfunnsdel) og 03.02.16 (arealdel)**

Det er vel så viktig med næringsutvikling som med boligutvikling i sentrumsområder. Ås har en potensielt svært attraktiv beliggenhet for kunnskapsbasert næring på grunn av Norges miljø- og biovitenskaplige universitet, nærhet til Oslo, et skinnegående kollektivtilbud og tilgang på arbeidstakere med høy kompetanse. Et innovativt, kunnskapsdrevet og lønnsomt næringsliv med sterke kunnskapsinstitusjoner vil gjøre at flere kan bo og arbeide i Ås tettsted, samtidig som det vil gjøre Ås tettsted til et enda mer attraktivt sted for nye innbyggere.



Utsnitt av høringsutkast til kommuneplan 2015-2027 (kilde: Ås kommune)

#### *Planprogram Ås sentralområde mai 2015*

I forbindelse med forestående utarbeidelse av områdereguleringsplan for Ås sentralområde, er det utarbeidet et planprogram.

Områdereguleringsplanen har som formål å være retningsgivende for den fremtidige veksten i Ås tettsted. Målet er å skape gode rammer for et voksende tettsted som vil utgjøre et sentralt knutepunkt i regionen. Planen skal gi svar på hvordan tettstedet kan tilrettelegge for en konsentrasjon av arbeidsplasser som gjør at Ås kan utvikles som en vital næringskjerne for kunnskapsbaserte næringer.

Planområdet omfattes av «Områdeplan for Ås sentralområde»

## 5. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

- Oppstartsmøte ble avholdt den 13.05.15. Referat følger som vedlegg.
- Varsel om planoppstart ble kunngjort i Østlandets Blad den 11.06.15 samt på kommunens hjemmeside. Varslingsbrev til naboer og varslingsinstanser i hht liste fra kommunen, ble samtidig utsendt. Frist for kommentarer var 01.09.15. Varslingsbrev, annonse og innspill følger som vedlegg.
- Reguleringsforslaget ble behandlet i hovedutvalg for teknikk og miljø den 04.11.15. Vedtak: Saken utsettes. Ny sak fremmes der blant annet følgende tema håndteres:
  - a) Planen må sterkere beskrive strukturer og kvaliteter i Ås sentrum, og utforme og begrunne sine løsninger ut fra dette.
  - b) Skygge- og soldiagram må suppleres for relevante klokkeslett også for datoer da skyggevirksomheter faktisk er mest dominerende.
  - c) Det må gis bindende føringer for at utomhusplanen, eller om nødvendig ved utvidet bindende plan, skal vise velfungerende gang- og sykkelplasseringer på alle sider av huset, særlig i kryss for trafikken til og fra Tverrveien i retning jernbanen, men også gangtrafikk fra jernbanen og busstasjon fram til bygget, samt løsning for nord-sørgående sykkeltrafikk langs Brekkeveiens vestsida. Krav om ferdigstilling må inntas i rekkefølgebestemmelse.
  - d) Området mellom Brekkeveien 10 og 8 og mellom 10 og 12 skal utformes felles med naboeiendommen.
  - e) Tekniske rom og installasjoner skal være en del av bygningskroppen innenfor de høyder og etasjer som blir angitt, og ikke plasseres som takoppbygg/ ekstra etasje. Dette må konkret forbyes i bestemmelsene.
  - f) Standarder for energibruk, miljømessig materialbruk og overvannshåndtering, presiseres.
  - g) Planbestemmelsen må hindre at utomhusarealene benyttes til tekniske installasjoner (jmfør privat søppelnedkast i gaterom nord for Moerveien 8).
  - h) Bindende påkobling til fjernvarme må sikres («Bygningene skal knyttes til – og ikke bare tilrettelegges for fjernvarme»).
  - i) Reguleringsplanen må sikre kommunens mulighet til å sette detaljerte krav til estetikk, fasadematerialer og fargebruk.
  - j) Utvalget forutsetter et tilstrekkelig antall ladepunkter til elbil og elsykkel.
  - k) Høyden/funksjonen på mellombygget i forhold til sikt-aksen nord-sør gjennom kvartalene nordover vurderes.
  - l) Parkeringsdekningen økes fra 0,75 til 1 pr. 100 m<sup>2</sup> kontorareal.
  - m) Sykkelparkeringsdekningen økes fra 1 til 3 pr. 100 m<sup>2</sup> kontorareal.
  - n) Planen omarbeides til maks 6 etasjer.

- Reguleringsforslaget ble bearbeidet og revidert etter punktene ovenfor og innsendt til kommunen på ny. Forslaget ble behandlet i hovedutvalg for teknikk og miljø den 14.01.16. Vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-10 vedtar Hovedutvalg for teknikk og miljø å legge ut til offentlig ettersyn forslag til reguleringsplan for Moerveien 10, som vist på kart datert 21.12.2015, med reguleringsbestemmelser, datert 21.12.2015.

Følgende uttalelse fra MDG og SV følger saken uten votering i Hovedutvalg for teknikk og miljø. HTM forutsetter at disse blir behandlet som høringsinnspill.

Uttalelse fra MDG:

- Til Rådmannens forslag pkt. j (ref. saksfremlegget):
  - Alternativ 1: Minimum 30 % av parkeringsplassene skal ha mulighet for å få ladepunkt for ladbare kjøretøy. Før bygningen tas i bruk skal 10 % av parkeringsplassene ha ladepunkt. For bil skal ladepunktene være av type 2, mode 3.
  - Alternativ 2: Minimum 10 % av parkeringsplassene skal ha ladepunkt og være reservert ladbare kjøretøy. For bil skal ladepunktene være av type 2 mode 3.
- Til Rådmannens forslag pkt. l og m:
  - Utforming, antall og plassering av parkeringsplasser for sykkel skal følge anbefalingene som Statens vegvesen gir i håndbok 233. Når det gjelder antall parkeringsplasser for sykkel innebærer dette en dekning på 4 per 100 m<sup>2</sup> areal avsatt for forretning og undervisning samt 2 per 100 m<sup>2</sup> for øvrig areal, unntatt parkeringskjelleren.

Uttalelse fra SV:

- Installasjoner på tak må kun omfatte helt nødvendige objekt.
- Arealet langs Brekkeveien må planlegges også for en framtidig forbedring av gang- og sykkelløsning. Bruken som parkering kan være problematisk i forhold til dette.

Planforslaget sendes til aktuelle offentlige myndigheter og andre berørte parter til uttalelse.

- Saken ble lagt ut til offentlig høring i perioden 02.02.16 – 10.03.16, med forlenget frist i perioden 01.04.16 - 29.04.16. Se refererte og kommenterte høringsinnspill i kapittel 6.

- Som følge av høringsinnspillene er følgende endringer gjort i planforslaget:

- Toppetasjene mot Moerveien og Brekkeveien er trukket 4 meter tilbake mot nord og syd, og 2 meter tilbake mot øst og vest
- Areal avsatt til bebyggelse og anlegg er flyttet mot vest slik at fortauet mot Brekkeveien økes fra 2,5 til 4,5 meter. Dette muliggjør sykkelparkering, møblering og beplantning på fortausareal.
- Det er sikret et 4 meter bredt fortausareal fra eiendomsgrense i nord til bebyggelse.
- Parkeringsplassene langs fortauet i Moerveien er snudd 90 grader slik at oppstillingsplassene vil ligge langs med og ikke vinkelrett på fortauet.
- Parkeringsnorm er endret for å tilfredsstille krav fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus samt Statens vegvesen.
- Bestemmelsene sikrer tilrettelegging av ladepunkter for el-bil på minimum 10 % av parkeringsplassene.
- I bestemmelsene er det medtatt at tekniske installasjoner på tak kun skal omfatte helt nødvendige objekt.

## 6. INNKOMNE FORHÅNDSMERKNADER OG HØRINGSINNSPILL

### 6.1 Forhåndsmerknader

#### Akershus fylkeskommune 11.06.15

Fylkesrådmannen viser til tidligere uttalelser til reguleringsplanen som ble vedtatt i 2012, og har følgende merknader: Alle fornminner er fredet. Dersom man under arbeidene støter på dette, skal arbeidet straks stanses i den utstrekning det berører fornminnet eller dets sikringssone på 5 meter. Akershus fylkeskommune skal da varsles i henhold til kulturminneloven § 8. Fylkesrådmannen har ingen merknader knyttet til nyere tids kulturminner. På bakgrunn av det tilsendte materialet mener fylkesrådmannen at tiltaket er i samsvar med vedtatt kommuneplan og gjeldende fylkesplan/-delplaner, og har ingen ytterligere merknader.

Kommentar: Innspillet tas til etterretning.

#### Fylkesmannen i Oslo og Akershus 09.07.15

Fylkesmannen har vurdert varslet planarbeid ut fra regionale og nasjonale hensyn innenfor deres ansvarsområder. Basert på den oversendte informasjonen har de ingen konkrete merknader. Det vises til Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene av 8. april 2015 samt "Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging" av 24.06.11.

Kommentar: Fylkesmannens forventningsbrev samt nasjonale forventninger er gjennomgått og tas til etterretning.

#### Statens vegvesen 07.08.15

På bakgrunn av det tilsendte materialet er planarbeidet etter Statens vegvesens vurdering i tråd med kommuneplanen for Ås og overordnede arealpolitiske føringer. De har ingen merknader, men forbeholder seg retten til å komme med merknader/innspill når planen legges ut til offentlig høring.

#### Jernbaneverket 08.07.15

Jernbaneverket har ingen merknader til varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Moerveien 10.

#### Hafslund Nett 27.08.15

Nettselskapet har elektriske anlegg i planområdet, og gjør oppmerksom på at det må tas hensyn til de anlegg som det er nødvendig å etablere og drifte samt adkomstveier til disse. Anlegget i planområdet er under 24kV og er etablert etter områdekonsesjon. Omlegging fordrer ikke søknad om endring av konsesjon, men må hensyntas. Det kan iverksettes tiltak inntil 1 meter fra kabelgrøfter. Det må bestilles kabelpåvisning for å få en nøyaktig kartfesting av kabelens plassering i terrenget. Spenningsnivå og kabler skal ikke påføres i planen. Jfr gjeldende forskrifter. Vedlagte kart skal kun brukes som underlag for forespurt planarbeid. De som utløser tiltak i strømforsyningsnettet må dekke kostnadene samt evt kostnader til erverv av nye rettigheter. Hafslund nett ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for avklaringer og planlegging.

Kommentar: Innspillet tas til etterretning.

#### Sameiet Nylundkvartalet 25.08.15

Styret i Sameiet Nylundkvarteret mener at nabovarselet ikke gir godt nok grunnlag for å vurdere eller nærmere kommentere hensikt eller hovedplan med omreguleringen eller spørsmålet om konsekvensutredning. De tolker det slik at de tidligere regulerte leilighetene

skal utelates til fordel for kontor/næringslokaler, og at forutsetningen om at eksisterende "postbygg" ikke skal endres, blir uten verdi. Det siste vil medføre store og uheldige konsekvenser for beboerne i Nylundkvartalet. Sameiet vil foreta en vurdering av planforslaget når det foreligger en utfyllende beskrivelse av hva omfanget av planen går ut på. Kommentar: Når planforslaget legges ut til høring vil det være mulig å gå i gjennom alle de innsendte dokumenter, bl.a. beskrivelse og illustrasjoner. Innspill som sendes inn i høringsperioden vil kommenteres og følge saken videre.

## 6.2 Høringsinnspill

### Liste over høringsuttalelser

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus	10.03.16
2. Akershus fylkeskommune	09.02.16
3. Statens vegvesen	10.03.16
4. Jernbaneverket	01.03.16
5. Hovedutvalg for teknikk og miljø	14.01.16
6. Sameiet Nylundkvartalet	10.03.16
7. Toril Nikolaisen Kilde og Otto Fiske	29.02.16
8. Kjell Aksnes	30.04.16

#### 1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

- Fylkesmannen fremmer innsigelse til planforslagets parkeringsnormer.
- Planområdet ligger i et kollektivknutepunkt med god kollektivdekning, og bestemmelser for maksimumsnorm for parkering må gjenspeile dette.
- Ås kommuneplan har ingen parkeringsnorm, og det er da viktig at kommunen legger seg på et nivå som er tilsvarende andre sentrumsområder i tiliggende kommuner, f.eks. Ski. Ås er, som Ski, definert som en regional by i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.
- Strengere maksimumsnormer for parkering vil bidra til å øke andelen reiser som tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Dette vil være i tråd med nasjonale klimamål og retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

#### Forslagsstillers tilsvare:

Forslagsstiller har bearbeidet planforslaget for å hensynta høringsuttalelsen fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus.

Revidert parkeringsnorm for planforslaget gir redusert bilparkering. Det foreslås en norm som er på nivå med den lavere / midtre delen av parkeringsnormene for flere andre kommuner i Akershus. Antall bilparkeringsplasser er dermed redusert fra 120 til 92. Den reduserte parkeringsdekningen vil bidra til å begrense den nyskapte trafikken i tilknytning til planforslaget. Se også revidert trafikkanalyse.

Etter forslagsstillers vurdering er det ikke lengre grunnlag for å opprettholde Fylkesmannens innsigelsen til planforslaget.

#### 2. Akershus fylkeskommune

- Det gjøres oppmerksom på at det kan være ukjente fornminner i området. Disse er fredet. Arbeidet skal da straks stanses, og Akershus fylkeskommune skal varsles.
- Ingen merknader knyttet til nyere tids kulturminner.
- For forhold som gjelder fylkesvei vises til uttalelse fra Statens vegvesen.

#### Forslagsstillers tilsvare:

Opplysningene tas til etterretning.

### 3. Statens vegvesen

-Det er positivt at det legges opp til en høy utnyttelse og til publikumsrettede aktiviteter på gateplan. Det er grunn til å tro at Moerveien i fremtiden vil kunne bli en viktig trasé for syklende. Det er derfor uheldig at det legges opp til tverrgående parkeringsplasser.

Vegvesenet oppfordrer kommunen til å vurdere løsninger som ivaretar trafikksikkerheten og sykkelfremkommeligheten på en bedre måte.

-Det vises til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, der et av planens hovedmål er at utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt. Planen skal bidra til å nå målet om at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Vegvesenet oppfatter parkeringsnormene for alle formål som opplistet i §3.4 som for romslige, særlig for formålene undervisning, bevertning og forsamlingslokale, og ber kommunen vurdere strengere maksimumsnormer.

#### Forslagsstillers tilsvare:

Forslagsstiller har bearbeidet planforslaget for å hensynta høringsuttalelsen fra Statens vegvesen.

Bilparkeringen mot Moerveien er redusert i antall og orientert langs gaten. Fortausarealene innenfor planområdet er utvidet i bredden slik bedre ivaretar myke trafikanter.

Revidert parkeringsnorm for planforslaget gir redusert bilparkering. Det foreslås en norm som er på nivå med den lavere / midtre delen av parkeringsnormene for flere andre kommuner i Akershus. Se revidert trafikkanalyse. Antall bilparkeringsplasser er redusert fra 120 til 92. Den reduserte parkeringsdekningen vil bidra til å begrense den nyskapte trafikken i tilknytning til planforslaget.

### 4. Jernbaneverket

Ingen merknader

### 5. Hovedutvalg for teknikk og miljø

I vedtak 14.01.16 (førstegangsbehandling) ble det forutsatt at følgende uttalelser skulle behandles som høringsinnspill:

- Alternativ 1: Minimum 30 % av parkeringsplassene skal ha mulighet for å få ladepunkt for ladbare kjøretøy. Før bygningen tas i bruk skal 10 % av parkeringsplassene ha ladepunkt. For bil skal ladepunktene være av type 2, mode 3.
- Alternativ 2: Minimum 10 % av parkeringsplassene skal ha ladepunkt og være reservert ladbare kjøretøy. For bil skal ladepunktene være av type 2, mode 3.
- Installasjoner på tak må kun omfatte helt nødvendige objekt.
- Arealet langs Brekkeveien må planlegges også for en framtidig forbedring av gang- og sykkeløsning. Bruken som parkering kan være problematisk i forhold til dette.

#### Forslagsstillers tilsvare:

Som følge av innspillet er følgende medtatt i reguleringsbestemmelsene:

I § 3.4 medtas: Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig antall ladepunkter, minimum for 10 % av parkeringsplassene.

I § 3.2 medtas: Tekniske installasjoner på tak skal kun omfatte helt nødvendige objekt.

Bebyggelsen er flyttet mot vest slik at bredden på fortauet langs Brekkeveien er øket fra 2,5 til 4,5 meter. Dette vil gi en adskillig bedre fotgjengersituasjon.



## 6. Sameiet Nylundkvartalet

a. Mener det er såpass store feil og mangler knyttet til reguleringsforslaget at det i sin helhet må avvises. Det bør ikke gjennomføres reguleringstiltak eller utbygging på denne eller tilstøtende eiendommer før områdereguleringsplan for Ås sentrum er vedtatt.

b. Gjeldende reguleringsplan ble vedtatt i 2012. De fleste beboerne i Nylundkvartalet kjøpte sine leiligheter samme år og anså det som forutsigbart hvordan bebyggelsen på naboeiendommen ville bli. Nytt reguleringsforslag bryter med alle punkter i Plan- og bygningsloven §1-1, fjerde ledd: *Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives.* Gjennomføring av planen vil ha betydelige skadevirkninger for beboerne i Nylundkvartalet.

c. Det er ikke foretatt grunnundersøkelser i planområdet. I vedlegg utarbeidet av geolog Johan Petter Nystuen anbefales følgende: Med økende anlegg av store bygg i Ås sentrumsområde bør det gjennomføres omfattende grunnundersøkelser for hele området for å få rede på dybde til berggrunn, løsmassens oppbygging og egenskaper samt utredning av setningsproblematikk.

d. Plassering av ny bebyggelse 4 meter fra nabogrenser i nord, øst og syd medfører en avstand på 8 meter mellom bebyggelse i Moerveien 10 og Nylundkvartalet. Dagens avstand er 14 meter.

e. Bebyggelsen blir fra 3 til 6 meter høyere enn Nylundkvartalets A-blokk. Byggehøyden blir økt med inntil 11 meter i forhold til gjeldende plan.

f. Det er ekstremt høy utnyttelsesgrad. Måltall og betegnelser på utnyttelse og arealer er uklare.

g. Utearealene er så begrenset at det ikke er plass til mange av de krav som stilles i kommuneplan og reguleringsbestemmelser.

h. Bokkvaliteten i Nylundkvartalet vil bli sterkt forringet ved en massiv skyggelegging og redusert dagslys for leilighetene.

-Støy fra 4-600 personer ved daglig passering til hovedinngangen mot Nylundkvartalet vil være sterkt sjenerende for alle sydvendte leiligheter.

-Direkte innsyn mot sydvendte leiligheter i Nylundkvartalet vil medføre at beboerne må leve bak "nedrullede gardiner" store deler av dagen.

-Utsikt mot syd vil forsvinne fra de fleste leilighetene i Nylundkvartalet.

i. Det er ikke mulig å få til den parkeringen som kreves på eget areal. Gateparkering i Brekkeveien og manglende kapasitet på inn- og utkjøring av garasjekjeller vil føre til trafikkork og risiko for ulykker i Brekkeveien i rushtiden.

-Det finnes ingen annen mulighet for vareleveranser til eiendommen enn fra kjørebanelen i Brekkeveien eller fra gang- og sykkelveier.

-Det stilles spørsmålsteget ved trafikkanalysens beregning av dagens trafikkvolum og beregning av trafikkøkning. Problematisk at biladkomst er lagt fra Brekkeveien, en smal innfartsvei til sentrum, en gjennomfartsvei som alle togpassasjerer fra/mot vest må krysse. Store utbyggingsplaner langs Brekkeveien er ikke medtatt i trafikkanalysen. Kommuneplanens krav til utredninger i §9 er ikke utredet i analysen.

j. Reguleringsplanen for Ås sentrum R-203 medfører at planene for Moerveien 10 ikke kan realiseres før det er bygd en ny rundkjøring ved avkjøringen fra Fv 252.

k. Realiseringen av planforslaget vil innebære store konsekvenser for trafikken rundt stasjonsområdet og stenge for samarbeidsløsninger for eiendommene i området. Utbygging i Moerveien 10 og videre sydover i Brekkeveien bør derfor stilles i bero inntil områdereguleringsplanen for Ås sentrum er vedtatt.

#### Forslagsstillers tilsvær:

##### *a. Områdereguleringsplan*

En områdereguleringsplan hadde vært et ønsket verktøy. I mangel på dette har forslagsstiller forholdt seg til kommuneplan, planprogram for Ås sentrum og andre overordnede planer samt hatt dialog med kommunen ved utarbeidelse av planforslaget.

##### *b. Reguleringsplan*

Moerveien 10 ble i 2012 omregulert fra forretning og kontor til bolig, forretning og kontor. I 2014 søkte tiltakshaver om dispensasjon for å utvide eksisterende bygg med nye kontorarealer. Da dette stred mot gjeldende regulering, stilte kommunen krav om en omregulering for å sikre en god utvikling av eiendommen og en prosess i henhold til plan- og bygningsloven. En regulering som fremmer næringsutvikling i sentrumsområdet av Ås er i tråd med føringer i ny kommuneplan for Ås.

##### *c. Grunnforhold*

Vedrørende grunnundersøkelser vises til notat fra Løvlien Georåd datert 19.04.16. Det vurderes ikke som nødvendig med grunn- og laboratorieundersøkelser på tomten på nåværende plannivå. Global stabilitet er funnet å være tilfredsstillende. Sikring av lokal stabilitet av byggegrop samt tiltak for å forhindre setningsproblematikk vil ivaretas ved tradisjonell geoteknisk prosjektering.

##### *d. Avstander*

Avstand mellom byggegrensene i Moerveien 10 og bebyggelse i Nylundkvartalet tilsvarer avstanden avsatt i eksisterende regulering. Nylundkvartalet er mot syd oppført i eiendomsgrensen, mens byggegrensen i Moerveien er trukket 4 meter tilbake fra eiendomsgrensen mot Nylundkvartalet. Med en gangvei på 5 meter mellom eiendommene, vil det minimum bli 9 meter mellom bebyggelsen i Nylundkvartalet og Moerveien 10.

##### *e. Høyder*

Overordnede planer legger til rette for at utnyttelsen skal økes i Ås tettsted og at utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt. På bakgrunn av dette ble det opprinnelig foreslått en bebyggelse på maksimum 7 etasjer. Etter første behandling i hovedutvalg for teknikk og miljø den 4.11.15 ble det vedtatt at saken skulle utsettes, og at ny sak med maks 6 etasjer skulle fremmes. Forslaget som nå har ligget ute til høring hadde hensyntatt politikernes ønsker, og var blitt redusert fra 6 til 5 etasjer mot Moerveien og fra 7 til 6 etasjer mot Brekkeveien.

Som følge av naboenes innspill ved offentlig ettersyn er toppetasjene, dvs 5. etasje mot Moerveien og 6. etasje mot Brekkeveien, trukket tilbake slik at bebyggelsens høyde i større grad følger den påbegynte opptrappingen fra Moerveien 6–8 og Brekkeveien 5-7. Dette vil medføre forbedrede lys- og solforhold for omkringliggende boliger. Det vises til endrede illustrasjoner for prosjektet.

#### *f. Utnyttelsesgrad*

Utnyttelsesgraden er i henhold til reguleringsbestemmelsene definert av tillatt bebygd areal. Dette arealet skal plasseres innenfor byggegrenser og angitte gesimshøyder, jfr reguleringskart. Illustrasjonsprosjektet viser en mulig utbygging i henhold til reguleringsforslaget. Som følge av naboenes innspill er toppetasjene blitt trukket tilbake, og tillatt bebygd areal er derfor redusert i forhold til for tidligere forslag.

#### *g. Utearealer*

I revidert forslag er parkeringsplassene mot Moerveien plassert med lengderetningen langs fortauet i stedet for vinkelrett på. Dette har medført frigjøring av uteareal og justering av bebyggelse slik at det er blitt bedre plass både mot Moerveien og Brekkeveien. Fortausbredden er øket fra 3 til 7 meter mot Moerveien og fra 2,5 til 4,5 meter mot Brekkeveien. I reguleringsforslaget stilles det krav til utarbeidelse av utomhusplan ved søknad om rammetillatelse. På denne planen må det vises hvordan krav i kommune- og reguleringsplan vil løses.

#### *h. Bokvalitet*

Som følge av innspillet er toppetasjene trukket 4 meter tilbake mot Nylundkvartalet og 2 meter tilbake mot Moerveien og Brekkeveien. Dette vil forbedre solforholdene for beboerne i Nylundkvartalet betraktelig. Det vedlegges sol- /skyggeillustrasjoner som viser dette. Planforslaget vil medføre at flere mennesker passerer forbi Nylundkvartalet enn det ville gjort hvis eksisterende regulering ble gjennomført. For beboere i moderne bebyggelse konstruert i henhold til tekniske krav, anses ikke støy fra forbigående å være til sterk sjenanse. En utbygging i henhold til eksisterende regulering ville også medføre at flere mennesker passerte, at det ble innsyn mot Nylundkvartalet og at utsikt mot syd ble redusert. Planområdet er i kommuneplanens arealdel markert som sentrumsformål. Å legge opp til en øket utnyttelse av planområdet vil derfor være naturlig. En konsentrasjon av næringsvirksomhet og arbeidsplasser er i henhold til overordnede planer og kan være positivt da det medvirker til et levende og vekstkraftig sentrumsområde.

#### *i. Parkering og trafikkforhold*

Vedrørende parkering vises til innspill fra og svar til Fylkesmannen og Statens vegvesen. Varelevering kan skje fra biloppstillingsplasser langs Brekkeveien og fra parkeringskjeller.

Trafikken i Brekkeveien og Moerveien er nå dokumentert ved trafikktegninger i uke 18/2016 :

- I Brekkeveien er gjennomsnittlig døgntrafikk målt til å være UDT 3 200 (stipulert til ÅDT 3 000 i første versjon av trafikkanalysen for planforslaget)
- I Moerveien er gjennomsnittlig døgntrafikk målt til å være UDT 800 (stipulert til ÅDT 1 000 i første versjon av trafikkanalysen for planforslaget).

Planforslagets trafikkgenerering er beregnet på grunnlag av arealbruk og parkeringsdekning. Resultatet gir stor forskjell for de to beregningsmåtene. Beregning basert på økt arealbruk gir et resultat som er vesentlig for høyt på grunn av begrensningen i parkeringsdekning. For ikke å understipulere trafikkøkningen, er nyskapt trafikk anslått som gjennomsnittet av de to beregningsmetodene. Sammenlignet med dagens situasjon vil det da bli en økt døgn-trafikk på YDT 300 / ÅDT 250.

Endringen i trafikkbelastning i kryss og vegnett nærmest planområdet er såpass liten at det kun gir marginale endringer i trafikkavvikling og trafiksikkerhet.

Det vises for øvrig til revidert trafikkanalyse.

j. Moerveien 10 er ikke en del av reguleringsplanen for Ås sentrum R-203.

#### *k. Områdereguleringsplan*

En områdeplan hadde vært et ønsket verktøy. I mangel på dette har forslagsstiller forholdt seg til kommuneplan, planprogram for Ås sentrum og andre overordnede planer samt hatt dialog med kommunen ved utarbeidelse av planforslaget.

#### Toril Nikolaisen Kilde og Otto Fiske

a. Stiller spørsmålstegn til hvordan en så omsegripende endring i forhold til tidligere vedtak lar seg gjøre uten at det åpnes for innspill fra publikum og media underveis.

-Viser til ulike politiske partiers innspill til valget i 2015, samt til en plan der det står at det foreligger en avtale om at Ås kommune skal leie kontorer i det ferdige bygget.

b. Mener planforslaget må avvises og at ingenting skal bygges før det er vedtatt en områdeplan for hele området.

c. Høyden bryter med resten av bebyggelsen mot Moerveien. Det bør ikke tillates mer enn tre etasjer samt tilbaketrasket 4. etasje langs Moerveien.

d. Trafikkforholdene blir uakseptable både underveis og etter ferdigstillelse. Høyt antall arbeidsplasser og forretningsareal vil gi et stort publikumsbesøk, og vil medføre mye parkering langs omkringliggende veier. Dette vil gjøre veiene utrygge for gående og syklende, ikke minst for skolebarn og eldre.

e. Sjokkerende at det ikke er gjort grunnundersøkelser. Utgravning medfører stor fare for utglidninger og setningsskader på eiendommene som ligger omkring.

f. Lovbestemt høringsfrist skal være 6 uker. Dette er ikke overholdt.

g. Å rive et velfungerende hus bygget i 1986 strider mot en bærekraftig og miljøvennlig utvikling i Ås sentrum.

#### Forslagsstillers tilsvare:

##### *a. Prosess*

Reguleringssaken følger lovpålagt prosess. Både ved varsling av oppstart av planarbeid og ved høring av reguleringsforslaget har det blitt informert samt åpnet for innspill fra naboer og øvrige.

Det vises til førstegangsbehandling i hovedutvalg for teknikk og miljø.

Det er ikke inngått leieavtaler for et evt nybygg ennå.

##### *b. Områdereguleringsplan*

En områdeplan hadde vært et ønsket verktøy. I mangel på dette har forslagsstiller forholdt seg til kommuneplan, planprogram for Ås sentrum og andre overordnede planer samt hatt dialog med kommunen ved utarbeidelse av planforslaget.

##### *c. Høyde*

Overordnede planer legger til rette for at utnyttelsen skal økes i Ås tettsted og at utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt. På bakgrunn av dette ble det opprinnelig foreslått en bebyggelse på maksimum 7 etasjer. Etter første behandling i hovedutvalg for teknikk og miljø den 4.11.15 ble det vedtatt at saken skulle utsettes, og at ny sak med maks 6 etasjer skulle fremmes. Forslaget som nå har ligget ute til høring hadde hensyntatt politikernes ønsker, og var blitt redusert fra 6 til 5 etasjer mot Moerveien og fra 7 til 6 etasjer mot Brekkeveien.

Som følge av naboenes innspill ved offentlig ettersyn vil toppetasjene, dvs 5. etasje mot Moerveien og 6. etasje mot Brekkeveien, bli trukket tilbake slik at bebyggelsens høyde i større grad følger den påbegynte opptrappingen fra Moerveien 6–8 og Brekkeveien 5-7. Dette

vil medføre forbedrede lys- og solforhold for omkringliggende boliger. Det vises til endrede illustrasjoner for prosjektet.

#### *d. Trafikk*

Norsam AS har i sin trafikkanalyse (vedlagt plansaken) gjort rede for de trafikale konsekvensene av tiltaket. Sammenlignet med dagens situasjon vil det bli en økt døgn-trafikk på YDT 300 / ÅDT 250. Endringen i trafikkbelastning i kryss og vegnett nærmest planområdet blir såpass liten at det kun gir marginale endringer i trafikkavvikling og i forventet ulykkesbelastning. Trafikkanalysen har ikke avdekket behov for avbøtende tiltak. Se revidert trafikkanalyse.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus og Statens vegvesen mener at de foreslåtte parkeringsnormene er for romslige. Fylkesmannen skriver at strengere maksimumsnormer for parkering vil bidra til å øke andelen reiser som tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Dette vil være i tråd med nasjonale klimamål og retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

#### *e. Grunnundersøkelser*

Vedrørende grunnundersøkelser vises til notat fra Løvlien Georåd datert 19.04.16. Det vurderes ikke som nødvendig med grunn- og laboratorieundersøkelser på tomten på nåværende plannivå. Global stabilitet er funnet å være tilfredsstillende. Setningsproblematikken vil ivaretas ved tradisjonell geoteknisk prosjektering.

#### *f. Høringsfrist*

Ås kommune har forlenget høringsfristen med 4 uker, slik at total høringsfrist blir 9 uker.

#### *g. Miljø*

Eier av bygget har vurdert eksisterende kontorbygg som lite hensiktsmessig etter dagens krav. Ved nybygg vil gjeldende tekniske krav følges og fjernvarmeanlegg vil tilknyttes. Driftsmessig vil dette utgjøre en forbedring med hensyn til klima og energi.

#### Kjell Aksnes

Har kommentarer til trafikk tallene i trafikkanalysen.

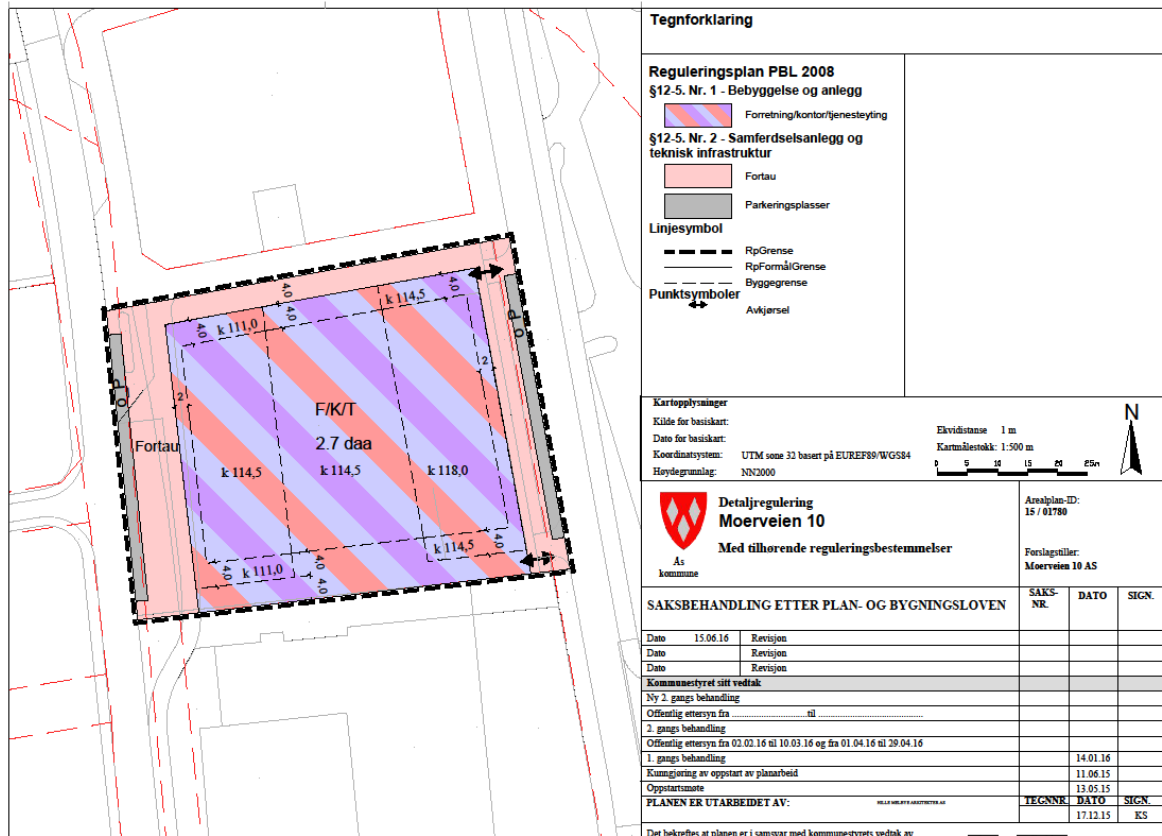
#### Forslagsstillers tilsvare:

Det vises til revidert trafikkanalyse. Trafikken i Brekkeveien og Moerveien er nå dokumentert ved trafikk tellinger.

## 7. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

### Avgrensning av planområdet

Avgrensning av planområdet for Moerveien 10 følger eksisterende reguleringsplanområde. Det vil si at planområdet medtar fortausarealet mot Moerveien og Brekkeveien og forøvrig følger eiendomsgrensen mot nord og syd.



Forslag til plankart 15.06.16

### Bebyggelse og anlegg

Planen reguleres til kombinert bebyggelse og anleggsformål samt til fortau og parkeringsplasser. Det tillates oppført bebyggelse med forretning, kontor, tjenesteyting, bevertning, forsamlingslokale og / eller undervisning i alle byggets etasjer.

Bebyggelsen skal oppføres innenfor angitte byggegrenser og gesimshøyder, med unntak av kjeller under terreng og rampe ned til parkeringskjeller, som kan anlegges utenfor byggegrenser frem til formålsgrænse.

Maks gesimshøyde er på plankartet satt til k+ 114,5 mot Moerveien og k+ 118,0 mot Brekkeveien. Ved maks gesimshøyder vil bebyggelsen trappes slik at den er lavere mot Moerveien enn mot Brekkeveien. Reguleringsforslaget vil gi muligheter for en bebyggelse på fem etasjer mot Moerveien og seks etasjer mot Brekkeveien. Som en konsekvens av høringsinnspill fra naboer etter offentlig ettersyn, er toppetasjene mot Moerveien og

Brekkeveien trukket 4 meter tilbake mot nord og syd, og 2 meter tilbake mot Moerveien og Brekkeveien.

Første etasje skal ha en fri høyde på minimum 3,9 meter.

Hovedvolumene i kvartalet vil legges parallelt med Moerveien og Brekkeveien, og dermed understreke nord-/syd-aksen i bebyggelsesstrukturen. Ved å anlegge mellombygg, knyttes volumene sammen til ett. Ettersom dette gjøres over alle nivåer legger forslaget til rette for ett, helhetlig bygg.

Tilstrekkelig areal over ett plan er en forutsetning for den foreslåtte planen for Moerveien 10. På grunnplanet vil det bety felles tjenester som resepsjon, kantine, møterom, forsamlinger, konferanser med mer. Det vil muliggjøre gode adkomstveier fra Moerveien, Brekkeveien og parkeringskjeller og til fellesområdene og heis- og trappekjernene oppover i bygget. I etasjene over bakkenivået er etableringen av større, helhetlige etasjer en betingelse for det arbeidsmiljøet og den tilgjengeligheten og verdiskapning bygget skal legge til rette for.

Bebyggelsen planforslaget viser, tilbyr større kunnskapsmiljøer og -organisasjoner den typen moderne kontorarbeidsplasser som Moerveien 10 ønsker å konkurrere om.

For at kvartalet ikke skal virke for massivt, er det medtatt en bestemmelse som sier at mellombygg skal ha en total maksimumdybde på 30 meter. I tillegg kan det frem til byggegrensene bygges et glassatrium på én eller begge sider av mellombygg.

Enkelte kvartaler mellom Moerveien og Brekkeveien har lagt inn en siktakse midt i kvartalet, i nord-/syd retning. Illustrasjonen på neste side viser at denne siktaksen ikke er gjennomført som en rett linje gjennom kvartalene. Både Moerveien og Brekkeveien fungerer dessuten som siktakser i nord-/syd retning gjennom sentrumsområdet.

Det skal stilles høye krav til arkitektonisk kvalitet og fasadematerialer. Det tillates ikke plassering av tekniske installasjoner på utomhusarealene.

Takene skal vurderes som en del av byens taklandskap og behandles som en del av anleggets samlede arkitektoniske uttrykk. Takoppbygg for tekniske rom og rømningstrapper tillates inntil 3 meter over maksimum gesimshøyde, og kan utgjøre inntil 10 % av total takflate. Takoppbygg skal trekkes minimum 2 meter inn fra hovedfasade mot omkringliggende gater. Rekkverk med høyde 1,2 meter tillates oppført over maks gesimshøyde på tak.

Universell utforming skal tilstrebes ved utforming av utomhusarealer og bebyggelse, jfr rundskriv T\_5/99B «Tilgjengelighet for alle».

Miljøverndepartementets retningslinjer for trafikkstøy gitt i rundskriv T-1442 – tabell 2 eller senere vedtatte forskrifter, vedtekter eller retningslinjer som erstatter det, skal følges. Dersom bygninger eller utomhusarealer blir utsatt for et høyere støynivå enn fastsatt i MD's rundskriv, skal fasader, vinduer og utomhusarealer støyisoleres / skjermes i samsvar med kravene.

### Utnyttelse og arealer

Tomtestørrelse:	3304 m <sup>2</sup>
BYA:	2275 m <sup>2</sup>
% BYA:	69 %

Illustrasjonsprosjektet viser en bebyggelse over bakkenivå på **10.276** m<sup>2</sup> BTA.

### Sentrumsutvikling

I reguleringsplan for Ås sentrum (22.05.02), som også omfatter planområdet, er det lagt til rette for kvartalsbebyggelse. I kommuneplanens arealdel (2011-2023) er alle kvartalene mellom Moerveien / Raveien og Brekkeveien, til og med Moerveien 16 i syd, vist som arealer med sentrumsformål.

I planprogram for Ås sentralområde er planområdet beliggende i «Ås sentrum». Dette er å betrakte som den absolutt mest sentrale delen av tettstedet. Som en forlengelse mot syd beskrives «sydkorridoren», der det er belegg for relativt høy utnyttelsesgrad med utvikling av boliger og forretningsbygg.



Kvartalsstruktur og høyder på fasaderekke i Brekkeveien/Moerveien.  
(NB. Ikke revidert etter førstegangsbehandling)





Tre sentrale vekstakser i Ås tettsted (fra planprogram Ås sentralområde, Ås kommune mai 2015)

I tråd med disse overordnede planene er det et ønske å tydeliggjøre kvartalsstruktur og eksisterende gateløp, og å tilrettelegge for en god utnyttelse av en såpass sentral eiendom. Ønsket er å tilrettelegge for etablering av virksomheter som kan bidra til å utvikle Ås til et attraktivt sentrum for næring, handel, service og kulturtilbud. En ny utbygging vil muliggjøre en oppgradert sentrumsbebyggelse med tidsmessig utforming og miljøvennlige løsninger.

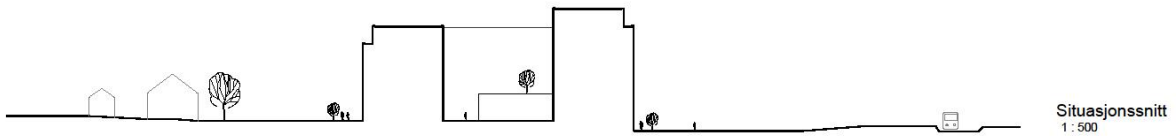
Høyder og fjernvirkning er det arbeidet med i 3D-modeller. En øking av høydene i forhold til nabobebyggelsen i nord vurderes som en styrking av sentrumsområdet uten at bebyggelsen fremstår for ruvende, og gir en variasjon i fasaderekken mot Moerveien og Brekkeveien.

### **Illustrasjoner**

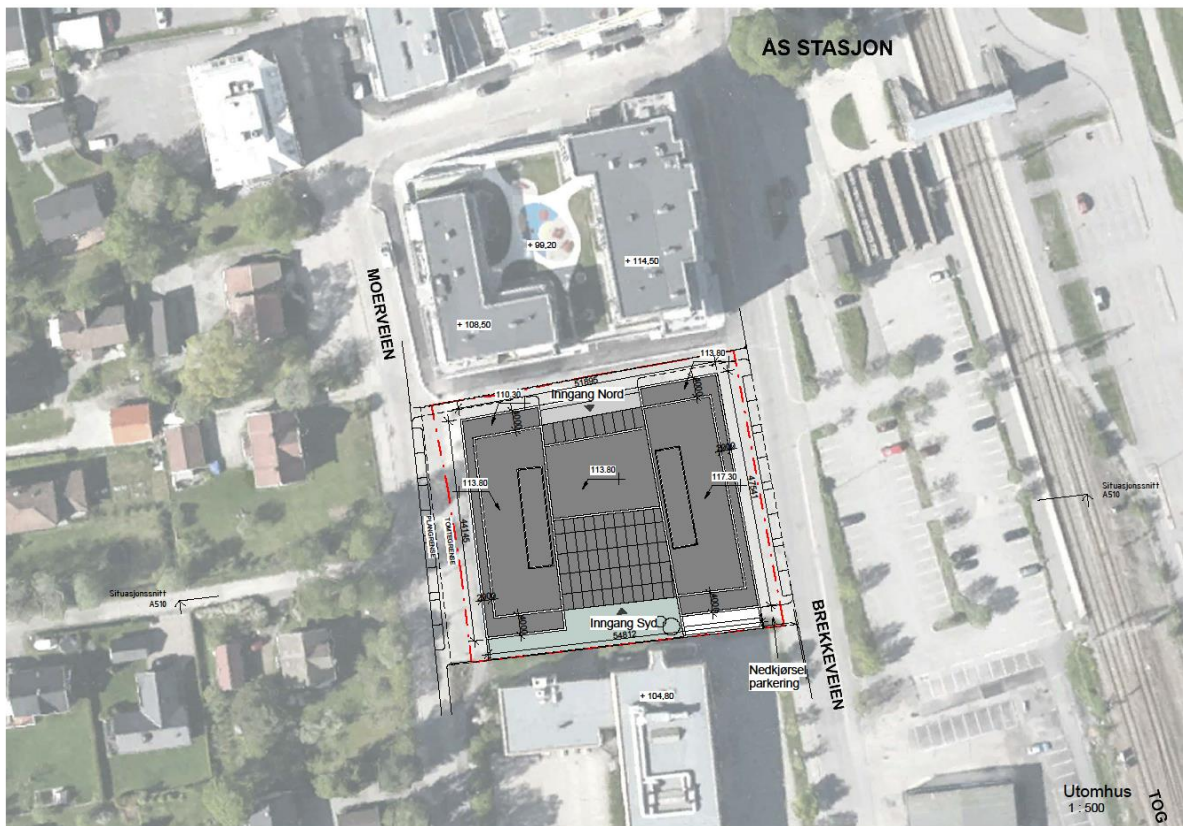
Følgende illustrasjoner er ikke juridisk bindende, men viser et eksempel på hvordan planområdet kan opparbeides og bygges ut ved maksimal tillatt utnyttelse. Illustrasjonene er ikke i målestokk.



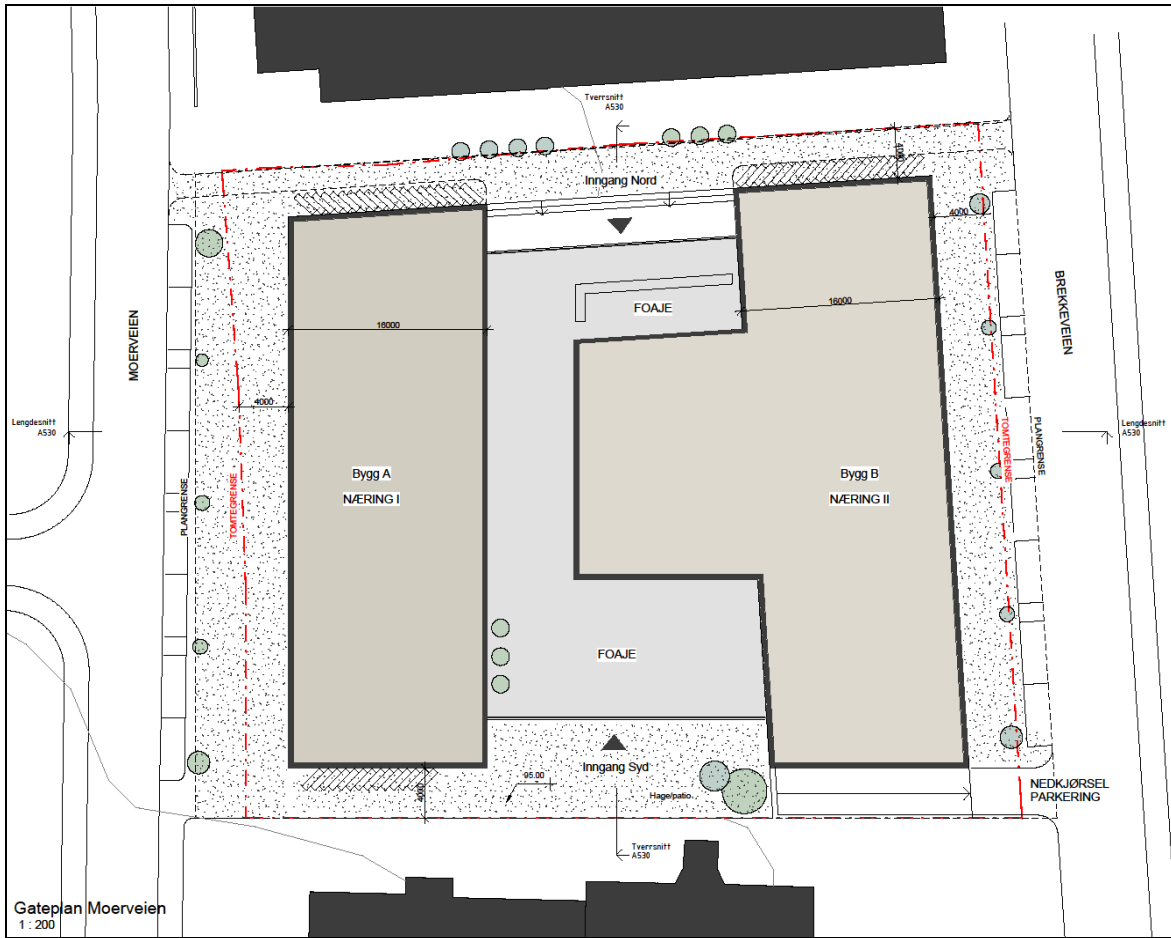
Perspektiv sett fra syd / Brekkeveien



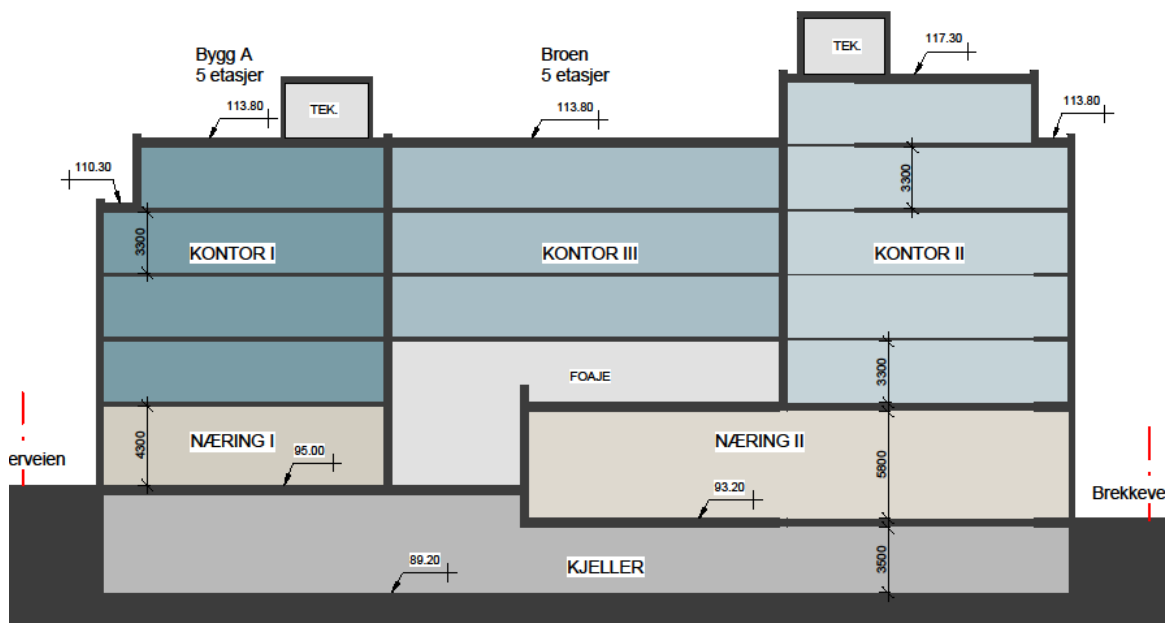
Situasjonsnitt  
1:500



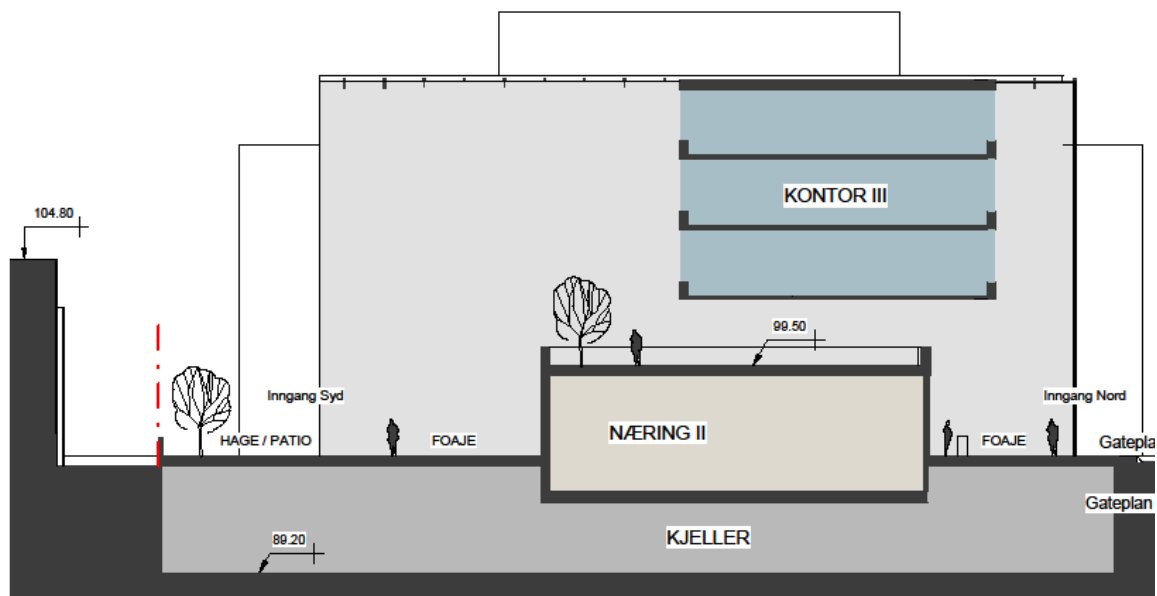
Utomhusplan med terrengsnitt



Plan 1. etasje



Langdesnitt



Tverrsnitt

### Estetikk og materialbruk

Byggegrenser og høyder for ny bebyggelse er utarbeidet slik at gateløpene og kvartalets størrelse skal oppleves som en videreføring og styrking av kvartalsstrukturen i Ås sentrum. Veistrukturer vil også tydeliggjøres ved at kvartalet «fylles ut». Det tilstrebes god sammenheng mellom eksisterende terrengnivå og ny bebyggelse.

Tiltaket vil utformes i et tidsmessig formspråk og med god kvalitet på fasadematerialer. Det vil benyttes miljøvennlige materialer med minstekrav i henhold til tekniske forskrifter. Takene skal vurderes som en del av stedets taklandskap og behandles som en del av anleggets samlede arkitektoniske uttrykk.

### Vegetasjon

Det skal etableres rabatter for beplantning mellom enkelte av parkeringsplassene langs Brekkeveien og Moerveien for å bidra til å gi gatebildet et grønt preg. For å sikre en forsvarlig overvannshåndtering samt tilføre vegetasjon, stilles det krav til blågrønn faktor for eiendommen. Det vil si at tomtens bebygde og harde overflater må kompenseres med «grønne» areal. Jfr. kapittel om teknisk infrastruktur.

### Fremkommelighet for gående og syklist

Reguleringsforslaget medtar fortau på tre sider av kvartalet; mot Moerveien, mot Brekkeveien og mot nabobebyggelsen i nord. Da det ikke er kjøreveg nord og syd for kvartalet i dag, vil det heller ikke legges opp til dette i reguleringsforslaget. Ved videreutvikling/regulering av naboeiendommen i syd, vil det være naturlig å samarbeide om fortau/gangareal også her. Disse tverrgående kommunikasjonsforbindelsene vil gi god fremkommelighet mellom Moerveien og Brekkeveien.

### Atkomstforhold, varelevering og parkering

Kjøreadkomst til planområdet skal være fra Brekkeveien som i dag. Det er markert to adkomster derfra, en ved bebyggelsens nordside og en ved bebyggelsens sydside. Mindre

justering av kjøreadkomsten kan gjøres ved byggesaksbehandling. Varelevering vil skje fra kantparkeringsareal langs Brekkeveien og / eller fra parkeringskjeller.

Da kommuneplanen for Ås ikke medtar noen parkeringsnorm, har vi lagt oss på samme nivå **eller lavere** enn normer for nylig vedtatte kommuneplaner i sammenliknbare kommuner i Akershus. **Se revidert trafikkanalyse.** Foreslåtte parkeringsnorm tar utgangspunkt i at planområdet ligger nær Ås stasjon med god kollektivdekning. Vi har også lagt oss lavere enn hva som er gjort i reguleringsplanen for Campus. Der er det satt 0,45 plass pr ansatt frem til 2025, deretter 0,3 plass pr ansatt. 0,45 plass pr ansatt ville i vårt tilfelle kunne medføre krav til nærmere dobbelt så mange parkeringsplasser som det vår foreslåtte norm tillater.

Parkering for bil og sykkel skal etableres i henhold til følgende tabell:

Formål	Parkeringsdekning pr 100 m <sup>2</sup>	
	Bil	Sykkel
Forretning	1,0	0,5
Kontor	0,75	2,0
Offentlig/privat tjenesteyting	1,0	0,5
Undervisning	1,0	1,5
Beverting	1,0	2,0
Forsamlingslokale	3,0	1,0

Bilparkering skal etableres i garasje samt som bakkeparkering langs Moerveien og Brekkeveien. Bakkeparkeringen skal supplere behovet for parkeringsareal tilknyttet næringsarealene innenfor planområdet og i sentrum, og kan medregnes i den totale parkeringsberegningen for planområdet. Sykkelparkering skal etableres på gateplan ved inngangene og i parkeringskjeller. **Fortausareal kan benyttes.** Minst 5 % av bilplassene skal tilrettelegges for forflyttingshemmede. Det skal også legges til rette for tilstrekkelig antall ladepunkter for el-bil og el-sykkel, **og minimum for 10 % av bilplassene.**

Trafikken i Brekkeveien og Moerveien er dokumentert ved trafikktegninger i uke 18/2016:

- I Brekkeveien er gjennomsnittlig døgntrafikk målt til å være UDT 3 200 (stipulert til ÅDT 3 000 i første versjon av trafikkanalysen for planforslaget)
- I Moerveien er gjennomsnittlig døgntrafikk målt til å være UDT 800 (stipulert til ÅDT 1 000 i første versjon av trafikkanalysen for planforslaget).

Planforslagets trafikkgenerering er beregnet på grunnlag av arealbruk og parkeringsdekning. Resultatet gir stor forskjell for de to beregningsmåtene. Beregning basert på økt arealbruk gir et resultat som er vesentlig for høyt på grunn av begrensningen i parkeringsdekning. For ikke å understipulere trafikkøkningen, er nyskapt trafikk anslått som gjennomsnittet av de to beregningsmetodene. Sammenlignet med dagens situasjon vil det da bli en økt døgn-trafikk på YDT 300 / ÅDT 250. Endringen i trafikkbelastning i kryss og vegnett nærmest planområdet er såpass liten at det kun gir marginale endringer i trafikkavvikling og trafiksikkerhet. Det vises for øvrig til revidert trafikkanalyse.

### Teknisk infrastruktur

Overvannshåndtering og blågrønn faktor (BGF) skal etableres i hht kommunens norm for overvannshåndtering. I praksis betyr BGF at utbygger må kompensere for tomtens bebygde og harde overflater med «grønne» arealer, dvs grønne flater med vegetasjon på bygg eller terreng. I henhold til normen er minimumsfaktoren for BGF 0,7 for sentrumsbebyggelse i Ås.

Løsning for overvannshåndtering fra bygg og harde flater samt tiltak for å oppnå BGF må fremgå av utomhusplan og må redegjøres for i forbindelse med byggesøknad.

Ved nybygg vil det legges til rette for alternative energiløsninger, jfr vedtatt konsesjonsområde for fjernvarme. Alle nye kabler og ledninger (lavspenning, telenett, tv og liknende) skal legges i bakken. Det skal tilrettelegges for lading av tilstrekkelig antall el-biler og el-sykler.

Follo Ren IKS tilbyr renovasjonstjeneste for bedriftskunder der beholdere i ulike størrelser tilbys til avfallsbehandling tilsvarende vanlig husholdningsavfall: restavfall, papir/papp og glass/metallemballasje.

### **Automatisk fredete kulturminner**

Ved eventuelle funn av fornminner i grunnen skal arbeider straks stanses i den utstrekning det berører fornminnet eller dets sikringszone på 5 meter. Rette myndighet, i dette tilfellet Akershus Fylkeskommune, skal straks varsles ihht Kulturminnelovens § 8.

## **8. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET**

### **Forhold til overordnede planer og retningslinjer**

#### Statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Planforslaget bidrar til måloppnåelse ved at det anbefales høy arealutnyttelse i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter, og ved at utbyggingsområder bør styres mot sentrumsnære områder.

#### Plansamarbeidet for samordnet areal og transport for Oslo og Akershus

Forslaget bidrar til måloppfyllelse ved utvikling av næringsutvikling i Ås tettsted og tilrettelegging av arbeidsplasser som er sikret tilgjengelighet til kollektivtransport og dermed tilknyttet et stort regionalt arbeidsmarked.

#### Kommuneplaner

Forslaget bidrar til måloppfyllelse for både kommuneplanen 2011-2023 og kommuneplanen 2015-2027 som har markert planområdet som del av et større område med sentrumsformål. Forslaget bidrar til utvikling av næring i sentrumsområdet, nær kollektivtilbud, slik høringsforslaget anbefaler. Dette vil kunne medvirke til at flere kan bo og arbeide i Ås tettsted, samtidig som det vil gjøre Ås tettsted til et enda mer attraktivt sted for nye innbyggerne.

### **Beskrivelse av hvordan barn og unges interesser skal ivaretas**

Reguleringsendringen medfører ikke konsekvenser for leke- og uteoppholdsarealer for barn eller andre konsekvenser for barn, da eiendommen ikke har uteoppholdsarealer eller andre funksjoner for barn.

### **Sosial infrastruktur**

Planforslaget vil ikke øke etterspørselen etter skole- eller barnehageplasser.

## **Universell utforming**

Ny bebyggelse og utearealer vil etableres med tilgjengelighet i henhold til teknisk forskrift.

## **Naturmangfold**

Planforslaget medfører en forbedring av naturmangfoldet da det medtas krav til blågrønn faktor i tillegg til at rabatter for trær/busker langs Moerveien og Brekkeveien vil opprettholdes/etableres.

## **Grunnforhold**

Tiltak i henhold til planforslaget vil ikke få konsekvenser for grunnforholdene. Sikkerheten mot områdeskred vurderes som tilfredsstillende for det planlagte tiltak da det ikke er skråninger i området som har helning brattere enn 1:15, og skråningshøyde over 5 meter. Det finnes ikke åpne bekker i området, som på sikt kan forverre stabiliteten i området ved erosjon. Planlagt tiltak på tomten vil heller ikke kunne påvirke områdestabiliteten i nevneverdig grad.

## **Klima og energi**

En konsekvens av utbygging ihht planforslaget er at gjeldende tekniske krav vil følges og fjernvarmeanlegg vil tilknyttes. Dette vil utgjøre en forbedring klima- og energimessig.

## **Forurensningskilder, Luft- og støyforhold**

Da det vil bli en økning i biltrafikk, vil planforslaget medføre noe økt forurensning og støy. Med foreslåtte formål vil det ikke stilles støykrav til utomhusarealer. Planforslaget legger imidlertid til rette for tjenesteyting som f.eks legekantor. Dette regnes som støyfølsom bruk. Ved en slik bruk vil avbøtende tiltak i fasadene sikres ved at det bygges i henhold til gjeldende tekniske forskrifter. Planforslaget legger til rette for bruk av el-bil ved etablering av el-uttak i parkeringskjelleren.

## **Trafikkforhold (se revidert trafikkanalyse)**

Sammenlignet med dagens situasjon vil det bli en økt døgn-trafikk på YDT 300 / ÅDT 250. Endringen i trafikkbelastning i kryss og vegnett nærmest planområdet er såpass liten at det kun gir marginale endringer i trafikkavvikling og trafiksikkerhet. Trafikkanalysen har ikke avdekket behov for spesielle avbøtende tiltak.

Parkeringsnorm er endret i henhold til krav fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus og Statens vegvesen. En strengere norm som det nå legges opp til, vil kunne bidra ytterligere til å øke andelen reiser som tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

## **Fremkommelighet for gående og syklist**

Reguleringsforslaget medtar fortau på tre sider av kvartalet; mot Moerveien, mot Brekkeveien og mot nabobebyggelsen i nord. Den tverrgående kommunikasjonsforbindelsen i nord vil bidra til å gi en bedret fremkommelighet mellom Moerveien og Brekkeveien.

Etter høringsinnspill er parkeringsplasser vinkelrett på kjørebanelen i Moerveien snudd slik at de ligger langs med fortauet. Dette medfører en tryggere situasjon for syklist og andre trafikanter. Fortausarealenes bredde er dessuten økt til minimum 4 meter innenfor planområdet.

## **Risiko- og sårbarhet (Kfr. ROS-analyse)**

Risiko- og sårbarhetsanalysen viser at planen generelt ikke er risikopreget. Kun fare for radongass fra grunnen må vies spesiell oppmerksomhet. Planområdet er markert på NGU's

kart som område for moderat til lav radon-aktomhet. Berggrunnkartet viser en mindre forekomst av alunskifer i sydøstre hjørne av planområdet. Dette betyr at det kan være radon i grunnen. I henhold til TEK 10 stilles det krav til radonkonsentrasjonen i inneluft.

Undersøkelser og eventuelle radonforebyggende tiltak må derfor utføres. Forholdet ivaretas ihht gjeldende forskrifter på byggesaksnivå.

Forøvrig må følgende tas hensyn til ved videre prosjektering:

- Støv og støy fra trafikk
- Støy fra jernbane
- Høyspent i kabelgrøfter
- Ulykke i av-/ påkjørsler
- Ulykke med gående/ syklende

### **Sentrumsutvikling**

Ved utbygging av Moerveien 10 i henhold til planforslaget, vil kvartalsbebyggelsen som det ble lagt til rette for i reguleringsplan for Ås sentrum (22.05.02) være realisert, kun med unntak av «Europankvartalet».

En styrking av eiendommens utnyttelse er også i tråd med øvrige overordnede planer. I kommuneplanens arealdel (2011-2023) er alle kvartalene mellom Moerveien / Raveien og Brekkeveien, til og med Moerveien 16 i syd, vist som arealer med sentrumsformål. I planprogram for Ås sentralområde beskrives et plangrep som berører hele sentralområdet i tråd med prinsippene i nærhetsbyen og ideene premiært i Europankonkurransen. Hovedgrepet skal legge til rette for 3-4 særegne vekstkorridorer som tar utgangspunkt i Ås sentrum. En av vekstkorridorene er «sydkorridoren» som er en forlengelse mot syd av bebyggelsen fra postbygget. Her er det belegg for relativt høy utnyttelsesgrad med utvikling av boliger og forretningsbygg.

Utbyggingen vil bidra til en oppgradert sentrumsbebyggelse med tidsmessig utforming og miljøvennlige løsninger. Kvartalsstruktur og eksisterende gateløp vil tydeliggjøres. Det vil tilrettelegges for etablering av virksomheter som kan bidra til å utvikle Ås til et attraktivt sentrum for næring, handel, service og kulturtilbud.

Høyder og fjernvirkning er det arbeidet med i 3D-modeller. En øking av høydene i forhold til nabobebyggelsen i nord vurderes som en styrking av sentrumsområdet uten at bebyggelsen fremstår for ruvende, og gir en variasjon i fasaderekken mot Moerveien og Brekkeveien.

Et alternativ med påbygg/transformasjon av eksisterende kontorbygg kan vurderes som en midlertidig løsning. Det vil imidlertid være u hensiktsmessig hvis prosjektet skal utnyttes i henhold til det som anbefales i overordnede planer, og gis miljøvennlige løsninger i henhold til dagens krav.

### **Sol- og skyggediagrammer:**

Sol- og skyggediagrammer for vår- og høstjevndøgn, sommer- og vintersolverv er utarbeidet for klokkeslettene 10,12, 15 og 18. Studiene viser at det ved maksimal utbygging i henhold til planforslaget vil medføre at det på dagtid i vinterhalvåret kastes skygge på sydfasaden til Nylundkvartalet, slik Nylundkvartalet også kaster skygge på kvartalet lenger nord. For øvrig vil nabobebyggelsen i liten grad påvirkes. **Det er som følge av høringsinnspill fra beboere i Nylundkvartalet utarbeidet egne sol- og skyggeillustrasjoner som viser skygeeffektene på deres sydfasade ved maksimal utbygging av Moerveien 10. Se vedlegg.**



Følgende sol-/skyggediagram er ikke revidert etter førstegangsbehandling, og viser dermed ikke situasjonen med inntrukkede toppetasjer:

20. Juni

10:00



12:00



15:00



18:00



22. September

10:00



12:00



15:00



18:00



21. Desember

10:00



12:00



15:00



18:00



21. Februar

10:00



12:00



15:00

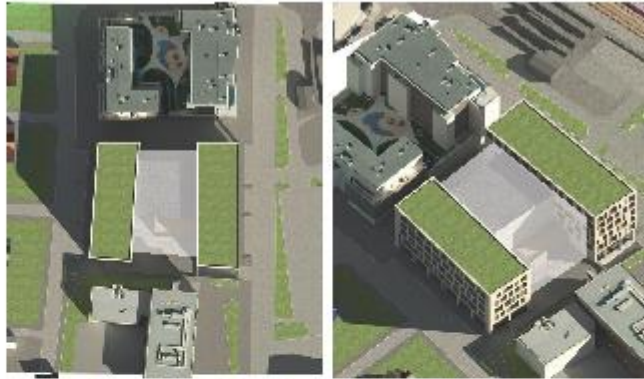


18:00



20. Mars

10:00



12:00



15:00



18:00



**VEDLEGG SOM FØLGER SAKEN:**

- **FORSLAG TIL REGULERINGSKART**
- **FORSLAG TIL REGULERINGSBESTEMMELSER**
- **ILLUSTRASJONSPLAN**
- **ILLUSTRASJONER**
  - **Terrengsnitt med bygninger**
  - **Plantegning 1. etasje**
  - **3D-illustrasjoner/perspektiver**
  - **Sol-/skyggeillustrasjoner**
- **FORHÅNDSUTTALELSER**
- **ANDRE VEDLEGG**
  - **ROS-analyse**
  - **Notat områdestabilitet**
  - **Notat geoteknisk vurdering**
  - **Trafikkanalyse, revidert 12.06.16**