



Vei- og gateplan for Ås sentralområde

Saksbehandler: Mari Olimstad

Saksnr.: 16/01606-14

Behandlingsrekkefølge

Møtedato

Hovedutvalg for teknikk og miljø
Kommunestyret

25.01.2018

Rådmannens innstilling:

1. Det utarbeides en teknisk utredning for følgende tiltak i prioritert rekkefølge:

Første prioritet:

- Utforming av fv. 152 fra vei til gate mellom Skoleveien og Idrettsveien, inkludert utvidelse med gjennomgangssykkelvei og kollektivfelt, samt tre nye kryssløsninger:
 - Utbedring av krysset mellom Langbakken og fv. 152.
 - Utbedring av krysset mellom Hogstvetveien og fv. 152.
 - Senking av Raveien og nytt kryss mellom Raveien og fylkesveien.
- Trafikkomlegging fra Brekkeveien til Hogstvetveien, inkludert stenging av Brekkeveien og ny kryssing av jernbanen for bil, fotgjengere og syklistene sør for sentrum.
- Justert trasé for Brekkeveien over Moerjordet.
- Hovedtrasé for syklende langs Brekkeveien.
- Hovedtrasé for syklende fra Kajaveien/Lyngveien til Langbakken/Idrettsveien, via ny kryssing av jernbanen i nord.
- Moerveien/Raveien som fotgjengerprioritert sentrumsgate

Andre prioritet:

- Hovedtraseer for syklende og gående: Høgskoleveien og Ekornveien.
- Skoleveien som sentrumsgate med prioritering av syklende og gående

2. Det avsettes byggegrenser i områdeplanen som gir tilstrekkelig areal til at følgende tiltak kan opparbeides senere, dersom det blir ønskelig:

- Utvidelse av eksisterende gangundergang og evt. integrasjon med nytt kollektivknutepunkt.
- Forlengelse av Rådhusplassen frem til utvidet undergang under jernbanen.

3. Tiltak som i følge teknisk utredning er teknisk og økonomisk gjennomførbare innarbeides i forslag til områdereguleringsplan for Ås sentralområde.

4. Mål og egenskaper som vedtatt i HTM 24. august, sak 51/17, legges til grunn for arbeidet med områdereguleringsplanen.

Ås kommune

Ås, 15.01.2018

Trine Christensen
Rådmann

Ellen Grepperud
Plan- og utviklingssjef

Avgjørelsesmyndighet:
Kommunestyret

Behandlingsrekkefølge:
Hovedutvalg for teknikk og miljø: 25.01.2018
Kommunestyret

Vedlegg:

1. Vei- og gateplan for Ås sentralområde, datert 01.06.2017
2. Vedtak HTM, 24082017, Sak 51/17, Vei- og gateplan for Ås sentralområde
3. Rådmannens oppsummering og vurdering av innspillene datert 16.01.2018
4. Rådmannens anbefalte forslag til justert fortettingsstrategi, datert 11.01.2018

Øvrige relevante dokumenter som ligger i saken:

Alle høringsinnspillene

Dimensjoneringsgrunnlag med fortettingsstrategier for Ås tettsted, datert 01.07.2017

Kulturhistorisk stedsanalyse, datert 20.12.2016

Saksbehandler sender vedtaket til:

Vedtaket kunngjøres på kommunens nettside

Saksutredning:

Sammendrag:

Vei- og gateplan for Ås sentralområde er utarbeidet som et kunnskapsgrunnlag for arbeidet med områdereguleringsplan for Ås sentralområde. Rapporten inneholder mål, prinsipper og strategiske grep for utviklingen av gatenettet i Ås.

Hovedprinsippene i vei- og gateplan ble vedtatt i Hovedutvalg for teknikk og miljø 24. august sak 51/17, og det forutsettes at dette vedtaket opprettholdes. Denne saken gjelder hvilke løsningsforslag som skal utredes videre.

Fakta i saken:

Vei- og gateplanen er utarbeidet av Norconsult As, i samarbeid med Ås kommune og en prosjektgruppe bestående av Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, Ruter og Bane Nor. Det er gjennomført to medvirkningsmøter i løpet av planarbeidet med politikere, næringsliv, NMBU, velforeninger, statlige og regionale myndigheter og andre ressurspersoner.

Tidligere behandling av saken

Vei- og gateplan ble behandlet i HTM 24. august, sak 51/17, med følgende vedtak:

1. Overordnede mål

- *Fremtidens vei- og gatestruktur skal bidra til å utvikle Ås til en fremtidsrettet by, med både urbane og grønne kvaliteter, og med en sterk stedsidentitet.*
- *Vei- og gatenettet i Ås skal skape attraktive og effektive hverdagsreiser.*
- *Det skal skapes et fungerende kollektivknutepunkt.*
- *Gange, sykkel og kollektiv skal prioriteres i sentrum.*
- *Det skal legges til rette for randparkering og korttidsparkering i sentrum.*

For å oppfylle behovene til de ulike trafikantgruppene, bør gatenettet så langt det er mulig utformes med følgende egenskaper:

Gående

- *Et sammenhengende finmasket nettverk av fortau, gågate og plass/park.*
- *Mange og logiske krysningspunkter.*
- *Brede fortau som muliggjør møbleringssoner og gatetrær.*

Syklende

- *Sammenhengende og effektivt nettverk med god atkomst til sentrum, kollektivknutepunkt og andre viktige steder.*
- *Sykkelnettet må både være og oppfattes som trygt.*
- *Sammenhengende løsninger som er enkle å forstå, med få systemskifter.*

Kollektiv

- *God fremkommelighet for bussen.*
- *Mest mulig effektive bytter mellom buss og tog. Nytt kollektivknutepunkt.*
- *Synlig og lesbart kollektivsystem.*

Bilister

- *Bilen skal gis god tilgjengelighet til sentrum, men på gående, syklende og kollektivreisendes premisser.*
- *Gjennomkjøring med lav hastighet*
- *Det skal finnes parkeringsmuligheter i sentrumsgatene med høy sirkulasjon.*
- *Langtidsparkering etableres i randsonen av sentrum.*

2. Det utarbeides en teknisk utredning for løsningsforslagene

- Adkomst fra fv 152 vestfra mot Moer løses/utredes.
- Stegvis gjennomføring av trafikkomlegging fra Brekkeveien til Hogstvetveien-Brekkeveien utredes.
- Hovedtraseer for syklende: Ekornveien, Brekkeveien, Skoleveien, Rådyrveien, Søråsveien, Herumveien, Høgskoleveien, Hogstvetveien, Langbakken, Von Øtkens vei og Solfallsveien.
- Hovedtraseer for gående: Ekornveien, Moerveien, Skoleveien, Høgskoleveien og Langbakken. Gjenåpning av tidligere gangvei Dr Sørdringsvei-Furuveien.
- Hovedgate for bil i sentrum: Moerveien og Raveien
- Hovedgate for bil til Moer: Ny kryssing av jernbanen for bil, fotgjengere og syklist sør for sentrum, fra Brekkeveien til Hogstvetveien.
- Ny kryssing av jernbanen for fotgjengere og syklist nord for fylkesveien, mellom Åsmåsan og Langbakken.
- Utvidelse av eksisterende gangundergang og evt integrasjon med nytt kollektivknutepunkt.
- Senking av Raveien og nytt kryss fra Raveien til fylkesveien
- Utforming av fv. 152 fra vei til gate og utvidelse med gjennomgangssykkelvei og kollektivfelt.

3. Det avsettes byggegrensler i områdeplanen som gir tilstrekkelig areal til at følgende tiltak kan opparbeides senere, dersom det blir ønskelig:

- Forlengelse av Rådhusplassen frem til utvidet undergang under jernbanen.
- Kollektivfelt langs fv. 152.
- Gjennomgangssykkelvei langs fv 152.
- Ny kryssing av jernbanen for biler, fotgjengere og syklist sør for nåværende stasjon.

4. Området for det midlertidige plan og deleforbudet utvides til å omfatte de ubebygde delene av reguleringsplan 198.

5. Arbeidet med vei- og gateplan i Ås sentrumsområde forankres bedre i befolkningen gjennom høring, folkemøter og annet før saken legges frem for politiske organer.

Vei- og gateplan ble lagt ut til en offentlig innspillsrunde, sammen med fortettingsstrategier for Ås sentralområde, i perioden 22.09.2017-16.10.2017. Det kom inn til sammen 67 innspill, hvorav 27 berørte tema i vei- og gateplan. Rådmannens oppsummering kan leses i vedlegg 3. Viktige punkter som blir berørt i innspillene er:

- Samferdselstiltakene i planen er ikke konsekvensvurdert og kostnadsberegnet.
- Herumveien/Søråsveien må ikke bli en gjennomkjøringsvei for nye utbyggingsområder sør for sentrum.
- Parkering bør skje i parkeringskjellere og i parkeringshus. Dagens parkeringsarealer bør frigjøres til byutvikling.
- Brekkeveien bør ikke stenges, men prioriteres som bilvei og adkomstvei til sentrum. Moerveien bør være en sentrumsgate og prioriteres for gående og syklende.
- Raveien bør beholdes som i dag.
- Ny kryssing av jernbanen sør for sentrum bør utredes.
- Fylkesvei 152 som gate bør utredes.
- Delte meninger om buss gjennom sentrum og fremtidig bruk av Rådhusplassen.

Ås kommune

Planens innhold

Mål og prinsipper i vei- og gateplan

Vei- og gateplanens kapittel 2, s.10, redegjør for målene for planen og egenskaper ved gatenettet som støtter opp om disse målene.

Strategiplan for vei- og gatenettet

Kapittel 5 i vei- og gateplan foreslår konkrete tiltak for å utvikle gatenettet i tråd med målene og egenskapene i kapittel 2. Kapittelet omhandler gatetypologi, prioritering av gater for gående, syklende, buss og bil, parkeringsplan for sykkel og bil, samt prinsipper for utforming av ulike typer gater.

Hensikten med denne saken er å avklare hvilke tiltak som skal utredes videre.

Rådmannens vurdering:

Mål og egenskaper ved gatenettet

Rådmannen mener at mål og egenskaper i vei- og gateplan, som vedtatt i HTMs innstilling 24.08.2017, sak 51/17, bør legges til grunn for det videre planarbeidet. Egenskapene er godt forankret gjennom to medvirkningsmøter, og gir føringer som vil bidra til at de konkrete løsningsforslagene ivaretar målet om økt attraktivitet for kollektivtransport, sykkel og gange.

Behovet for en teknisk utredning

Løsningene som foreslås i vei- og gateplan innebærer til dels omfattende endringer av dagens gatenett. Forslagene er kun prinsipielle, og det er ikke gjort vurderinger av teknisk gjennomførbarhet, kostnadsberegninger eller tegnet detaljerte gatesnitt.

Rådmannen ønsker derfor kommunestyrets tilbakemelding på hvilke tiltak det er ønskelig å utrede videre i arbeidet med områdereguleringsplan for Ås sentralområde.

Rådmannen mener det bør utarbeides en teknisk utredning for å avklare gjennomførbarhet, arealbeslag, gategeometri og byggegrenser for utvalgte løsningsforslag. En slik utredning er viktig av flere grunner:

- Det er usikkerhet knyttet til den tekniske gjennomførbarheten for noen av tiltakene, og det er også usikkert hvor stort areal løsningene vil legge beslag på. Å avklare dette vil være viktig i vurderingen av om det er ønskelig å gå videre med de foreslåtte tiltakene.
- En teknisk utredning gjør det mulig å sette nøyaktige formålsgrenser og byggegrenser for de ulike gateløsningene i områdeplanen. Alternativet er å sette romslige byggegrenser til gatene, slik at nye gater og kryss kan detaljeres på et senere tidspunkt. Denne løsningen kan være aktuell for tiltak som ligger svært langt fram i tid. Man risikerer imidlertid at unødvendig store arealer båndlegges av byggegrensen, og at man senere blir sittende igjen med restarealer uten bestemte funksjoner.
- Flere av tiltakene kan bli aktuelle å innlemme som rekkefølgekrav i områdeplanen, og følge opp med utbyggingsavtaler. En teknisk utredning gir grunnlag for å lage realistiske kostnadsanslag for ny infrastruktur.
- En teknisk utredning gir grunnlag for å vurdere trafikale konsekvensene av et endret gatesystem.

Ås kommune

Forholdet mellom vei- og gateplan og rådmannens justerte forfettingsstrategi

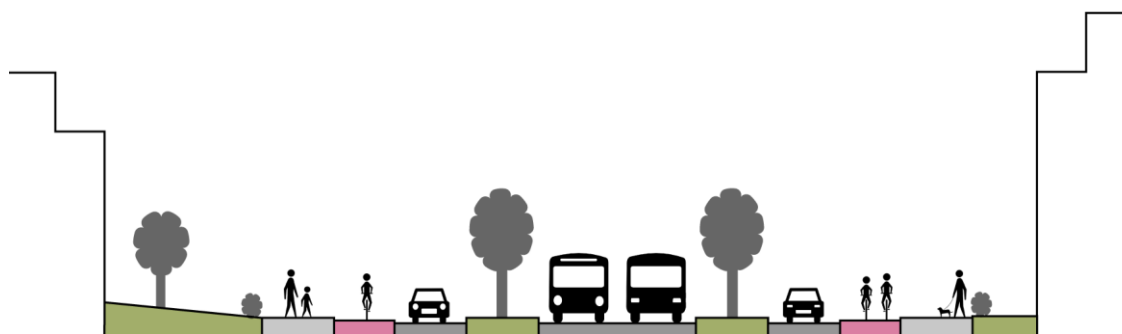
Tiltakene i vei- og gateplan er vurdert opp mot rådmannens anbefaling til justert forfettingsstrategi. Rådmannen anbefaler å prioritere utredning av tiltak på vei- og gatenettet som ligger innenfor delområde 1 i justert forfettingsstrategi. Tiltakene som foreslås prioritert er viktige for å skape tilgjengelighet til nye utbyggingsområder og nye forbindelser mellom områdene. Det vurderes som viktig å avklare detaljert utforming av disse tiltakene på et overordnet nivå, gjennom områdereguleringsplanen, for å legge tydelige rammer for fremtidig utbygging, samt danne grunnlag for en finansieringsplan. Tiltakene kan innlemmes som rekkefølgebestemmelser til nye utbyggingsområder, og kan finansieres helt eller delvis gjennom utbyggingsavtaler.

Tiltak utenfor sentrumskjernen kan utredes nærmere i forbindelse med detaljregulering av disse delområdene.

Tiltak som foreslås prioritert først:

Utforming av fv. 152 fra vei til gate mellom Skoleveien og Idrettsveien

Fylkesvei 152 er i vei- og gateplan foreslått utvidet for å gi plass til grøntbatter, sykkelvei og kollektivfelt, som vist på prinsippsnitt i figur 1. Rådmannen anbefaler at det i første omgang prioriteres å utrede gateutforming på strekningen mellom Skoleveien og Idrettsveien (figur 2). Langs denne strekningen foreslås det i rådmannens justerte forfettingsstrategi nye utbyggingsområder med økt utnyttelse, som kan bidra til et gatemessig preg på fylkesveien. Rådmannen mener at muligheten for kollektivfelt på denne strekningen bør ivaretas i områdeplanen, selv om vei- og gateplan i utgangspunktet anbefaler at busstraséen legges over Rådhusplassen. Ulike alternativer for busstrasé gjennom sentrum bør utredes på et senere tidspunkt.



Figur 1. Prinsippsnitt Fv. 152

I tillegg til nytt gatesnitt mener rådmannen at utredning av fylkesveien bør omhandle tre kryss:

- Utbedring av krysset mellom Langbakken og fv. 152
Krysset er i dag unødvendig arealkrevende, og rådmannen mener krysset bør få en mer gatemessig utforming, i forbindelse med ny utbygging i næringsområdet ved Langbakken, og sentrum øst ved Rema.
- Utbedring av krysset mellom Hogstvetveien og fv. 152
Ny kryssløsning ble utredet i forbindelse med områdereguleringsplan for Dyster-Eldor II (R-291), og mye av dette arbeidet vil kunne inngå i en ny teknisk utredning. Rådmannen vurderer at krysset i dag ikke gir tilstrekkelig

Ås kommune

fremkommelighet, og at en ny kryssløsning blir spesielt viktig dersom Hogstvetveien skal etableres som ny atkomst til Moer.

- Senking av Raveien og nytt kryss mellom Raveien og fv. 152

Ved utvikling av områdene nord for fv. 152, mener rådmannen det bør vurderes et mer sammenhengende gatenett på tvers av fylkesveien. Det bør utredes hvorvidt et nytt kryss mellom Raveien og fylkesveien er teknisk gjennomførbart, og kan løses på en måte som bidrar til et sammenhengende sentrumsområde mellom European/Ås kvartal og fremtidig bebyggelse på Esso-tomta. Et nytt kryss kan erstatte Rådhusplassen som atkomst til sentrum for biltrafikk, som vist på figur 2.



Figur 2. Fylkesveiens trasé gjennom sentrum, med foreslått nytt kryss til Raveien. Svarte linjer er foreslåtte gater med biltrafikk.

Trafikkomlegging fra Brekkeveien til Hogstvetveien, via ny undergang

Rådmannen mener det bør tas sikte på å lede gjennomgangstrafikken til Moer utenom sentrum. I vei- og gateplan foreslås dette løst med en trafikkomlegging fra Brekkeveien til Hogstvetveien, via en ny kryssing av jernbanen for bil, fotgjengere og syklist sør for sentrum. Foreslått nytt gatenett og plassering av undergangen sør for sentrum er vist på figur 3.

Rådmannen foreslår at dette tiltaket prioriteres høyt. Tiltaket har som fordel at trafikkmengden reduseres betydelig langs den sentrumsnære delen av Brekkeveien, som i justert fortetningsstrategi foreslås som utbyggingsområde med høyere utnyttelse enn i dag. Ved stasjonsområdet vil Brekkeveien kunne stenges helt for biltrafikk, annet enn hente- bringe- trafikk til stasjonen, og veien kan omgjøres til stasjonstorg med hovedsykkelvei. Det bør utredes hvordan Brekkeveien kan stenges for biltrafikk ved fv. 152, samtidig som det etableres en forbindelse for syklist mellom stasjonsområdet og ny sykkelvei langs jernbanen mot Ski.

Ås kommune



Figur 3. Foreslått gatenett for biltrafikk sør for sentrum, med stenging av Brekkeveien og etablering av ny undergang

Finansiering av ny undergang vil delvis kunne belastes utbyggingen på Moerjordet, samt andre større utbyggingsprosjekter som vil føre til økt trafikkbelastning på denne del av veinettet. Moerjordet er allerede regulert og det må påregnes en utbygging her i nær framtid. Før utbygging er det viktig at nøyaktig plassering av ny undergang mellom Brekkeveien og Hogstvetveien er fastsatt, slik at det avsettes nok areal til formålet.

Ny trasé for Brekkeveien

Sør for stasjonen foreslår rådmannen at det utredes en ny trasé for Brekkeveien, langs jernbanelinjen, som vist på figur 3. Formålet med tiltaket er å utnytte arealet langs jernbanen, som er minst egnet til boligbygging. Ny trasé skaper en mer hensiktsmessig tomteinndeling på Moerjordet, tilpasset fremtidig utbygging.

Hovedtrasé for syklende: Brekkeveien.

Langs Moerjordet foreslås hovedsykkeltraseen lagt øst for dagens trasé på Brekkeveien, som vist på figur 4. Rådmannen mener at nøyaktig plassering av sykkeltraseen bør fastsettes i en teknisk utredning. I tillegg bør det avklares hvilken standard sykkelveien skal ha langs hele strekningen. Utbyggingen på Maxbotomta,

Ås kommune

samt utbyggingen langs begge sider av Brekkeveien, som foreslås i rådmannens justerte fortetningsstrategi, bør bidra med finansiering av ny gang-sykel-løsning gjennom utbyggingsavtaler.



Figur 4. Anbefalte hovedsykkeltraséer markert i grønt. Sykkelveien langs Moerjordet er lagt øst for dagens Brekkeveien.

Hovedtrasé for syklende fra Kajaveien/Lyngveien til Langbakken/Idrettsveien, via ny kryssing av jernbanen.

Nord for fylkesveien mener rådmannen det bør utredes en ny hovedsykkeltrasé fra Kajaveien/Lyngveien i vest, til Langbakken og Idrettsveien i øst. Traseen bindes sammen gjennom en ny kryssing av jernbanen, som vist på figur 5. Nøyaktig plassering og utforming av traseen må fastsettes, inkludert plassering av ny undergang eller bru. I tillegg til strekningen fra øst til vest mener rådmannen det bør fastsettes en standard for fremtidig sykkeltrasé langs hele Langbakken, samt hele Idrettsveien.

Ås kommune



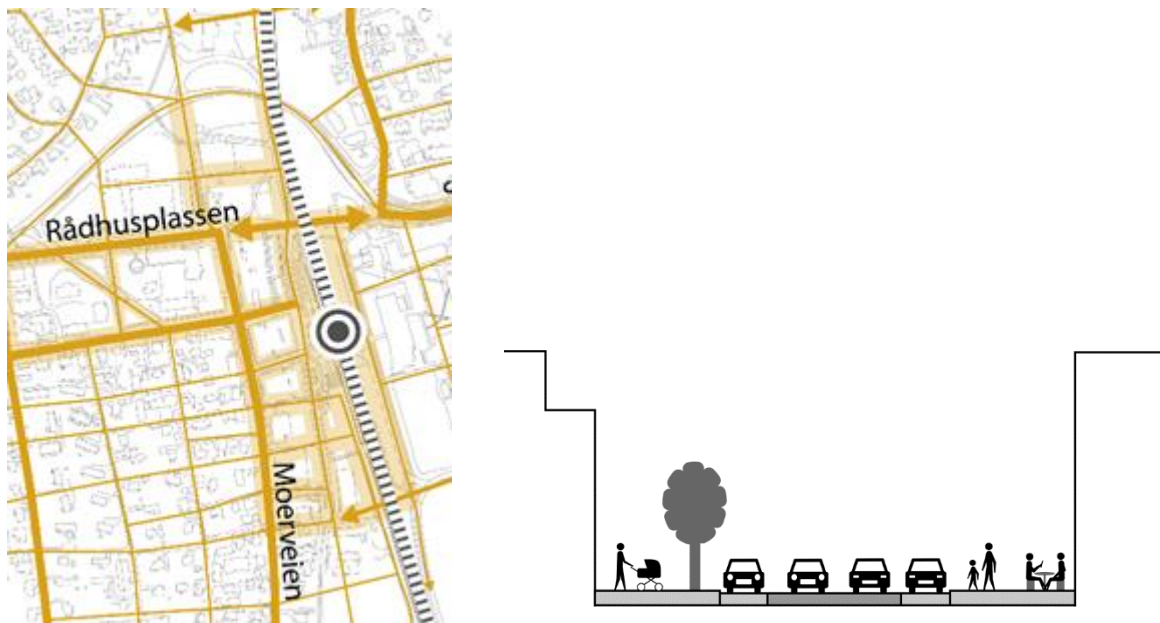
Figur 5. anbefalte hovedsykkeltraseer i nordlig del av sentrumskjernen

Det forutsettes at detaljert utforming av ny jernbanekryssing kan utredes i forbindelse med detaljregulering av de foreslåtte utbyggingsområdene ved Langbakken og Åsmåsan. Tiltaket vil bidra til å knytte de to utbyggingsområdene sammen, og bør spesielt være av interesse for utbyggingsprosjektene ved Langbakken, som med dette vil få bedre tilgjengelighet til Ås sentrum og sykkelveien langs jernbanen mot Ski. Det er dermed rimelig å forutsette at tiltakshaver på disse prosjektene bidrar med å finansiere utredning og opparbeiding av undergang/bru.

Moerveien/Raveien som fotgjengerprioritert sentrumsgate

Det må tas stilling til hvordan Raveien og Moerveien kan utformes for å gi fotgjengere og bylivet tydelig prioritet i sentrum. Dersom Raveien senkes til fylkesveien, må hastighet og fremkommelighet for biltrafikken begrenses, slik at trafikkmengden holdes omtrent på dagens nivå. Ny utforming av Raveien vil ha betydning for utviklingen av European-kvartalet, og det vil være rimelig at denne utbyggingen bidrar med finansiering av ønsket løsning.

Ås kommune



Figur 6. T.v. Moerveien er i vei- og gateplan markert som en særlig viktig gangforbindelse, og en del av nettverket for byliv og opphold. T.h. Prinsipsnitt for sentrumsgater, med brede fortau og gateparkering.

Andre prioritet

Hovedtraseer for syklende og gående: Høgskoleveien og Ekorveien.

Bebyggelsen langs disse gatene er foreslått regulert til bevaring i rådmannens justerte for tettingsstrategi, og store endringer i gatestrukturen vurderes derfor ikke som aktuelle. Det bør likevel tas stilling til hvordan det best kan tilrettelegges for syklister langs disse traseene, innenfor dagens gatesnitt.



Figur 7. Hovedtraseer for syklende sentrum vest

Ås kommune

Skoleveien som sentrumsgate med prioritering av syklende og gående

Skoleveien er i vei- og gateplan foreslått som prioritert trasé gjennom sentrum for syklende og gående, samt en sentrumsgate der det tilrettelegges for opphold og byliv. Skoleveien ligger i randsonen av Rådhusparken, og har potensiale til å utgjøre en forlengelse av parken gjennom beplantning av gaterommet. I vei- og gateplan foreslås også langsgående gateparkering langs Skoleveien. Rådmannen mener det kan være behov for å utrede ny utforming av Skoleveien, for å tilpasse gateutformingen til den kommende utbyggingen av ny Åsgård skole og det foreslåtte utbyggingsområdet i tidligere Fargerike-kvartalet. Fordi det meste av området sør for Skoleveien er foreslått til bevaring i rådmannens justerte fortettingsstrategi, anbefales det at tiltaket ikke gis høyeste prioritet.

Tiltak som ikke prioriteres i teknisk utredning

Rådmannen anbefaler at enkelte tiltak innenfor delområde 1, som ikke er realistiske å gjennomføre på kort sikt, ikke prioriteres i teknisk utredning. I stedet avsettes byggegrenser i områdeplanen som gir tilstrekkelig areal til at tiltakene kan opparbeides senere, dersom det blir ønskelig. Disse byggegrensene vil nødvendigvis være mer romslige enn byggegrenser som settes på bakgrunn av en nøyaktig teknisk plan. Rådmannen foreslår at dette gjelder følgende tiltak:

Forlengelse av Rådhusplassen og utvidelse av eksisterende gang-/sykkelundergang

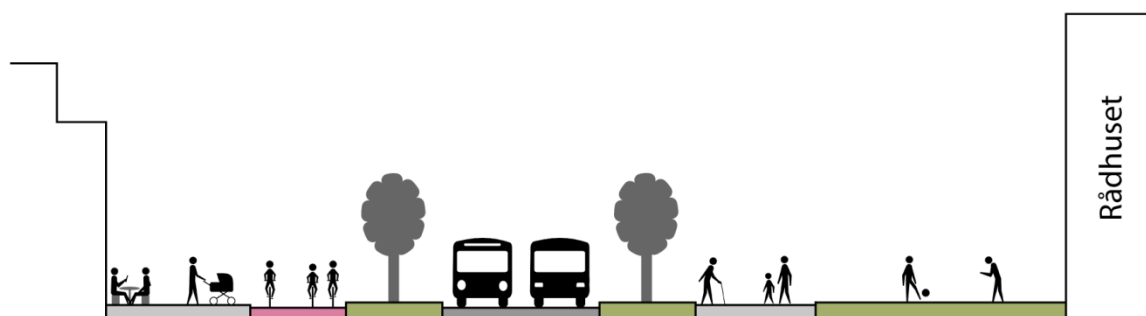
Dagens undergang for fotgjengere og syklister i sentrum fremstår som smal og mørk, og bidrar lite til at øst og vest oppleves som et sammenhengende sentrum. Rådmannen mener at muligheten for en utvidet undergang, som er bedre integrert med Ås stasjon, bør sikres i områderegeringsplanen. Byggegrensene bør i tillegg sikre at arealet mellom undergangen og Rådhusplassen kan opparbeides som en forlengelse av Rådhusplassen.

I vei- og gateplan foreslås det en ny busstrasé over Rådhusplassen, med et nytt sentralt busstopp i den utvidede undergangen. Rådmannen tar ikke stilling til om dette er ønskelig på nåværende tidspunkt, men mener det bør avsettes nok areal til at muligheten holdes åpen.



Figur 8. Rådhusplassen som prioritert fotgjengertrasé. T.h. Rådhusplassen som busstrasé, samt plassering av ny holdeplass.

Ås kommune



Figur 9. Foreslått prinsippsnitt for busstrasé over Rådhusplassen

Tiltak utenfor delområde 1

Rådmannen mener at tiltak utenfor delområde 1, ikke bør utredes videre i arbeidet med områderegulering for Ås sentralområde. Dette gir noen uløste problemstillinger:

Adkomst fra fv 152 vestfra mot Moer

I dag kan Herumveien/Søråsveien benyttes som atkomst fra fv.152 for reisende fra vest til Moer. Veien er ikke tilrettelagt for store trafikkmengder og har ikke egen sykkeltrasé. I vei- og gateplan foreslås det at denne veistrekningen oppgraderes til atkomstvei for å avlaste sentrum for gjennomgangstrafikk til Moer, samt opparbeides som en del av hovedsykkelveinettet. Strekningen ligger utenfor vedtatt planområde for områdereguleringsplanen, og tiltak her vil kreve at det igangsettes ny regulering. Tiltaket vil trolig måtte bekostes primært av kommunen. Rådmannen mener at det gis tilstrekkelig atkomst til Moer gjennom dagens Brekkeveien eller en fremtidig trasé gjennom Hogstvetveien, og anbefaler derfor at atkomst fra vest ikke prioriteres.



Figur 10. Herumveien og Søråsveien som en del av vei- og gatenettet for bil

Utforming av fv. 152 fra vei til gate mellom Meierikrysset og Skoleveien, og mellom Idrettsveien og Sentralkrysset

Rådmannen mener gateutforming på fylkesveien mellom Skoleveien og Meierikrysset, bør utredes i forbindelse med en eventuell fremtidig regulering av

Ås kommune

Søråsjordet. En utvidelse av strekningen mellom Idrettsveien og Sentralkrysset blir aktuell dersom det skal opparbeides kollektivfelt langs hele fylkesveitraseen.

Rådmannen vurderer at bussen i dag har tilstrekkelig fremkommelighet langs fylkesveien, og at det dermed ikke vil være behov for eget kollektivfelt på kort sikt. En utvidelse med kollektivfelt vil gi behov for inngrep i enten verneverdige områder og jordbruksareal, eller hager og boliger. Det anbefales derfor at forslaget gis en grundig behandling på et senere tidspunkt. Der områdereguleringsplanen legger opp til nye utbyggingsområder langs fylkesveien, kan det settes byggegrenser i tilstrekkelig avstand fra fylkesveien til at kollektivfelt kan etableres på sikt.

Hovedtraseer for syklende og gående utenfor sentrumskjernen

Flere anbefalte hovedtraseer for syklende og gående blir liggende utenfor sentrumskjernen, og det blir ikke avklart hvilken standard disse bør gis. Traseene kan ikke knyttes opp mot nye utbyggingsområder, og kommunen må derfor ta et særskilt ansvar for utredning og gjennomføring dersom disse veiene skal få endret utforming. Dette gjelder:

- Hovedtraseer for syklende: Søråsveien, Herumveien, Rådyrveien, Von Øtkens vei og Solfallsveien.
- Hovedtraseer for gående: Gjenåpning av tidligere gangvei Dr Sørdringsvei-Furuveien.

I tillegg anbefales en ny trasé for syklende og gående fra Skoleveien over Søråsjordet, som kan utredes i forbindelse med en fremtidig regulering av delområde 4.

Økonomiske konsekvenser:

Kommunen har mottatt støtte på 1,5 mill. kr. fra Akershus fylkeskommune, til den delen av arbeidet med teknisk plan som berører fv. 152. Det er i tillegg mottatt 200 000 kr i klimasatsmidler til å utrede trafikale konsekvenser av foreslåtte tiltak. Statens vegvesen har avsatt 100 000 kr årlig fra 2018-2021, til å bistå faglig i arbeidet med sentrumsutvikling i Ås.

Budsjettet til en teknisk utredning er begrenset, og det kan være behov for ytterligere midler til utredning av tiltak, særlig på kommunale veier, som bl.a. ny undergang mellom Hogstvetveien og Brekkeveien, Moerveien som sentrumsgate og fremtidige gang- sykkel- traseer.

Kostnadene ved å opparbeide tiltakene må beregnes i forbindelse med behandling av selve områdereguleringsplanen.

Konklusjon:

Vei- og gateplan vurderes å være en faglig god utredning, som er utarbeidet med aktiv deltakelse fra relevante myndigheter og lokale interessenter gjennom hele prosessen. Rådmannen mener at mål og prinsipper i vei- og gateplan, som vedtatt i HTMs innstilling 24. august, sak 51/17, bør legges til grunn for det videre arbeidet med områdereguleringsplan for Ås sentralområde. Det anbefales at tiltak som ligger innenfor delområde 1 i rådmannens justerte fortettingsstrategi utredes videre, og

Ås kommune

innarbeides i forslag til områdereguleringsplanen dersom de er teknisk og økonomisk gjennomførbare.

Kan vedtaket påklages?

Nei

Ikrafttredelse av vedtaket:

Umiddelbart