



PLANBESKRIVELSE

OMRÅDEREGULERINGSPLAN

ÅS SENTRALOMRÅDE

HØRINGSUTKAST MAI 2019

Datert 30.05.2019

Innholdsfortegnelse

1. Introduksjon	4
1.1 Forord	4
1.2 Sentrale begreper	5
2. Bakgrunn for områdereguleringen	6
2.1 Formål med planarbeidet	6
2.2 Bakgrunn	6
2.3 Tidligere vedtak i saken	7
3. Planverktøy	8
3.1 Plantype	8
3.2 Planavgrensning	8
4. Planprosessen	9
4.1 Organisasjon	9
4.2 Kunnskapsgrunnlaget	9
4.3 Medvirkning og gjennomgang av innspill	11
5. Forholdet til eksisterende planer og retningslinjer	16
5.1 Statlige planretningslinjer	16
5.2 Regional plan for samordnet areal og transport	16
5.3 Kommuneplan for Ås	18
5.4 Forhold til gjeldende reguleringsplaner	19
5.5 Andre føringer	22
6. Beskrivelse av planområdet	23
6.1 Ås tettsteds historiske utvikling	23
6.2 Avgrensning av delområder	25
6.3 Beskrivelse av delområder	25
6.4 Overordnet grønnstruktur	30
6.5 Vei- og trafikk	31
6.6 Kulturmiljø	32
6.7 Sosial infrastruktur	33
6.8 Idrett	34
6.9 Vann, avløp og overvann	35
7. Beskrivelse av planforslaget	36
7.1 Hovedgrep	36
7.2 Overordnet vei- og gatenett	37
7.3 Overordnet grønnstruktur	42
7.4 Bebyggelse og anlegg, arealutnyttelse og høyder	47
7.5 Beskrivelse av delområder	50
7.5.1 Ås sentrum	50
7.5.2 Nordre Moer	53
7.5.3 Moerveien/Sagaveien	59
7.5.4 Langbakken	61
7.5.5 Gamleveien	67
7.5.6 Kaja	72
7.5.7 Søråsteigen	72
7.6 Krav om detaljreguleringsplan	73
7.7 Bruk av kvalitetsprogram	74

8. Beskrivelse av virkninger av planforslaget	75
8.1 Støy	75
8.2 Fare for forurenset grunn	75
8.3 Trafikk	76
8.4 Energiløsninger	78
8.5 Kulturminner og kulturmiljø	79
8.6 Naturmiljø	80
8.7 Tilgjengelighet til rekreasjonsområder	81
8.8 Barn og unge	82
8.9 Folkehelse	82
8.10 Handel og næring	84
8.11 Virkninger for stedets karakter, byform, landskap og estetikk	87
8.12 Sammenstilling av virkninger	89
9. Risiko og sårbarhet – Avbøtende tiltak	91
10. Gjennomføring av plan	93
10.1 Finansieringsmodell	93
10.2 Rekkefølgekrav	94

1. Introduksjon

1.1 Forord

Ås er i vekst. Flere mennesker ønske å komme til kommunen for å jobbe, bo og stifte familie og flere virksomheter ønsker å flytte hit. Det gir kommunen både utfordringer og muligheter.

Med økt press på arealreservene, er det mange hensyn som skal tas, og mange interesser som må vektes opp mot hverandre. Valgene som tas nå, vil ha følger langt frem i tid. Statlige investeringer som Follobanen, og et nytt større universitet, vil gi ringvirkninger som utvilsomt vil berøre tettstedet.

Vi har mye å være stolt av i Ås som det er viktig å ta hensyn til i planleggingen. Sentrum er omkranset av et flott kulturlandskap som folk er glad i og det er mange verdifulle bomiljøer både i og nær sentrum. Dette er med på å skape kommunens identitet som vi må ta vare på i den videre utviklingen.

Ås kommune ønsker med denne områdereguleringsplanen å sørge for at tettstedet er rustet for veksten. Vekst betyr nye investeringer som kan styrke tettstedet hvis de utnyttes riktig. Planen tilrettelegger for at det er plass til nye næringer som kan bidra til at sentrumsområdet kan bli en attraktiv arena for handel- og næringsdrivende. Dette vil danne grobunn for et større mangfold av offentlige møteplasser og steder. Gjort riktig, vil potensialet som ligger i økt befolkningsvekst kunne gjøre livet for både nye og etablerte Ås-beboere enklere, mer mangfoldig og mer innholdsrikt.

Områdereguleringsplanen er ambisiøs, men samtidig realistisk orientert. Planen representerer et forsøk på å løse de mange utfordringene tettstedet står ovenfor, men også gripe de mulighetene veksten gir.

Trine Christensen
Rådmann

Ellen Grepperud
Virksomhetsleder Samfunnsutvikling

1.2 Sentrale begreper

Planprogram

Et planprogram skal redegjøre for det kommende planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, og opplegg for medvirkningen. Planprogrammet skal omfatte premissene og utredningsbehovet for planarbeidet.

Planforslag

Begrepet omfatter forslaget til reguleringsplan. Et planforslag inneholder typisk en planbeskrivelse som redegjør for forslaget og beskriver foreslått arealbruk og øvrige virkninger av planens omfang. Planforslaget inneholder juridisk bindende reguleringskart som angir konkret arealbruk, samt bestemmelser. Med planforslaget følger ofte eksterne analyser og konsekvensutredninger, som kan omhandle særegne tema som ikke omfattes av planbeskrivelsen.

Reguleringsplan

En reguleringsplan fastsetter hvordan areal innenfor et avgrenset område kan utnyttes eller vernes. Reguleringsplan er et juridiske bindende dokument bestående av kart og bestemmelser. Reguleringsplanen gir nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging.

Områderegulering

Områderegulering er ment å være kommunenes planredskap for mer detaljerte, områdevisse avklaringer av arealbruken innenfor et avgrenset område. Detaljeringsnivået er typisk høyere enn i kommuneplanens arealdel, og skal vise blant annet byggegrenser, høyder og infrastruktur.

Slike planer skal lages av kommunen der overordnet plan – kommuneplanens arealdel - fastlegger at dette skal gjøres, eller der kommunen ut fra situasjonen ser behov for det. Det kan eksempelvis gjelde som ledd i en overordnet kommunal strategi for tilrettelegging for boligbygging og næringsutvikling i bestemte områder.

Områderegulering er en kommunal oppgave hvor kommunen selv i utgangspunktet forestår alle deler av planprosessen.

Offentlig ettersyn

Begrepet innebærer at planprogram og planforslag skal sendes på høring til alle statlige, regionale og kommunale myndigheter, samt offentlige organer, private organisasjoner og institusjoner som blir berørt av forslaget, til uttalelse innen en fastsatt frist. Minst ett eksemplar av forslaget skal være lett tilgjengelig for alle, slik at alle kan kunne sett seg inn i det. Varsel om offentlig ettersyn kunngjøres i en alminnelig lest avis på stedet, som direkte utsendelse, og gjennom elektroniske medier.

Arealutnyttelse

Arealutnyttelse beskriver forholdet mellom tomtearealet og omfanget av tillatt bebyggelse i et område. Områdeplanen bruker både områdeutnyttelse og totalutnyttelse i beskrivelsen av arealutnyttelsen i planområdet. Områdeutnyttelse beregner arealutnyttelsen i et større område som forholdet mellom tomtearealet og tillatt bebygd brutto areal på tvers av byggegrenser, og inkluderer avsatt grønnstruktur og veiareal i beregningen. For totalutnyttelse er beregning av arealutnyttelsen avgrenset til ett byggeområde, og beskriver forholdet mellom tomtearealet og brutto areal (%-BRA).

Rekkefølgekrav

Rekkefølgekrav beskriver hvilke tiltak som skal være enten etablert eller finansiert før det kan igangsettes arbeid med ny bebyggelse i et angitt område.

2. Bakgrunn for områdereguleringen

2.1 Formål med planarbeidet

Områdereguleringsplan for Ås sentralområde 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 være et sentralt knutepunkt i regionen, og sørge for at Ås utvikles i retning av et bærekraftig og kompakt tettsted med både urbane og rurale kvaliteter.

Planen har som formål å styrke kommunal planlegging av helhetlige utbyggingsmønstre og sammenhengende strukturer, og sørge for forutsigbarhet for grunneiere og eiendomsutviklere.

Planen skal støtte opp om utvikling av et effektivt transportnettverk og bidra til at all vekst i persontransporten tas med kollektiv, sykkel og gange (nullvekstambisjonen). I hovedtrekk viser områdereguleringsplanen for Ås sentralområde:

- Arealer for ny sentrums-, bolig og næringsbebyggelse
- Hvor tett og høyt det kan bygges
- Teknisk infrastruktur for et hensiktsmessig transportmønster for syklende, gående, kollektiv- og personbiltrafikk
- Areal til grønnstruktur, parker, møteplasser og friområder
- Områder hvor det skal vurderes strengere vern

2.2 Bakgrunn for planarbeidet

Bakgrunnen for arbeidet med en områdereguleringsplan for Ås sentrumsområde er for å møte de mulighetene utviklingen av universitetet og Follobanen gir Ås, og den befolkningsveksten som forventes.

I 1950 var det 5000 innbyggere i kommunen, og siden har kommunen vokst jevnt til dagens 20 000 innbyggere. På 1950-, 60- og 70-tallet var det sterk vekst. Omkring 3 % årlig i snitt. På 1980-tallet til i dag har det vært en jevn vekst på omkring 1-2 % i snitt. Prognosene til SSB viser en årlig veksten på ca 2,1 %. Det vil gi en økning til ca 30 000 innbyggere i Ås kommune i 2040. Ca 10 000 innbyggere bor i og rundt Ås sentrum. Det forventes at befolkningen i sentrumsområdet fortsatt vil øke. Det er flere årsaker til det.

Follobanen bygges ut for 25 mrd kroner, og i 2035 vil det gå tog til og fra Ås hvert kvarter, med reisetid under 20 minutter fra Oslo. Det gjør det mer attraktivt å bo her.

Veterinærmiljøet flyttes til Ås i 2020, og andre institusjoner på Campus vokser også. Det bygges for over 8 mrd på Campus. Dette er den største utbyggingen i universitets- og høgskolesektoren i Norge noen gang. Verdens mest avanserte og moderne fasiliteter for forskning og undervisning på veterinærmedisin bygges her. Med Veterinærhøgskolen og Veterinærinstituttet på plass vil det være ca 5200 studenter og 1700 ansatte ved universitetet. Sammen med tilgrensende institutter som Norsk institutt for bioøkonomi og

Nofima så er dette en betydelig arbeidsplasskonsentrasjon ca. 1 km fra sentrum. Det vil være nærmere 10 000 mennesker på universitetsområdet på dagtid.

Universitetet har ambisjoner om å bli Nordens «Silicon Valley» for biovitenskap og ønsker å trekke de fremste innen innovasjon og næringsutvikling til Ås for å utnytte den flotte infrastrukturen som vil bli etablert der.

Ås er pekt ut som en av 6 regionale byer i Akershus og med det viser regionale myndigheter at de vil satse på Ås og prioriter Ås når samferdselsmidlene skal fordeles.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Planprogram

Planprogrammet for områdereguleringsplanen ble vedtatt av kommunestyret i april 2015. Planprogrammet fastsatte føringene for hvordan planarbeidet skulle gjennomføres, og beskriver målene for planarbeidet, avgrensingen av planområdet og hvilke utredninger som må gjennomføres. Planprogrammet har vært et svært viktig grunnlag for gjennomføring av planarbeidet.

Fortettingsstrategi

Kommunestyret vedtok 21.03.2019 en fortettingsstrategi som senere har ligget til grunn for områdereguleringsplanen. Denne strategien viser kjerneområdet for fortetting, hvilke områder som bør bevares ut i fra kulturhistorisk verdier og hvilke områder som kan fortettes moderat.

Vei- og gateplan og teknisk-økonomisk utredning

Vei- og gateplan var til behandling i kommunestyret 21.03.2019 og der ble det vedtatt at det skulle utarbeides en teknisk-økonomisk utredning for en rekke infrastrukturtiltak. Denne utredningen ble behandlet i hovedutvalg for teknikk og miljø 11.04.2019 og der ble det vedtatt hvilke tiltak som skal innarbeides i områdereguleringsplanen, hvilke tiltak som skal utredes videre i høringsperioden og hvilke tiltak som ikke videreføres i områdereguleringsplanen.

3. Planverktøy

3.1 Plantype

Reguleringsplanen for Ås sentralområde er en områdereguleringsplan. Områderegulering er et egnet verktøy der hovedtrekkene i arealbruken er avklart gjennom kommuneplan, og der utviklingen av området kan komme til å la vente på seg eller skje over noe tid. Begrunnelsen for valg av områderegulering er uavhengig av områdets størrelse eller kompleksitet, eller om det er offentlige eller private som har tatt initiativet til å fremme planen.

3.2 Planavgrensning

Områderegulering av Ås sentralområde har et ambisiøst utgangspunkt for sin avgrensning. Området omfatter et areal på ca. 530 daa, og omfatter de aller mest sentrale arealene i Ås. Alle områdene planen omfatter er avsatt til utbygging i kommuneplan for Ås 2015-2027, og tilnærmet alle områder omfattes av tidligere vedtatte reguleringsplaner. Ettersom området er omfattende, er de berørte områdene beskrevet som delområder, redegjort for i kapittel 6.2.



Områdereguleringsplanens foreslåtte avgrensning

4. Planprosessen

4.1 Organisasjon

Planarbeidet ledes av enhet for plan, miljø og næring i Ås kommune. Planprogram og planforslag behandles av Hovedutvalg for teknikk og miljø (HTM), og vedtas av kommunestyret.

4.2 Utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag

Planprogrammet for områdereguleringsplanen beskriver hvilke utredninger som må gjennomføres som en del av planarbeidet. Som oppfølging er det gjennomført en rekke utredninger som omtales kort under. I arbeidet med utredningene har det vært en bred involvering av politikere og lokale ressurspersoner. To av utredningene har vært på høring og er politisk behandlet.

Kulturhistorisk stedsanalyse inkludert grønnstruktur (Asplan Viak 2016)

Formålet med utredningen var å få en oversikt over kulturhistoriske verdier og verdifull grønnstruktur i planområdet og gi anbefaling om hvilke områder som bør bevares og hvilke som kan fortettes. Resultatet av analysen er en rapport som viser hvilke områder som er sårbare for endringer ut i fra kulturhistoriske verdier og grøntstrukturverdier, hvilke som tåler fortetting i mindre skala og hvilke som kan utvikles/transformeres.

Vei- og gateplan og teknisk økonomisk utredning (Norconsult 2017, Sweco 2019)

Formålet med arbeidet var å lage en overordnet strategi for en mer bymessig utforming av det sentrale vei- og gatenettet der gående, syklende og kollektivtransport prioriteres fremfor privatbil og peke ut viktige ferdselsårer for ulike trafikantgrupper. Planen inneholder strategiske grep for utvikling av gatenettet på lang sikt. Planen viser også forslag til framtidig utforming av Ås stasjon og vurderer dagens og framtidig busstilbud og holdeplass-struktur. I tillegg inneholder den en parkeringsplan for sykkel og bil. Vei- og gateplanen var på høring og kommunestyret vedtok på grunnlag av planen hvilke infrastrukturtiltak som bør utredes videre som del av planarbeidet. Som en oppfølging av kommunestyrets vedtak er det gjennomført en teknisk økonomisk utredning som vurderer gjennomførbarhet, arealbeslag, kostnader og trafikale konsekvenser av infrastrukturtiltakene.

Som et grunnlag for arbeidet med parkering i vei- og gateplan er det gjennomført en spørreundersøkelse blant besøkende og næringsdrivende i Ås sentrum. Formålet med undersøkelsen var å dokumentere reisevaner, handlevaner og holdninger til parkering blant besøkende i sentrum. I tillegg ble holdninger og antatt behov for parkeringsplasser blant næringsdrivende kartlagt.

Fortettingsstrategier for Ås sentralområde (Asplan Viak 2017)

Formål var å gi et grunnlag for valg av utbyggingsstrategi for sentralområdet og se på hva de ulike områdene tåler av vekst. I vurderingene er det ikke bare tatt hensyn til kulturhistoriske

verdier og grønnstrukturverdier, men også sett på byform, mobilitet, nærmiljø og økonomi. Planområdet er delt inn i over 100 byggeområder og for hvert byggeområde er det satt en områdeutnyttelse.

I arbeidet er det utviklet og evaluert totalt 26 fortetningsstrategier i samarbeid med politikere. 21 har vært gjenstand for en innledende evaluering og vurdering, mens fem er evaluert og illustrert i detalj. Utredningen har vært på høring og kommunestyret har på grunnlag av utredningen og høringen vedtatt en fortetningsstrategi.

Håndtering av overflatevann (Ås kommune 2017)

Rapporten inneholder vurderinger og kart som viser potensielle områder i Ås sentralområde som er utsatt for oversvømmelse og kart som viser områder utsatt for 500-årselveflom. Det ble også sett på hvilken effekt fortetting har på avrenning, og rapporten gir anbefaling om lokale overvannstiltak.

Overordnet konsept for blå-grønne strukturer i Ås sentralområde (Asplan Viak 2019)

Følger opp «håndtering av overflatevann» og foreslår et konkret konsept for overordnet overvannshåndtering, grønnstruktur og møteplasser i sentralområdet. Konseptet er lagt til grunn for etablering av grønnstruktur og møteplasser i områdeplanen.

Boligmarkedet i Ås (Prognosesenteret 2017)

Rapporten viser hvordan kommunen best kan imøtekomme framtidens boligbehov. Den viser befolkning- og boligstatistikk på kommune- og grunnkrets nivå, resultater av en spørreundersøkelse blant gruppene 25 – 39 år og 55 – 69 år i Ås om deres boligpreferanser ved neste boligkjøp, og resultater fra Prognosesenterets nasjonale analyse "Future Living VII".

Barnetråkkregistreringer (Ås kommune 2016)

Det er gjennomført barnetråkkregistreringer på 6. og 8. trinn på barne- og ungdomsskolene i sentrumsområdet. Registreringene viser barns skoleveier, fritidsaktiviteter, steder de liker og steder de ikke liker.

Kartlegging og verdivurdering av friluftsområder (Ås kommune 2017)

Friluftsområdene i Ås sentrumsområde er kartlagt og verdivurdert.

Fortetting og transformasjon i sentrumsnære bebygde områder – Hvordan få til gode prosesser? (WSP/Oslo Met 2018)

Rapporten beskriver hvordan kommunen kan få til gode prosesser for fortetting og transformasjon i sentrum. Den inneholder en vurdering av kommunens rolle i slike prosesser og en vurdering av hvilke virkemidler kommunen kan og bør bruke, med konkrete råd for Søråsteigen boligområde.

Kartlegging og vurdering av egnet lokalisering for virksomheter i Ås (Vista Analyse 2018)

Målet med utredningen har vært å få bedre kunnskap om lokalisering av eksisterende og nye virksomheter i kommunen. Som et grunnlag for anbefalingene er det gjennomført samtaleintervjuer med bedrifter og gårdeiere i Langbakken, i sentrum, på Campus og med

bedrifter som kunne vært etablert i Ås men som ikke fant egnete lokaler for sin virksomhet. I tillegg er det brukt flere databaser som grunnlag for de statistiske analysene i rapporten. Analysen skal brukes som et grunnlag for rullering av kommuneplanen og som virkemiddel i arbeidet med områdereguleringen.

4.3 Medvirkning

Kommunen har gjennomført flere medvirkningsopplegg i utarbeidelse av områdeplanen. Det er holdt arbeidsverksteder gjennomgående i arbeidet med kunnskapsgrunnlaget, herunder kulturhistorisk stedsanalyse, vei- og gateplan og utredning av fortettingsstrategier. De to sistnevnte ferdige rapportene er i tillegg sendt på innspillsrunde gjennom en åpen offentlig høring. Tilbakemeldingene er redegjort for nedenfor.

Særlige opplegg har vært organisert for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen. Her er det gjennomført barnetråkkregistreringer i sentralområdet i samarbeid med aktuelle barneskoler, og det er holdt eget opplegg for elever ved Ås ungdomsskole om sentrumsutviklingen. Ved Ås videregående skole har sentrumsplanen vært tema for elever ved arkitektur og designlinjen, med fokus på utforming av byrom i sentrumsområdet og ved Ås videregående. Forslag til utforming av byrommene ble utstilt i Ås kulturhus. Videre er det gjennomført et eget kurs ved Arkitekthøgskolen i Oslo hvor sentrumsutvikling i Ås har vært tema for et semester ved institutt for urbanisme. Det ble produsert 17 forslag, og det ble holdt utstilling av forslagene i Ås kulturhus.

Planprogram for reguleringsarbeidet ble sendt på høring i perioden 1. august til 30. september 2015. Kommunen mottok 29 bemerkninger, fra offentlige myndigheter og privatpersoner. Innholdet i de ulike høringsuttalelsene er redegjort for nedenfor.

Samlet gjennomgang av kunngjøringsuttalelser ved varsel om oppstart

Kommunen mottok jevnt over positive høringsuttalelser fra offentlige myndigheter, privatpersoner og lokale foreninger til planprogrammet. Planprogrammets ambisjoner om et kompakt tettsted med korte avstander, gode gang- og sykkelforbindelser tilknyttet sentrale kollektivtraséer med redusert transportbehov for ny bebyggelse støttes, og i hovedsak peker uttalelsene på at planprossessen ivaretar de aktuelle utfordringene knyttet til utviklingen av Ås sentralområde i tiden fremover. De aktuelle utredningstemane beskrives som relevante. De mange uttalelsene vitner om et engasjement omkring planarbeidet, og bidro med flere gode innspill i en tidlig fase av arbeidet.

Arealutnyttelse

Overordnede myndigheter forventer høy arealutnyttelse og flerfunksjonalitet for eventuelt nye utbyggingsområder, og for områder som vurderes som velegnet for fortetting, kombinert med godt opparbeidede uteområder.

Næringsutvikling

Ambisjonen om å tilrettelegge for kunnskapsbedrifter deles av de aller fleste høringsuttalelsene.

Samferdsel og parkering

Flere uttalelser peker på behovet for en tydelig prioritering av trafikantgrupper, gode sykkelløsninger og strenge parkeringsnormer for sentrumsnære områder og for næringsarealer. Disse temaene redegjøres det for i planforslaget.

Flere av høringsuttalelsene peker på forslag til nye kryssløsninger og fokus på behovet for utbedring av fylkesveien gjennom Ås sentrum. Fremtidig utforming av FV152 som inkluderer gode tiltak for gående og syklende, trygge overganger og fornuftig trafikkavvikling har vært et sentralt tema i planarbeidet.

Kulturminner

Fylkeskommunen peker på at kommunen har et særlig ansvar for verning av nyere tids kulturminner, og forventer at det utarbeides kulturhistorisk stedsanalyse for hele planområdet, med særlig fokus på delområde 6 og 3. Kulturhistorisk stedsanalyse ble gjennomført i 2016 og følger områdeplanen.

Biologisk mangfold

Registrering av biologisk mangfold ved Åsmyra og for del av Søråsjordet må vurderes å inngå i kunnskapsgrunnlaget ved utarbeidelse av planforslag som berører disse områdene. Områdene var med når planområdet ble varslet, men er nå utenfor planforslagets avgrensning.

Offentlige utearealer

Flere uttalelser vitner om engasjement omkring de offentlige uterommene i Ås, som fortjener en oppgradering, og peker på ønsket om et grønnere preg i utearealene og i de bebygde miljøene for øvrig. Det er med planforslaget utarbeidet et overordnet konsept for grønnstruktur og møteplasser i sentralområdet.

Jernbanestasjonen

Flere av uttalelsene fokuserer på arealene omkring jernbanestasjonen, som oppleves som underutnyttet og lite attraktive. Bane NOR minner om jernbanelovens paragraf § 10, som beskriver svært restriktive muligheter for permanent bebyggelse innenfor 30 meter fra jernbanesporene. Planforslaget vil forholde seg til disse føringene. Tiltak som kan gjennomføres innenfor denne sonen kan inkludere vegetasjon, overdekt sykkelparkering, eller mindre omfattende bebyggelse.

Prioriteringsrekkefølge

Flere av uttalelsene peker på et ønske om å prioritere sentrum, sør- og vestaksene, samtidig som det totale arealbehovet og kapasitet innenfor planområdet må redegjøres for.

Arealbehov og fortettingsmuligheter innenfor hele planområdet er kartlagt gjennom arbeid med dimensjoneringsgrunnlag og fortettingsstrategier som følger planen

Medvirkning

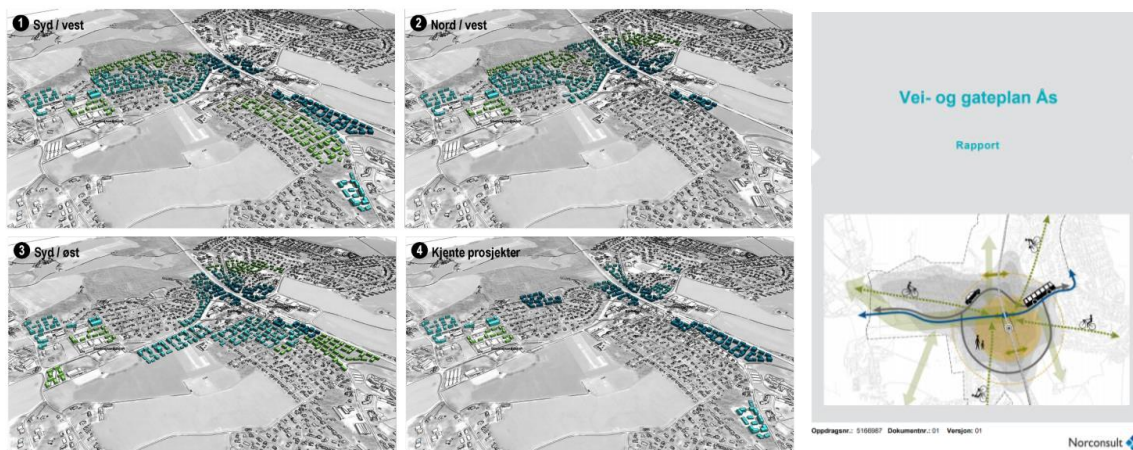
Flere uttalelser peker på viktigheten av og ønsket om utstrakt medvirkning i planarbeidet. Kommunen har gjennomført flere medvirkningsopplegg gjennomgående i arbeidet med planen, som redegjort for over.

Samlet gjennomgang av innspill til kunnskapsgrunnet

Fortettingsstrategier og vei- og gateplan for Ås sentralområde ble lagt ut til en offentlig innspillsrunde i perioden 22.09.2017-16.10.2017. Det kom inn til sammen 67 innspill.

I kommentarer til fortettingsstrategiene ble det gitt uttrykk for stor skepsis til omfattende fortetting av de sentrumsnære eneboligområdene, og det var større vilje til å omdisponere dyrka mark enn å omforme etablerte boligområder. Det ble gitt uttrykk for at kulturhistorisk analyse i større grad burde legges til grunn i etablerte boligområder. Blant de beskrevne fortettingsstrategiene foretrekkes derfor fortettingsstrategien som beskriver kjente prosjekter. Denne strategien utelater i størst grad eneboligområder. Innspillsrunden ga også innsikt i utfordringer knyttet til gjennomføring, bekymringer knyttet til høyder, utnyttelse og bebyggelsestyper i sentrumsutviklingen i Ås.

I kommentarer til vei- og gateplanen ble det påpekt at de foreslåtte tiltakene ikke var konsekvensvurdert og kostnadsberegnet. Noen tiltak ble trukket frem som ønskelig å utrede videre, bl.a. fylkesvei 152 som gate, Moerveien som sentrumsgate for syklende og gående, og en ny kryssing av jernbanen syd for sentrum. Mange mente at parkering bør skje i parkeringskjellere og i parkeringshus, slik at dagens parkeringsarealer kan frigjøres til byutvikling. Flere uttrykte også bekymring for at Herumveien/Søråsveien vil bli en gjennomkjøringsvei for nye utbyggingsområder sør for sentrum.



Fortettingsstrategier og vei- og gateplan som ble lagt ut til offentlig innspillsrunde

Samlet gjennomgang av tilbakemeldinger fra delområdevis medvirkningsmøter

Det ble gjennomført 5 delområdemøter i perioden 18.-28. mars 2019. Møtene hadde til sammen om lag 400 deltakere, og både beboere, utbyggere og andre interessenter var representert. I første del av møtet ble et foreløpig forslag til plangrep presentert, med særlig vekt på løsninger for det aktuelle delområdet. I siste del av møtet ble deltakerne plassert i grupper, som fikk i oppgave å beskrive positive og utfordrende sider ved det som ble presentert. Gruppene skulle også beskrive generelle kvaliteter som må ivaretas i planområdet.

Planprosess

Tilbakemeldingene fra møtene viser at det oppleves som bra at kommunen har hatt en åpen prosess med bred involvering. Flere kommenterer at det er positivt at kommunen lager en plan som setter rammene og legger til rette for en helhetlig utvikling. Samtidig uttrykker flere beboere at det lange tidsperspektivet skaper usikkerhet om fremtiden.

Tilrettelegging for sykkel og gange

Det bemerkes at det er bra med et overordnet grep for å få på plass et sammenhengende gang- og sykkelveisystem. Tilrettelegging for sykkel og gange langs Langbakken, Skoleveien og Rådhusplassen trekkes særlig fram som positivt. Det verdsettes at syklisters skiller fra fotgjengere med egne arealer.

Trafikk og parkering

Mange er opptatt av trafikk og tilgjengelighet med bil til sentrum. Flere mener det er bra at antall p-plasser på Rådhusplassen reduseres og at det blir mindre biltrafikk i sentrum. Andre påpeker at noen må bruke bil for å komme seg til sentrum, og at planen må ta hensyn til dette. Det kommenteres at gode g/s- og kollektivtilbud må etableres før man reduserer parkeringstilbudet. Parkering ønskes som hovedregel under bakken.

Mange er også bekymret for mer biltrafikk fra de nye utviklingsområdene. Dårligere trafikkflyt i krysset Langbakken/fylkesveien bekymrer.

Ny utbygging

Generelt er det stort engasjement om byggehøyder, og mange ønsker at makshøyder skal fastsettes i plankartet. Relativt høye hus (5 - 6 etg.) aksepteres nært sentrum og langs jernbanen på Moer. Bebyggelsen mellom Moerveien og Brekkeveien må tjene som en overgang mellom villabebyggelsen og høyere bebyggelse mot jernbanen. Det er delte meninger om hvor høye byggehøyder som egner seg på sydsiden av Løkkeveien og i sørlig del av Langbakken.

For ny bebyggelse som grenser til småhusområdene er folk opptatt av at byggehøydene må tilpasses dagens bebyggelse. Det ønskes at ny bebyggelse langs Sagaveien får lave høyder og forhager mot vest.

Langbakken beskrives som et område som trenger fornyelse, og mange grunneiere/næringsdrivende er positive til å utvikle området med boliger fremfor industri.

Samtidig er det noen næringsdrivende som ønsker å fortsette med dagens drift, og det påpekes av enkelte at det kan være vanskelig å finne alternative tomter.

Mange er også opptatt av kvaliteter ved den nye bebyggelsen, som gode sol- og lysforhold, aktive førsteetasjer og et grønt preg. Det må stilles krav til utbyggerne for å oppnå disse kvalitetene. Det blir ansett som positivt at kommunen setter rekkefølgekrav og sikrer bidrag til finansiering av felles infrastruktur.

Grønnstruktur

Det er stort sett positive reaksjoner på planens grep for ny grønnstruktur og allment tilgjengelige lekeplasser. Rådhusparken nevnes av mange som et sted som må tas vare på og videreutvikles. Det ønskes at grøntområdene utvides langs Brekkeveien, jernbanen og området øst for Moer sykehjem. Det nevnes som positivt at kvaliteter for områdene sikres i et kvalitetsprogram.

Forslaget om åpning av Hogstvetbekken får blandet mottakelse. Enkelte mener det vil bidra positivt til overvannshåndteringen, mens andre mener den vil bli en kuldegrop.

Bevaring og stedsidentitet

Det nevnes som viktig at det grønne preget i Ås tas vare på, og at noe gammel bebyggelse bevares. Det er positivt at en del småhusområder bevares, bl.a. Gamleveien og Vardeveien. Samtidig opplever beboerne at det er usikkert om hva som ligger i at områdene skal bevares. Noen er skeptiske til at trehusbebyggelsen langs Moerveien ikke er bevart.



Medvirkningsmøte for delområdet Nordre Moer



Folkemøte forutfor høring av kunnskapsgrunnlaget

5. Forholdet til eksisterende planer og retningslinjer

5.1 Statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Retningslinjene skal legges til grunn for planlegging og utøvelse av myndighet etter plan- og bygningsloven i kommuner, fylkeskommuner og hos statlige myndigheter. Hensikten er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer. Retningslinjene legger til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen, hvor det legges vekt på gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

Planlegging av utbyggingsmønstre og transportsystem skal samordnes, slik at det legges til rette for en mest mulig effektive, trygge og miljøvennlige transportløsninger. Dette innebærer korte avstander til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom transportmåter. Det skal legges vekt på å utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbygging i byggesoner for by og tettstedsområder, der hensynet til effektiv transport og bosetting skal avveies i forhold til vern av jordbruks og naturområder.

Innenfor gangavstand fra stasjoner/knutepunkter langs hovedårene for kollektivtrafikknettet, kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern, under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og det tas hensyn til kulturmiljøer og grøntstruktur.

I regioner der befolkningstettheten kan gi grunnlag for kollektivbetjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal det legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer. Sykkel som transportform skal tillegges vekt der det ligger til rette for det, og hensynet til gående og bevegelsehemmede skal tillegges vekt i planleggingen.

Regionale publikumsrettede offentlige eller private servicetilbud skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter.

Områdereguleringsplanen svarer til forventningene gitt av de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal og transportplanlegging, ved å tilrettelegge for et arealeffektivt, kompakt tettsted i tilknytning til kollektivknutepunktet ved Ås stasjon og fylkesvei 152, som sørger for gode forutsetninger for å styrke Ås sentrum som en attraktiv etableringsarena for et mangfold av handel, næring- og servicetilbud.

5.2 Regional plan for samordnet areal og transport for Oslo og Akershus

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er en konkretisering av de statlige retningslinjene og viser hvordan de bør følges opp i Oslo og Akershus. Planen ble vedtatt av Oslo bystyre og Akershus fylkesting i desember 2015. Denne planen legger føringer for areal- og transportutviklingen i de to fylkene og innebærer bl.a. et mer konsentrert

utbyggingsmønster i noen prioriterte vekstområder. Både staten og regionale myndigheter styrer etter planen i sine prioriteringer og sin planlegging innenfor samferdsel. Samtidig er det forventninger fra statlige og regionale myndigheter om at kommunen som arealmyndighet gjør det samme.

Ås er pekt ut som en av 6 regionale byer i Akershus og det forventes at minimum 90 % av bolig- og arbeidsplassveksten skjer i tilknytning til Ås sentrum og i grenseområdet mot Ski (jf brev datert 26.11.18 fra AFK). I hht føringene i regional plan skal potensialet for fortetting og transformasjon i de prioriterte vekstområdene utnyttes før nye arealer tas i bruk til byggeområder og det forventes høy arealutnyttelse. For regionale byer forventes en områdeutnyttelse på mellom 80 og 110 %. En mer konsentrert bolig- og arbeidsplassvekst gir bedre grunnlag for kollektivtransport og lokale tilbud og dermed kan flere nå daglige gjøremål ved å sykle og gå.

En konsentrert arealbruk må kombineres med bedre tilrettelegging for fotgjengere og sykelister slik at gange og sykling kan bli et naturlig førstevalg både for korte reiser og som del av kollektivreisen. Derfor er det en forventning om at kommunene setter av tilstrekkelig areal til infrastruktur for kollektivtransport, sykelister og fotgjengere.

Det er også en forventning om at de prioriterte vekstområdene utvikles med kvalitet. Kvalitetskrav i sentrumsområdene kan være til publikumsrettet virksomhet i 1. erg., utforming av by- og gaterom, forhold for gående, universell utforming, estetikk, miljøtilpasninger, samt ivaretagelse og bruk av kulturminner. Stedets særpreg bør brukes aktivt i planleggingen.

Områdereguleringsplanen har som ambisjon å gi svar på flere av utfordringene den regionale planen belyser. Gjennom planarbeidet er fortettingspotensialet i planområdet avdekket og planen legger til rette for en bolig- og arbeidsplasskonsentrasjon som tilsvarer den områdeutnyttelsen som regional plan forutsetter. I områdereguleringsplanen tilrettelegges det for nærmere 2700 boliger fram mot 2040. I tillegg avsettes areal til handel, service og kontorarbeidsplasser.

Med utgangspunkt i fortettingspotensialet som er avdekket i arbeidet med områdereguleringsplanen, framtidig utbyggingsbehov og de forventningene regionale myndigheter har til vekst i prioriterte vekstområder vil kommunen i arbeidet med rullering av kommuneplanen definere en langsiktig grønn grense.

Kvalitetsprogrammet, som er en del av områdereguleringsplanen, beskriver kommunens kvalitets- og miljøambisjoner i utviklingen av Ås sentralområde. Programmet er retningsgivende og skal brukes aktivt i dialogen med utbyggere.

5.3 Kommuneplan for Ås (2011-2023)

Kommuneplanen for Ås 2015-2027 ble vedtatt av kommunestyret 3.02.2016. Planen skal sikre en forutsigbar og framtidsrettet samfunnsutvikling, og sørge for en balanse mellom befolkningsvekst, arealutvikling og kommunens evne til å yte gode tjenester. Samfunnsdelen av kommuneplan beskriver mål for utviklingen av kommunen og arealdelen med planbeskrivelse og kart gir føringer for forvaltningen av arealer og andre naturressurser.

I henhold til kommuneplanen er det et mål å legge til rette for en gjennomsnittlig befolkningsvekst på 2 % per år fram mot 2027. 90 % av denne veksten skal i hovedsak skje i Ås tettsted og langs bussaksene, der dette ikke kommer i konflikt med jordvern, biologisk mangfold og nærfriluftsområder. Gang, sykkel og kollektive løsninger skal prioriteres foran privatbil i planlegging av nye områder og ved rehabilitering av etablerte områder. Det er også et mål og fremme klimavennlig arkitektur og byggeskikk, samt ivareta kulturhistoriske verdier som viktig ressurs i tettstedsutviklingen.

Ås sentralområde skal styrkes som kommunesenter. Det skal tilrettelegges for en kompakt tettstedsutvikling som sikrer grønnstruktur, kulturlandskap og naturverdier og som bidrar til et levende lokalsentra med handel, service, kulturtilbud og kontorarbeidsplasser. Det skal være enkelt å leve miljøvennlig i Ås sentralområde. Potensialet for fortetting og transformasjon i eksisterende byggeområder skal synliggjøres og utnyttes og den fysiske forbindelsen mellom Ås tettsted og universitetet skal styrkes.

Områdereguleringsplanen for Ås sentralområdet følger opp de føringene som er gitt i kommuneplanen. Planen forholder seg til arealene som er disponert for utbygging i kommuneplanen, og foreslår ingen nye utbyggingsområder. Områdeplanen avsetter arealer til sentrumsformål, boligformål, grønnstruktur og infrastruktur som legger grunnlaget for at det kan utvikles et levende sentrum som gjør at de som bor der kan få dekket sine daglige gjøremål. Planen legger til rette for at det skal være enkelt og trafiksikkert å gå, sykle og ta kollektivt. Arealer avsatt til grønnstruktur, byrom og lekeplaser og føringer gitt i kvalitetsprogrammet legger også til rette for at folk skal kunne trives og oppholde seg i sentrum.

Utredningsarbeidet som er gjennomført som del av planarbeidet har avdekket fortettpotensialet og pekt på området som ut i fra kulturhistoriske verdier bør bevares. Konfliktene i forhold til denne analyse er synliggjort.

5.4 Forhold til gjeldende reguleringsplaner

Områdereguleringsplanen omfatter et stort område, og berører områder som alle allerede er regulert tidligere. Områdeplanen legger således opp til enten å erstatte, eller å opprettholde en rekke gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet.

Der hvor det i plankartet til områdeplanen etableres nye arealformål, erstatter disse nye arealformålene arealformål og bestemmelser i eksisterende reguleringsplaner. For de delene av eksisterende reguleringsplaner hvor det ikke etableres nye arealformål, skal gjeldende reguleringsplaner fortsatt gjelde.

Områdene hvor eksisterende reguleringsplaner fortsatt skal gjelde er markert i plankartet med hensynssoner (H910_1-12).

Listen nedenfor redegjør for reguleringsplaner som i henhold til disse premisene enten helt eller delvis erstattes av områdeplanens kart og bestemmelser:

Ås sentrum		
Plan ID	Plannavn	Ikraft.
034	Endret reguleringsplan for omlegging av riksvei 152 gjennom Ås sentrum	1980
112	Ås stasjonsområde	1991
111	Østfoldbanen Ås stasjon - Vestby grense	1991
117	Reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for Østfoldbanen på strekningen Skigrense - Ås stasjon	1991
136	Kvartalene S10 og S14 i Ås sentrum: Gang- og sykkelvei langs jernbanen til Ås stasjon og Brekkeveien	1993
203	Endret reguleringsplan for Ås sentrum	2002

Moerveien/Sagaveien		
Plan ID	Plannavn	Ikraft.
018	Reguleringsplan for Søråsteigen	1976
114	Ås sentrum	1991
259	Endret reguleringsplan for Sagaveien 14	2011

Langbakken		
Plan ID	Plannavn	Ikraft.
044	Endret reguleringsplan for Langbakken/Askjemskogen	1981
052	Reguleringsplan for sentrum øst	1983
020	Reguleringsplan for et område i Myrveien	1989
275	Endret reguleringsplan for Myrveien 16 m.m.	2014

Gamleveien/Sentrum øst		
Plan ID	Plannavn	Ikraft.
052	Reguleringsplan for sentrum øst	1983
059	Del av Hogstvetveien	1984
082	Reguleringsplan for del av riksvei 152 - Sentralveien - med tilstøtende områder fra Solfallsveien til Kroerveien	1987
214	Reguleringsplan for Gamleveien 2	2006

Nordre Moer		
Plan ID	Plannavn	Ikraft.
114	Ås sentrum	1991
179	Reguleringsplan for del av Nordre Moer	2000
198	Reguleringsplan med tilhørende bestemmelser for Moer Nordre. Gnr. 54, Bnr. 3, Ås kommune	2004

Listen nedenfor redegjør for reguleringsplaner som på tilsvarende vis enten helt eller delvis fortsatt skal gjelde for områdene områdeplanen ikke erstatter med nye arealformål:

Ås sentrum		
Plan ID	Plannavn	Ikraft.
203	Endret reguleringsplan for Ås sentrum	2002
250	Brannstasjonstomta	2009
254	Endret reguleringsplan for Sentrum Nord	2009
267	Endret reguleringsplan for del av sentrum nord - Åstorget	2012
296	Moerveien 10	2016

Langbakken		
Plan ID	Plannavn	Ikraft.
187	Langbakken 9 - Krisesenteret	1999
241	Reguleringsplan for Ås stadion	2007

Nordre Moer		
Plan ID	Plannavn	Ikraft.
224	Moerveien 14	2004

Kaja boligområde		
Plan ID	Plannavn	Ikraft.
003	Reguleringsplan for Kajajordet	1957
021	Reguleringsplan for Sørhellinga - NLH	1976
085	Reguleringsplan for et område ved Kajajordet	1987
108	Reguleringsplan for gang- og sykkelvei mm. langs rv. 152 fra Meierikrysset til Skogveien	1991
125	Reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for vestre del av Kajaområdet	1991
244	Kaja barnehage	2008
260	Endret reguleringsplan for østre del av Kajaområdet	2011
311	Detaljreguleringsplan for del av Skogveien	2018

Søråsteigen boligområde		
Plan ID	Plannavn	Ikraft.
018	Reguleringsplan for Søråsteigen	1976
181	Reguleringsplan for Sagalund barnehage	1999
228	Reguleringsplan for Søråsteigen barnehage	2005

Forhold til pågående detaljreguleringsarbeid

Innenfor områdeplanens avgrensning er det tre igangsatte detaljreguleringsplaner. Disse er detaljreguleringsplan for Europankvartalet (R-304), detaljreguleringsplan for Åsgård skole (R-317) og detaljreguleringsplan Brekkeveien 19 m.m. (R-310). Reguleringsplanene er ikke endelig vedtatt og har ulik planstatus.

For Åsgård skole legger områdereguleringsplanen til grunn at gjeldende reguleringsplan opprettholdes frem til det foreligger ny detaljreguleringsplan for området.

For European skal et revidert forslag til detaljregulering for området legges frem til ny førstegangsbehandling, og vurderes i henhold til områdeplanens rammer.

For Brekkeveien 19 m.m. skal revidert forslag etter offentlig ettersyn revideres i henhold til mottatte høringsuttalelser og områdeplanens rammer før planen legges frem til annengangsbehandling.

5.5 Andre føringer

Kulturminneloven

Kulturminneloven forbyr i utgangspunktet alle tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredede kulturminner. Som kulturminner regnes alle kulturminner eldre enn reformasjonen i 1536, og erklærte stående byggverk med opprinnelse fra perioden 1537-1649.

Naturmangfoldloven

Loven sørger for en bærekraftig forvaltning av naturen som ivaretar:

- Mangfoldet av naturtyper og deres karakteristiske artsmangfold og økologiske funksjoner innenfor sine naturlige utbredelsesområder.
- Artene i sine naturlige utbredelsesområder og deres genetiske mangfold og levedyktighet.

Videre inneholder loven retningslinjer for offentlig beslutningstaking (jf §§ 8-12) deriblant:

- At offentlige beslutninger i rimelig grad skal bygge på vitenskapelig grunnlag om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger.
- Å være «føre var» og unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet, når det ikke foreligger tilstrekkelig kunnskap om tiltakets virkninger for naturmiljøet.
- At kostnader ved avbøtende tiltak skal bæres av tiltakshaver.

6. Beskrivelse av planområdet

6.1 Ås tettsteds historiske utvikling

Kapittelet redegjør for Ås tettsteds utvikling og planhistorie i svært korte trekk.

Den moderne historien til Ås tettsted begynner med etableringen av Smålensbanen og Ås stasjon i 1879, og etablering av «*Den høiere Landbrukshøgskole paa Aas*» i 1859. Med jernbanen ble bygdas sentrum flyttet fra Korsegården/Brønnerud til Ås.

Handelsvirksomheten økte og bebyggelsen vokste fram. Dette legger grunnlaget for dagens bosettings- og næringsstruktur.

I perioden frem til først verdenskrig er tettstedet preget av å være et landbrukssamfunn, men i mellomkrigstiden opplever bygda en vridning i sysselsettingen mot nye næringer.

Den første reguleringsplanen kommer i 1947. Politikerne vedtar med den noen hovedprinsipper for stasjonsbyens utvikling. I takt med samfunnets øvrige modernisering i etterkrigstiden, etableres moderne bygårder i Ås sentrum omkring 1960. Blant annet ble den gamle brannstasjonen, bankbygget og hotellet i Moerveien oppført i denne perioden.

Bilismen gjør seg gjeldende i Norge og Ås, og kommunen legger til rette for romslige eneboligtomter og selvbygging. Boligfeltutbygging blir gjennomført på Kaja, Søråsteigen og ved Askjemskogen. Tillagt vekt til vern av dyrka mark i området setter en stopper for flere av 1950- og 1960-tallets boligplaner. Jordvernet står fortsatt sterkt i Ås i dag.

På 70-tallet innvier Ås sitt eget kulturhus med konsertsal, kino og bibliotek som del av det nye rådhuskomplekset. Tidlig på 80-tallet er Ås kino Norges best besøkte kino per innbygger.

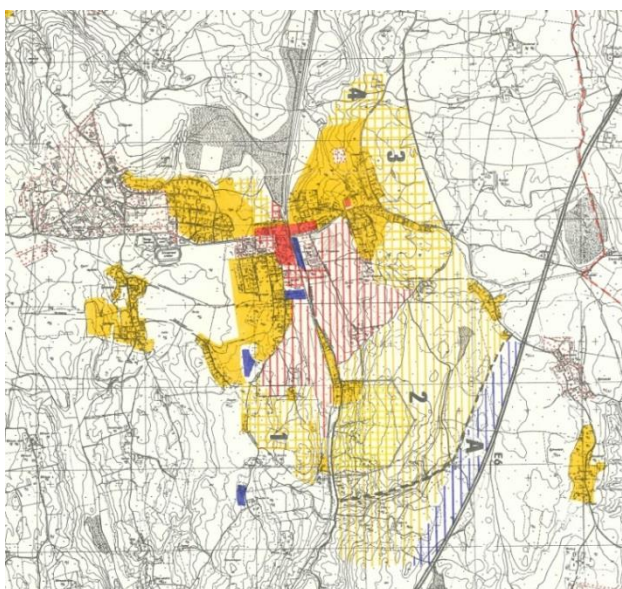
Ønsket om en omlegging av riksveien blir fremtredende utover 70-tallet. Den blir lagt i kulvert under jernbanelinjen mot slutten av 80-tallet. Trafikken flyter fritt, og den karakteristiske jernbanebommen i sentrum blir fjernet.

Perioden frem til 2000 er preget av regulering av flere enebolig- og småhusområder i utkanten av tettstedet. Nordre del av Dyster-Eldor sør-øst for tettstedet er et slikt område. Et annet slikt område er Moerjordet i sør. Reguleringsplanen for dette området vedtas i 2003.

Etter 2000 får igjen Ås sentrum oppmerksomheten, og reguleringsplan for Ås sentrum vedtas i 2002. Den åpner for sammenhengende bebyggelse langs riksveien og langs Brekkeveien. I perioden 2006 til i dag fører det til sanering av mye av den eldre bebyggelsen som meieriet, brannstasjonen og eneboliger i Raveien. De nye leilighetskompleksene i kvartalsbebyggelse setter nå sitt preg på tettstedet.



Flyfoto av Ås sentrum fra 1948.



Generalplan fra 1966. Sentrums tre tilgrensende boligområder er markert i gult. Flere områder øst for sentrum foreslås som nye fremtidig utbyggingsområder, markert med gule og røde striper. Kun deler av planen er gjennomført.



Bebyggelsesplan for reguleringsplan for Ås sentrum fra 1981. I samme periode planlegges ny trasé for riksveien.

Reguleringsplanen la opp til bilfritt sentrum og gågate langs Moerveien, Raveien og deler av Skoleveien mot stasjonen, med forseggjorte torg mellom Rådhuset og Moerveien.

6.2 Avgrensning av delområder

I områdereguleringsplanen er planområdet beskrevet gjennom et antall delområder. Disse delområdene er betegnet som Ås sentrum, Nordre Moer, Moerveien/Sagaveien, Langbakken, Gamleveien/sentrum øst, Kaja og Søråsteigen. Kartet nedenfor beskriver delområdenes utstrekning og nummerering. Områdene er redegjort for enkeltvis.



Områdereguleringsplanens foreslåtte avgrensning av delområder

6.3 Beskrivelse av delområder

6.3.1 Ås sentrum

Ås sentrum er i områdereguleringsplanen betegnelsen på området vest for Østfoldbanen og øst for Åsgård skole. Området er å betrakte som de absolutt mest sentrale delene av tettstedet, og avgrenses av fylkesvei 152 i nord og Søråsteigen i syd.

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. Kvartalsbebyggelsen reguleringsplanen la til rette for er i dag fullt utbygd, med unntak av den gamle postgården og «Europankvartalet».

Området er i dag hovedsakelig bebygget med forretningsgårder og leilighetsblokker, men øvrig bebyggelse inkluderer også Ås stasjon, Ås rådhus og kulturhuset tilknyttet Rådhusparken i vest, samt enkeltstående eldre trehusbebyggelse. Landskapet er flatt, og i stor grad asfaltert og benyttet til parkering og veiareal. Området er beplantet med bytrær langs Moerveien, Skoleveien og Rådhusplassen som også utgjør tettstedets viktigste bymessige oppholdsarealer og ferdselsårer.



Ås sentrum sett fra krysset Rådhusplassen/Moerveien

6.3.2 Nordre Moer

Ås sentrum Syd er betegnelsen på området syd for postgården. Området er i dag bebygget med forretningsgårder og boligblokker, samt et knippe eldre brakker og industribygg. Området omfatter også en del landbruksareal.

Området avgrenses av Moer sykehjem i syd, Østfoldbanen i øst, Søråsteigen i vest og Ås sentrum i nord. Områdereguleringsplanen foreslår en avgrensning av området slik at det også omfatter bebyggelse langs Brekkeveien, samt de sydlige delene av kvartalsbebyggelsen i sentrum for å kunne sikre en helhet og kontinuitet langs strekningen.

Helt i sydvest omfatter avgrensningen av delområder også den såkalte «Maxbotomta» som består av et byggevareutsalg, Sagalund barnehage og grønnstruktur.

Området er disponert til kombinert bebyggelse og offentlig eller privat tjenesteyting i kommuneplan for Ås.



Sentrum syd sett fra Moer

6.3.3 Moerveien/Sagaveien

Moerveien/Sagaveien er betegnelsen på området syd for Ås sentrum, mellom Moerveien, Skoleveien og Sagaveien. I syd avgrenses området av etablert boligbebyggelse på Søråsteigen.



Eldre forretningsgårder og nye leilighetskomplekser langs Moerveien

6.3.4 Langbakken

Området omfatter industriområdet øst for Østfoldbanen og vest for Langbakken. I tillegg omfattes Esso-tomta vest for jernbanen.

Landskapet i området er planert i industriområdet. Terrengforskjellene i området er betydelige, sammenlignet med de øvrige områdene innenfor planens overordnede avgrensning.

Industribebyggelsen ved Langbakken består typisk av lager-, verksteds- og administrasjonsbygninger.



Variert industrivirksomhet i Langbakken

6.3.5 Gamleveien/sentrum øst

Avgrensningen omfatter bolig- og næringsområdene langs nordsiden av fv. 152, mellom Langbakken og Idrettsveien. I nord avgrenses området av idrettsbanen i tilknytning til Ås ungdomsskole.

Landskapet i området er kupert omkring boligbebyggelsen, men planert ved idrettsbanen.

Boligområdet er bebygget i stor grad med eneboliger av eldre standard, med innslag av noen leilighetskomplekser i de mest sentrumsnære områdene.



Forretningsgårder og veianlegg langs fylkesvei 152 øst i Ås sentrum

6.3.6 Kaja

Kaja-området ligger nordvest i planområdet, og er et av de første boligområdene i Ås, der deler har røtter som strekker seg langt tilbake i tid. Bebyggelsen består av eneboliger, rekkehus og blokker.

Området grenser til universitetsområdet i vest. Flere av husene var opprinnelig såkalte professorboliger tilknyttet universitetet, oppført fra omkring 1920. Kaja-feltet er kjent for å ha flotte opparbeidede hager. Tomtene er relativt store. Øst i området ligger også en serie atriumhus som ble bygget på 60-tallet i en helhetlig modernistisk stil.

I Lyngveien er det 113 leiligheter (store og små) i 5 borettslag. Denne bebyggelsen ble oppført fra 1962 til tidlig i 1970-årene. I Skogveien og Utveien er det flere rekkehus og firemannsboliger, og blokker med studentleiligheter. Flere villaer er ombygde til studentkollektiv eller inneholder hybler til utleie. Innenfor området ligger en kommunal og en privat barnehage.

Store deler av området er i dag regulert til bevaring, gjennom reguleringsplan for vestre del av Kaja-området og reguleringsplan for østre del av Kaja-området. Flere av bygninger i området er av høy arkitektonisk kvalitet og har historisk betydning.

Området har et oversiktlig og sammenhengende veinett som sørger for gode tverrforbindelser.

Kaja-området representerer en del av de tidligste utbygde områdene i Ås hvor tomtestruktur og bebyggelse i stor grad er bevart. Området avgrenses av fylkesvei 152 i syd, Åsmyra i øst, Åsmåsan i nord, og Campus Ås i vest. Landskapet i området er å betegne som flatt.



Eksempel på bevart eldre boligbebyggelse i Kajaområdet

6.3.7 Søråsteigen

Søråsteigen grenser til sentrumsområdet i nord og øst, og er et veletablert boligområde. Bebyggelsen består stort sett av eneboliger, det finnes også innslag av tomannsboliger, rekkehus og firemannsboliger i området, samt noe grønnstruktur. Området avgrenses av Skoleveien i nord, Søråsjordet i vest og Moer i syd. Moerveien avgrenser området i øst. Boligene er oppført i ulike tidsperioder, men en stor andel er oppført på 50-, 60- og 70-tallet. Området har et oversiktlig og sammenhengende veinett som sørger for gode tverrforbindelser innenfor området.



Eksempel på boligbebyggelse i Søråsteigen

6.4 Overordnet grønstruktur

Ås sentralområde har i dag store sammenhengende grøntområder rundt bebyggelsen som benyttes som tur og rekreasjonsområder. De sentrumsnære naturområdene er viktige for friluftslivet i tillegg til små løkker og skogholt mellom bebyggelsen. Jordene brukes aktivt til skigåing vinterstid.

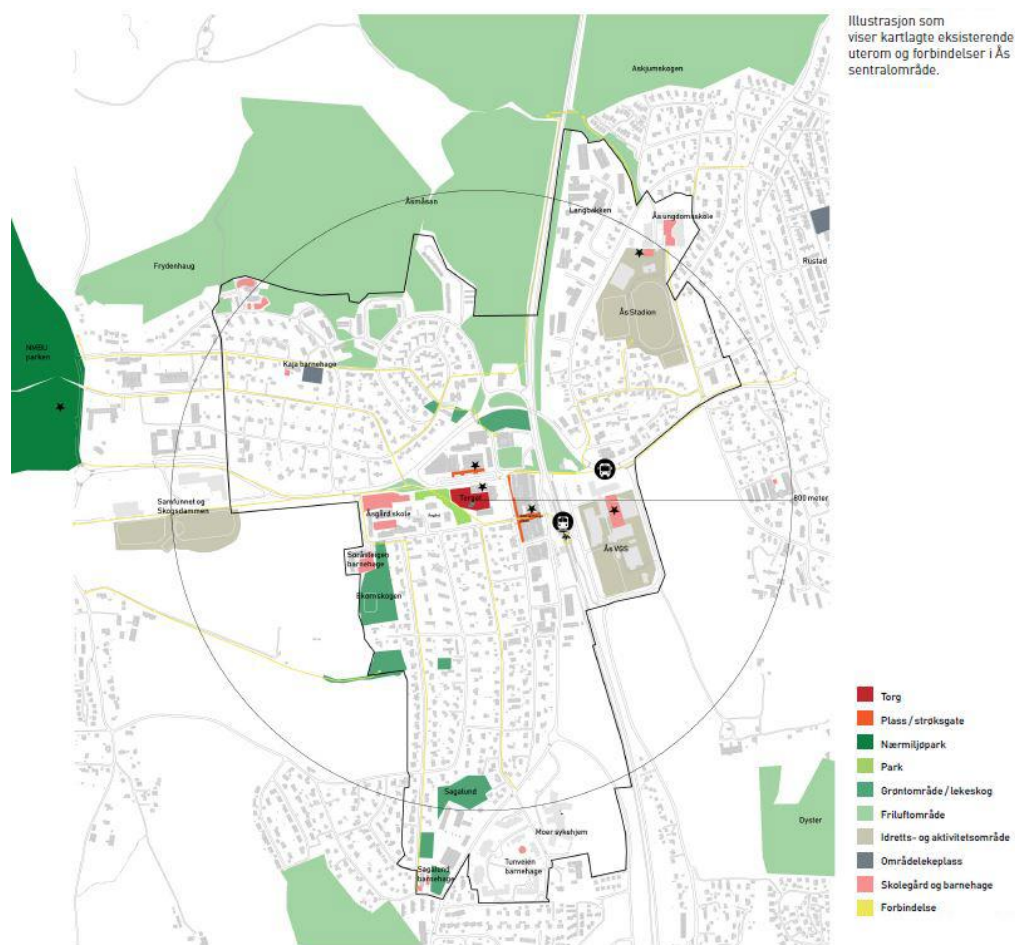
Rådhusparken ligger midt i tettstedet og er en sentral del av grønstrukturen. Parken er offentlig tilgjengelig og sikret som grønstruktur i kommuneplanen og gjeldende regulering.

Sentralområdet for øvrig preges av små grøntområder uten tydelig sammenheng eller funksjon. Et stort innslag av private hager gir tettstedet et grønt preg, men dette er ikke en del av den offentlig tilgjengelige grønstrukturen.

Nyere utbygginger i sentrum har i liten grad uterom og grønstruktur som bidrar til fellesskapet, med kun private uteoppholdsareal plassert på tak.

Flere store områder som i dag er offentlig eid har uutnyttet potensial som offentlig tilgjengelige uterom, eksempelvis området rundt Ås videregående skole/Ås-hallen og området rundt Ås stadion.

Stasjonsområdet har høy bruksfrekvens og er et sentralt sted i Ås, men preges av store, åpne asfalterte flater uten tydelig program.



Kartlegging av grønstruktur og møteplasser i sentralområdet (Asplan Viak, 2019)

6.5 Vei- og trafikk

Fylkesvei 152 er den viktigste mobilitetsåren lokalt i Ås, som både binder tettstedet sammen og sikrer god påkobling til det regionale veisystemet. Veien har to felt for biltrafikk, og venstresvingefelt i kryssene. Fylkesveien er en viktig kollektivtrasé, men har ikke egne felt for buss. Fartsgrensen er 40 km/t. Fylkesveien er forkjøringsregulert og har en ÅDT på ca. 12 000.

All biltrafikk mellom øst og vest i Ås sentrum går i dag gjennom undergangen på fv. 152. Fotgjengere og syklistene kan krysse under jernbanen ved stasjonen og ved Solli/ Søndre Moer, ca. 1,5 km sør for fv.152. I tillegg kan fotgjengere krysse jernbanen via gangbro i søndre del av stasjonen. G/S-undergangen i sentrum er om lag 4 meter bred, og har oppmerket skille mellom gående og syklende. Fotgjengere og syklistene kan også krysse over jernbanen i nord ved Grønnslett.

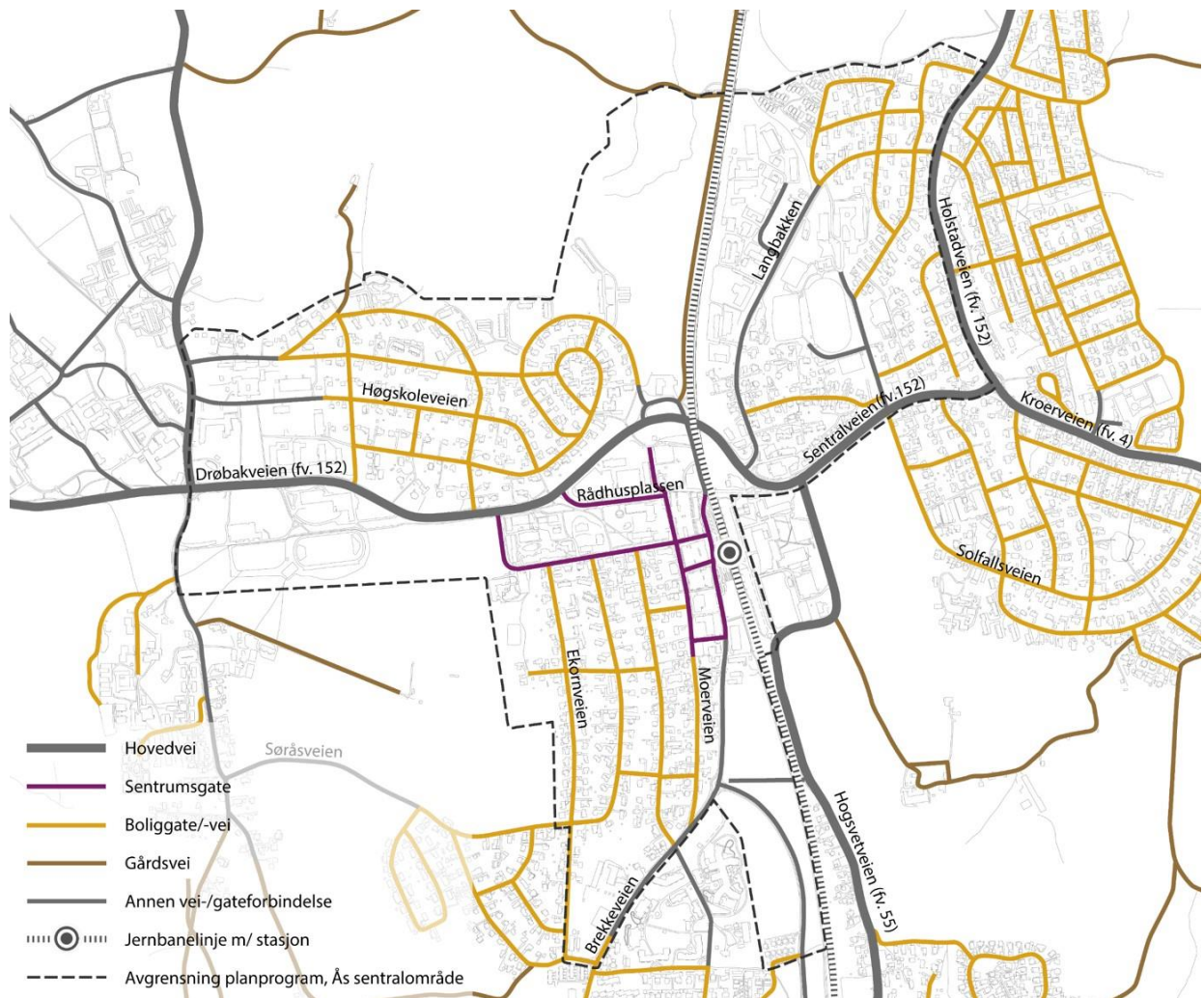
De viktigste samleveiene ut fra Fv. 152 er Langbakken, Brekkeveien og Idrettsveien. Veiene har to felt for biltrafikk og opparbeidet gang- og sykkelvei eller fortau. Langbakken og Idrettsveien er viktige skoleveier, blant annet for elever til/fra Ås ungdomsskole. Langbakken har også en del tungtrafikk til næringsområdene mellom veien og jernbanen. Skiltet hastighet er 30 km/t.

Resterende gatenett, som betjener sentrum og boligstrøk, har hovedsakelig lav trafikk, og fartsgrensen er de fleste steder 30 km/t. Sentrumsgatene i Ås omfatter Skoleveien, Rådhusplassen, Raveien og deler av Moerveien og Brekkeveien med sidegater. Gatene har usammenhengende, ofte ensidige fortau, brutt opp av parkering og inn-/utkjøring som gir lav prioritet for gående. Rådhusplassen er en bred gatestrekning med to kjørefelt for bil, tosidig fortau, kantparkering og et stort areal nord for veien som fungerer som parkeringsplass.

Det er generelt et bredt parkeringstilbud 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. Bane NOR har ca. 250 parkeringsplasser nær togstasjonen som er tilgjengelig for reisende med tog.

Ingen gater innenfor planområdet er tilrettelagt med egne arealer for syklistene, men det er kombinert gang- og sykkelvei langs deler av Langbakken, fylkesveien og Brekkeveien.

Dagens bussterminal opptar store arealer inne på stasjonsområdet vest for jernbanen. Kun 2 lokale busslinjer benytter i dag terminalen, i tillegg til buss for tog i perioder med stans på jernbanen. Den regionale bussruten mellom Ski, Ås og Frogn (510) kjører ikke innom terminalen, men har holdeplass på fylkesveien. Terminalen fremstår som overdimensjonert for dagens behov.



Oversikt over dagens veinett i Ås sentrum (Vei- og gateplan for Ås sentralområde, 2017)

6.6 Kulturmiljø

Det opprinnelige jordbrukslandskapet i Ås er fortsatt en synlig del av sentrumsområdet på grunn av det strenge jordvernet. Det er funnet spor etter en jernaldergård tilknyttet Nordre Moer og Sagalund.

Sporene etter den opprinnelige stasjonsbyen er blitt utvasket, men det finnes fortsatt gjenværende spor fra denne tiden gjennom bolig- og forretningsbebyggelse samt stasjonsbygningen. Deler av bebyggelsen er tatt ut av sin opprinnelige sammenheng, noe som gjør den mindre lesbar.

Boligfeltutbyggingen som ble gjennomført på Kaja, Søråsteigen og Aschjem etter andre verdenskrig og utover, er spesiell for Ås og er stort sett intakt og lesbar til tross for bygningsmessige endringer. Det er også flere gjenværende forretningsgårder i sentrum oppført etter andre verdenskrig som i dag er bygd sammen med nyere kvartalsstruktur basert på Niels Torps sentrumsplan.

Idrettsanlegget ved Studentersamfunnet og Ås stadion er fortsatt i bruk. Ås ungdomsskole ble oppgradert og endret på 1990-tallet. Det finnes mange gjenværende veistrukturer fra alle perioder intakt og i bruk.



Historisk kartlegging av Ås sentralområde fra kulturhistorisk stedsanalyse (Asplan Viak 2016)

6.7 Sosial infrastruktur

Skolene i sentrum er Åsgård skole (barneskole), Ås ungdomsskole og Ås videregående skole. Det er også tre barnehager innenfor planområdet: Søråsteigen, Kaja og Sagalund barnehage. Åsgård skole er en 2 –parallell skole og har i dag en kapasitet på ca. 410 elever. Fra høst 2019 flytter de inn på Ås modulscole med noenlunde samme kapasitet. De skal være lokalisert på

modulskolen frem til ny skole er bygd. Pr. nå er denne planlagt ferdig til skolestart høst 2023. Nye Åsgård skole bygges som en 4-parallell skole og vil ha en maksimumskapasitet på 784 elever.

Ås ungdomsskole har en maksimums elevkapasitet på ca. 540 elever. I løpet av høst 2019, på bakgrunn av nye befolkningsprognoser, skal det lages en skolebehovsanalyse for ungdomsskolene i Ås.

Ås videregående skole har totalt 1300 elever. Skolen er under ombygging og skal økes til 1500 elevplasser. Planlagt ferdigstillelse er skolestart i 2022. Det skal også bygges en ny idrettshall/flerbrukshall i samarbeid med kommunen.

Søråsteigen barnehage er en kommunal barnehage med plass til 94 barn i alderen 1-5 år. Barnehagen har i tillegg en avdeling, Mjølner, med plass til 25 barn og er lokalisert på Brønnerund skole.

Kaja barnehage er en privat barnehage med plass til 40 barn.

Sagalund barnehage har en kapasitet på 38 barn og er lokalisert på Moerfeltet.

Det vil komme en ny barnehagebehovsplan for Ås kommune høst 2019.



Nye Rustad skole, åpning høst 2019

6.8 Idrett

Ås stadion ligger ved Ås ungdomsskole og har kunstgressbane og friidrettsbane disponert av Ås idrettslag. Ved stadion ligger også en grusbane hvor det midlertidig er etablert en modulskole.

Storebrand stadion er en naturgressbane ved studentsamfunnet, vest for Ås sentrum. Stadion benyttes av NMBU Idrett og Ås Idrettslag.

6.9 Vann, avløp og overvann

Ås har flere stedlige forutsetninger som gir utfordringer med overvann, bl.a. høyt grunnvann og flatt terreng med lett påvirkelige dreneringslinjer og lite infiltrasjonsevne. Utfordringene blir betydelige når de kombineres med en økning av tette flater.

Per i dag er mye av overvannet i sentralområdet ledet enten ved avrenning eller som utslipp fra overvannsnett til rør/lukket bekk (Hogstvetbekken). Denne løsningen er svært sårbar og utsatt for overbelastning ved relativ korte returperioder. Flere områder har forsenkninger som skaper utfordringer med oppstuvning ved normale nedbørshendelser, jf. figur 9. Veiene på begge sider av jernbanen fungerer som dreneringslinjer/flomveier. Forsenkning i området rundt krysning fylkesveien og jernbanen er særlig utsatt for flom, i tillegg er krysningen avhengig av pumpe for å holde underganger fri for oppstuvning/innsig av grunnvann.

Det er gjennomført simuleringer av ledningsnett for drikkevann og spillvann i Ås sentralområde. Simuleringene viser god kapasitet for dagens situasjon, mens planlagt utbygging vil føre til at lednings- og pumpekapasitet må utbedres.

7. Beskrivelse av planforslaget

7.1 Hovedgrep

- Utvide sentrumskjernen med nye områder for bolig, handel, tjenester, arbeidsplasser og offentlige funksjoner
- Nye boligområder i gang- og sykkelavstand til sentrumskjernen
- Brede fortau og sykkelveier langs hovedgatene inn mot sentrum, og bilfrie gater i sentrumskjernen
- Et sammenhengende nett av grøntområder, byrom og møteplasser
- Utbygging som bygger opp om kollektivknutepunktet

Hovedgrepet for områderegeringsplanen for Ås sentralområde er sentrumsutvikling basert på nærhet, der alle er sikret tilgang til kollektivtransport, butikker og tjenester, barnehager og skoler, møteplasser, lekeplasser og attraktive grøntområder i gang- og sykkelavstand fra boligen.

Gatenettet oppgraderes med stor vekt på å sikre trygge og attraktive forbindelser for gående og syklende, som er ikke-ekskluderende ovenfor barn, unge og bevegelseshemmede.

I boligområdene settes det av rause utearealer, områdelekeplasser og grøntanlegg som er allment tilgjengelige og gir trygge rammer for opphold. Tettere utbygging krever at uteområdene tillegges stor vekt, og at de er av en slik kvalitet at folk kan og vil bruke dem.

Kommunens ambisjoner for miljø og kvalitet er tydeliggjort i et kvalitetsprogram som medfølger planen, og dette skal brukes aktivt i gjennomføring av områderegeringsplanen i oppfølgende detaljplaner.

Planen skal bidra til at sentrumsområdet styrkes som tettstedets viktigste møteplass. Flere boliger, kombinert med en utvidelse av sentrumskjernen, gir gode vilkår for å videreutvikle handel, tjenester og kulturaktiviteter som er allment tilgjengelige. Bilfrie gater, nye torg og en oppgradering av Rådhusparken gir fellesarealer som inviterer til lengre opphold i sentrum, og setter en ny ramme rundt de offentlige byggene rådhuset, biblioteket og kulturhuset.

De nye utbyggingsområdene bygger opp om Ås stasjon som et tilgjengelig kollektivknutepunkt, sentralt plassert i tettstedet, med gode overganger mellom buss og tog.

7.2 Overordnet vei- og gatenett

Mål for vei og gatenettet

Planen tar utgangspunkt i følgende overordnede mål for vei- og gatenettet i sentrum:

- 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.

Hovedgrep

Et finmasket nettverk av fortau, gågater, plasser og parker

God tilrettelegging for gående er et av de viktigste bidragene til økt byliv og enklere hverdagsreiser for folk flest. Det legges opp til et finmasket nettverk for gående i Ås sentralområde, der fotgjengere prioriteres i alle gater. Dette gir valgmuligheter, slik at gående kan komme seg dit de ønsker uten omveier, enten på brede fortau i hovedgatene, eller i rolige bolig-gater med lite trafikk. I sentrum legges det til rette for to nye bilfrie gater, som gir nye rom for servering, handel, møteplasser, aktiviteter, møblering og grønt. Prinsippene om universell utforming skal legges til grunn for utforming av alle løsninger.

Et sammenhengende sykkelveinett

For å gjøre det attraktivt å sykle i Ås legges det opp til et sammenhengende sykkelveinett av høy kvalitet. Syklende prioriteres på flere traseer inn til og gjennom sentrum fra omkringliggende boligområder. Langs trafikkerte gater som fylkesveien, Langbakken og Brekkeveien etableres det høystandard sykkelvei, adskilt fra både gående og biltrafikk. Sykkelveiene dimensjoneres med en bredde som tar høyde for vekst i sykkeltrafikken de kommende årene. I rolige bolig-gater som E Kornveien, Høgskoleveien, Kajaveien og deler av Moerveien vil tilrettelegging for sykling i blandet trafikk kunne være en god løsning.



Adskilt sykkeltrafikk langs hovedtraséer for syklende

Et fungerende kollektivknutepunkt

Ås sentralområde forventer en betydelig økning i antall buss- og togavganger de kommende årene. For å utnytte kollektivtilbudet best mulig, legges det til rette for korte og lesbare overganger mellom toget og de ulike bussrutene. De reisende skal enkelt forstå hvordan de skal bevege seg mest mulig effektivt for å bytte reisemiddel.

Det legges til rette for at en ny bussterminal for lokalbussene kan etableres langs fylkesveien, øst for jernbanen. Busstoppet Ås vgs. kan etableres noe lenger mot vest på fylkesveien, slik at avstanden til togstasjon og ny bussterminal blir så kort som mulig. Ved detaljutforming av bussterminalen kan det vurderes om den regionale bussruten også skal stoppe på terminalen sammen med lokalbussene.

Fylkesvei 152 vil også i fremtidens Ås være den viktigste traséen for busstransport gjennom Ås sentralområde. Det gjøres få endringer i framkommeligheten for bussen langs denne strekningen.

Tilgjengelighet til sentrum for alle

Ås sentrum skal være tilgjengelig for alle, også de som må bruke bilen for å komme seg dit. Hovedvekten av parkeringsplassene, og særlig plasser for langtidsparkering, skal konsentreres til parkeringshus i randsonen av sentrum. Parkeringsmuligheter i sentrumsgatene vil på sikt reduseres, og de gjenværende plassene reguleres for korttidsparkering, slik at plassene utnyttes effektivt med høy utskiftning. Plassering av HC-parkering nær viktige målpunkt som rådhuset, kulturhuset og butikkene i sentrum må vurderes nærmere ved oppfølging av planen.

Utbedringer på fv.152

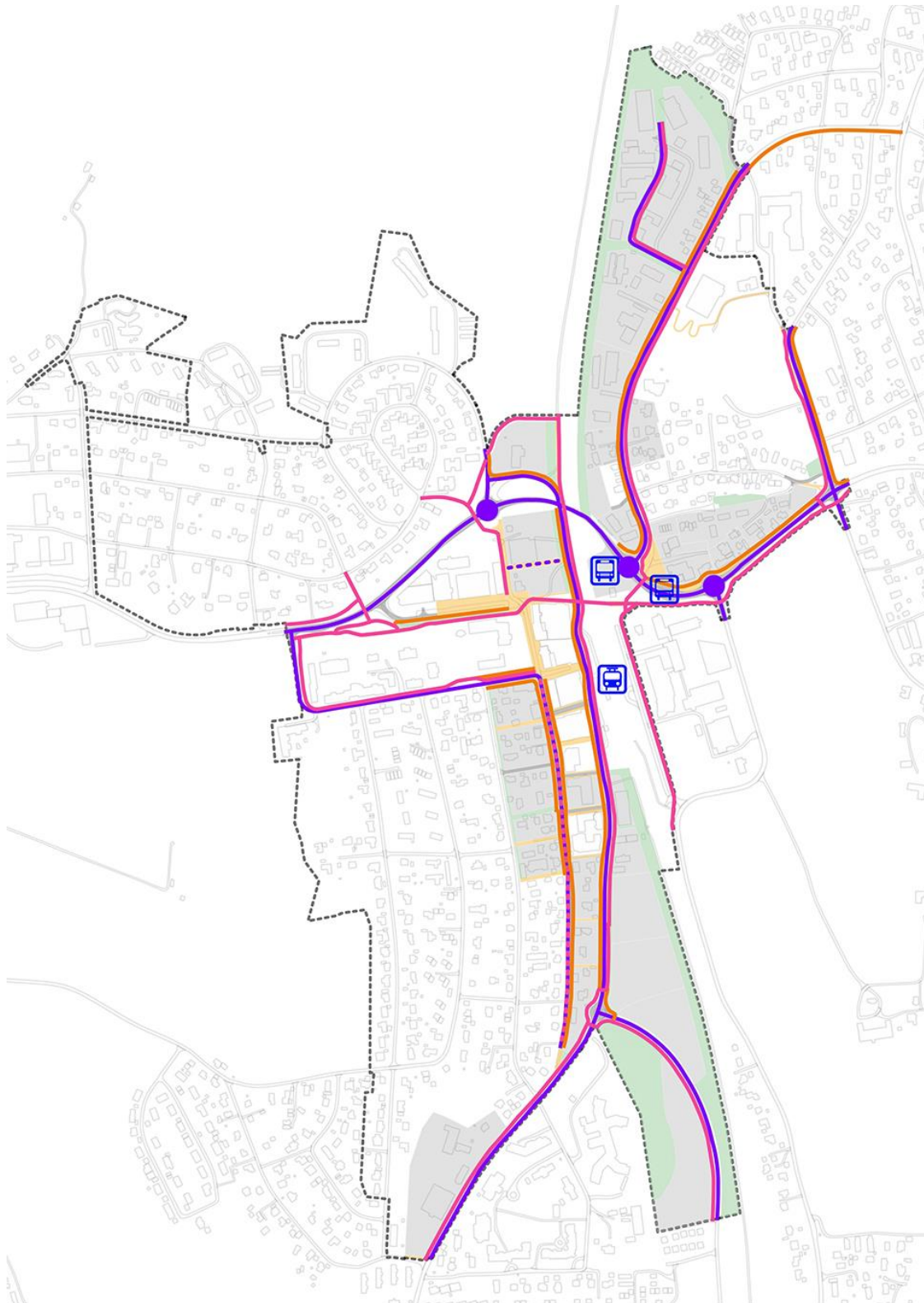
Øst for jernbanen oppgraderes fylkesveien med en ny hovedsykkeltrasé, og brede fortau med rom for beplantning på begge sider av veien. Hensikten er å gjøre forbindelsen mer attraktiv for myke trafikanter, samt å legge til rette for ny byutvikling langs strekningens nordside.

Det utredes flere alternativer for utbedring av kryssene på strekningen mellom Skoleveien og Idrettsveien. Kryssene fv.152/Brekkeveien, fv. 152/Langbakken og fv. 152/Hogstvetveien er i dag fullkanaliserte T-kryss. I løpet av planprosessen er det vurdert å stramme opp kryssene, det vil si at trafikkøyer i sidegatene fjernes, og at utkjøringen smalnes inn slik at det kun er rom for én bil i bredden per retning. Hensikten med å stramme opp kryssene har vært å gi enklere overganger for fotgjengere og syklister, spare arealer, og å prioritere buss- og biltrafikken på fylkesveien på bekostning av biltrafikken inn og ut av sideveiene. Løsningen setter et mer bymessig preg på fylkesveien, og gjør det noe vanskeligere å kjøre bil i Ås, i tråd med ambisjonen om at miljøvennlige transportformer skal prioriteres. Dersom trafikkavviklingen til sideveiene skal forbedres, kreves andre løsninger. Det utredes derfor alternative løsninger med rundkjøring i de tre kryssene. Utredningen er på nåværende tidspunkt ikke ferdigstilt, men høringsutkastet til områdeplanen avsetter tilstrekkelig areal til at rundkjøringer kan reguleres mer detaljert før andregangsbehandling av planen.



Sykkelhotell i stasjonsområdet bidrar til effektive hverdagsreiser. Eksempel fra Lillestrøm.

Oversiktskart - Nye infrastrukturtiltak i planområdet



Røde linjer viser nye sykkelveier med fortau, eller kombinerte gang- og sykkelveier

Oransje linjer viser fortau

Oransje flater viser gatetun, torg og plasser

Blå linjer viser kjøreveier

Blå stiplede linjer viser kjørevei med blandet bruk, som sykkelfelt eller som atkomstvei

Planens bidrag til nullvekstmålet

«Nullvekstmålet for persontransport med bil», heretter kalt nullvekstmålet, innebærer en målsetning om at persontransportveksten i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Tettere arealbruk, et mer effektivt kollektivtilbud og bedre tilbud til gående og syklister er blant virkemidlene som bidrar til at dette målet kan nås. Det er i tillegg nødvendig å kombinere dette med noen restriktive tiltak på bilbruken. Under vurderes planens bidrag til nullvekstmålet, fordelt på de viktigste virkemidlene. Hovedvurderingen er at planens viktigste bidrag til å nå nullvekstmålet er å legge til rette for en tettere arealbruk i gang/- og sykkelavstand til sentrum, i kombinasjon med en betydelig forbedring av forholdene for myke trafikanter. Planen vurderes å gi små eller middels store bidrag til et mer effektivt kollektivtilbud og mer restriktive forhold for biltrafikken.

Arealbruk

Planen legger til rette for at nye boliger, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner kan etableres innenfor en to-kilometers radius fra Ås stasjon. Arealbruken bidrar således til å styrke kollektivknutepunktet, og til at nye beboere vil få korte avstander til handel, tjenestetilbud og arbeidsplasser. En høyere andel boliger og arbeidsplasser sentralt gir også bedre vilkår for å utvikle handels- og servicetilbudet, slik at også dagens beboere kan få dekket flere av sine daglige gjøremål lokalt, uten bruk av motorisert transport. Arealbruken vurderes sånn sett å være det viktigste bidraget til å nå nullvekstmålet.

Arealbruken bidrar i mindre grad til å bygge opp om kollektivaksen fv. 152. Ny utbygging langs Langbakken og fv. 152 øst for sentrum kan gi flere brukere av busstoppet ved Ås videregående skole, mens ny utbygging på Moerjordet i syd antas å ha mindre nytte av busstilbudet.

Et bedre tilbud for gående og syklister

Nye sykkelveier og brede fortau legger til rette for effektive og trygge løsninger inn mot og igjennom Ås sentrum. Særlig syklende får et bedre tilbud enn dagens situasjon, med egne arealer separat fra fotgjengere og bilister i fylkesveien, Rådhusplassen, Langbakken, Idrettsveien, deler av Skoleveien og deler av Moerveien. Planen vurderes å ha høy grad av måloppnåelse på dette punktet.

Et mer effektivt kollektivtilbud

En flytting av bussterminalen som i dag ligger på vestsiden av stasjonen, vil gi et mer samlet knutepunkt, i tillegg til kortere kjøredistanse og bedre effektivitet for lokalbussene som skal betjene områdene øst for stasjonen. Flytting av holdeplasser i fylkesveien lenger vest, bidrar også til mer effektive bytter mellom tog og buss. Det legges ikke opp til egne bussfelt i fylkesveien, og det er usikkerhet knyttet til trafikkavviklingen for busstrafikken. Ny utforming av kryssene vil kunne påvirke fremkommeligheten for bussen. Dårligere fremkommelighet for bussen i fylkesveien vil kunne ha en negativ påvirkning på andelen kollektivreisende. Løsningene vurderes å bare gi delvis måloppnåelse på dette punktet.

Å begrense bruken av bil

Planen innebærer ingen konkrete restriktive tiltak for bruk av bil langs fv. 152 gjennom Ås sentrum. Dersom kryssene strammes opp slik at avviklingskapasiteten reduseres, kombinert med et bedre tilbud for gående og syklende, vil dette kunne bidra til at flere velger bort bilen på sine hverdagsreiser. Dersom det etableres rundkjøringer vil biltrafikken fra sideveiene få bedre forhold enn i dag, og trafikken kan potensielt øke. Trafikkavviklingen på fylkesveien er som nevnt usikker.

Hovedgatene Brekkeveien og Langbakken har tilnærmet ingen begrensninger med tanke på fremkommeligheten for biltrafikk.

Parkeringstilbudet i sentrumsgatene reduseres betydelig, som følge av at Rådhusplassen og deler av Moerveien stenges for biltrafikk, og at sykkelfelt erstatter parkeringsplasser i deler av Skoleveien og Moerveien. Redusert antall parkeringsplasser kan bidra til at noen færre velger å bruke bilen til sentrum. Særlig lokale tilreisende som har flere alternative transportmuligheter, vil kunne velge vekk bilen dersom parkering blir mer tungvint. Samtidig er det tilstrekkelig med plasser i parkeringshus i sentrum, til at biltrafikken ikke nødvendigvis reduseres. Enkelte bilister vil trolig også velge å dra andre steder dersom parkeringsplasser fjernes. Samlet sett vurderes det at planen i liten grad bidrar til å begrense bruken av bil.

7.3 Overordnet grønnstruktur

Overordnet grønnstruktur i området skal sørge for hensiktsmessig og sikker håndtering av overvann, bidra til å styrke grunnlaget for biologisk mangfold i Ås, samt sikre steder for rekreasjon for beboere og gi god tilgang til friluftsområder utenfor sentralområdet.

Blant de sentrale prinsippene til den overordnede grønnstrukturen i planområdet gjelder derfor:

- Måltrettet plassering og utforming av blågrønne strukturer som bidrar til at kapasiteten i overvannshåndteringen er tilstrekkelig, samt at vannet utnyttes som en ressurs i etableringen av grøntområder i planområdet.
- Sikre tilgang til attraktive felles uterom og grøntområder tilpasset ulike funksjoner og brukergrupper, innenfor kort avstand fra boligområder
- Etablering av nye, offentlig tilgjengelige uterom og blågrønne strukturer som del av utbyggingsområder
- Skape gode sammenhenger mellom grøntområder og sentrale forbindelser for gående og syklende i planområdet

Overvannshåndtering

Ås har flere naturlige vannveier og forsenkninger. Disse danner utgangspunktet for områdeplanens avsatte overordnede grønnstruktur. Grønnstrukturen i området er avsatt med utgangspunkt i terrengets utforming og allerede eksisterende strukturer i planområdet som håndterer overskudd av overvann. Disse strukturene omfatter grønnstruktur langs Moerveien og Brekkeveien i syd, og langs Østfoldbanen i nord og syd i planområdet.

Utforming av grøntområder og uterom skal bidra til at områdene fungerer som et åpent system for fordrøyning og bortledning av vann som ikke kan håndteres lokalt. Slik skal håndtering av overvann i planområdet bidra både til å gi en bedre opplevelse av grøntområder og uterom, og bidra til en mer hensiktsmessig og robust

overvannshåndtering. Generelt skal oppgradering av offentlige uterom og veier legge til rette for åpen håndtering av overvann som sikrer infiltrasjon, fordrøyning og flom. Blant annet bør dette inn som en del av oppgradering av veier og gater, slik at det avsettes areal for lokal overvannsdiskonering, eksempelvis i form av grønne grøfter, rabatter, regnbed el.l.

Flomvannveier, åpne bekker og dammer skal plasseres for å best mulig ivareta det opprinnelige vannsystemet, samt sørge for en bedre overvannshåndtering fra tette flater. Dammer vil i tillegg til fordrøyning også forbedre vannkvalitet mot Hogstvetbekken ved å tillate sedimentering og rensing av overflatevann. Løsningene skal ses i sammenheng med



Eksempel på åpen overvannshåndtering i boligområder

detaljplanlegging av delområder i forbindelse med oppfyllelse av fastsatt blå-grønn faktor i områdene.

For områder med etablert bygningsmasse vil vannveier måtte tilpasses eksisterende forutsetninger med hensyn til plass og utforming av gaterommet. Det presiseres at et vannsystem må være sammenhengende og ligge på bakkeplan for å fungere som åpent system.

Ved overganger og kryssninger kan vannveier dekkes med rist/bro. Opplevelsen av vann må ha særlig fokus i områder som skal brukes som møteplasser/torg.

Mellom jernbanen og Ås videregående skole er det lagt opp til åpning av Hogstvetbekken. Dette vil gi bedre kapasitet for vannføring lokalt i strekket, samt gi mulighet til fordrøyning i terskler langs åpningen som vil avlaste oversvømmelsesproblematikk nedstrøms.



Eksempel på åpen overvannshåndtering i veianlegg. Deichmanns gate i Oslo sentrum.

Det er også lagt opp flere fordrøyningsdammer som vil avlaste eksisterende overvannsnett. I områder som Langbakken, der større og tettere bebyggelse er planlagt, har man muligheten å innføre blågrønn struktur som utgangspunkt for byutviklingen. Her er det tenkt et grøntbelte med tilhørende vannvei. Dette vil gi mulighet til å legge opp all avrenning fra ny bebyggelse (tak, veier, andre flater) åpent mot vannveiene.

Bekkeåpning

I strekket fra fylkesvei 152, forbi Ås videregående skole på vestsiden, og videre syd langs Hogstvetveien ned til etablert bebyggelse langs Hogstvetveien er det foreslått å åpne Hogstvetbekken i et strekk på ca. 600m. Åpningen vil øke kapasitet lokalt og gi mulighet for fordrøyning som vil avlaste bekken lengre ned i systemet. Dette inngrepet vil i stor grad avlaste overvannshåndtering for deler av Ås sentrum da store deler av overvannsnett er tilknyttet Hogstvetbekken langs dette strekket. Terskler og valg av bekkeutforming vil gi mulighet for fordrøyning for å unngå problematikk ved overbelastning av lukket bekk nedstrøms. Det er anbefalt at Hogstvetbekken på sikt åpnes ytterligere langs hele strekningen på 1.6 km og at ev. kulverter under veier oppgraderes for relevante belastninger (flom 200 år).

Naturmiljø og biologisk mangfold

Ås sentralområde og tilgrensende områder har i dag forholdsvis mye grønnstruktur totalt som bidrar til å ivareta naturmangfold i området. Grønnstrukturen i Ås utgjøres av de store friluftsområdene i utkanten av tettstedet, de naturlige vegetasjonsområdene innenfor planområdet, enkelttrær (særlig huleeiker), hager og til dels tilgrensende jordbruksareal. De

sammenhengende arealene med hagemark er viktige som habitat for fugler, insekter og små pattedyr. Småhusområder med hager fungerer også som en buffer mellom større naturområder og det mer tettbygde sentrum.

I områdeplanen legges det opp til at store deler av de eksisterende villaområder med hagemark bevares, også av hensyn til naturmangfoldet. Eksisterende hule eiker og gamle enkelttrær er viktig habitat for insekter og sopp. Det tar svært lang tid før nyetablerte trær oppfyller samme økologiske funksjon som gamle trær, og det vurderes som viktig med en kontinuitet av store trær i landskapet. For byggeprosjekter i planområdet skal derfor store trær i byggeområder kartlegges og verdivurderes, slik at det kan stilles krav om bevaring av disse i behandling av detaljreguleringsplaner.

Overordnet grønnstruktur i planområdet skal videre bidra til å opprettholde og styrke naturmangfoldet, ved at det med utviklingen av nye bolig og næringsområder i planområdet også skal etableres et mangfold av grøntarealer med ulik størrelse, form og kvalitet.

Friområder og rekreasjon

Overordnet grønnstruktur i området er lagt slik at grønnstrukturen gir god sammenheng med offentlig tilgjengelige uterom, møteplasser og ferdselsforbindelser i planområdet. Fastsatt grønnstruktur er i hovedsak lokalisert slik at de knytter vesentlige forbindelser og uterom sammen til et sammenhengende nettverk.

Det anbefales derfor som et hovedprinsipp at sentrale, større uterom kobles til forbindelser og at disse uterommene utformes på en måte som tydelig viser at dette er offentlig tilgjengelige areal.

Det er imidlertid vesentlig at disse offentlige uterommene suppleres med private uterom og grønnstruktur i utviklingsområder som skal etableres samtidig med bebyggelse og infrastruktur i disse områdene. Plassering og utforming av den overordnede grønnstrukturen kan justeres ved detaljregulering, dersom det kan vises seg at dette er hensiktsmessig når øvrige formål legges inn.

Innenfor byggeområder både ved Nordre Moer og i Moerveien syd i planområdet og ved Langbakken i nordøst er det satt krav om opparbeidelse av nye uterom, herunder områdelekeplasser og torg, angitt med prinsipper for plassering, funksjon og størrelse og form. Områdene skal tilpasses aktuelle utviklingsprosjekter gjennom mer detaljert planlegging sett i sammenheng med foreslått bebyggelse.



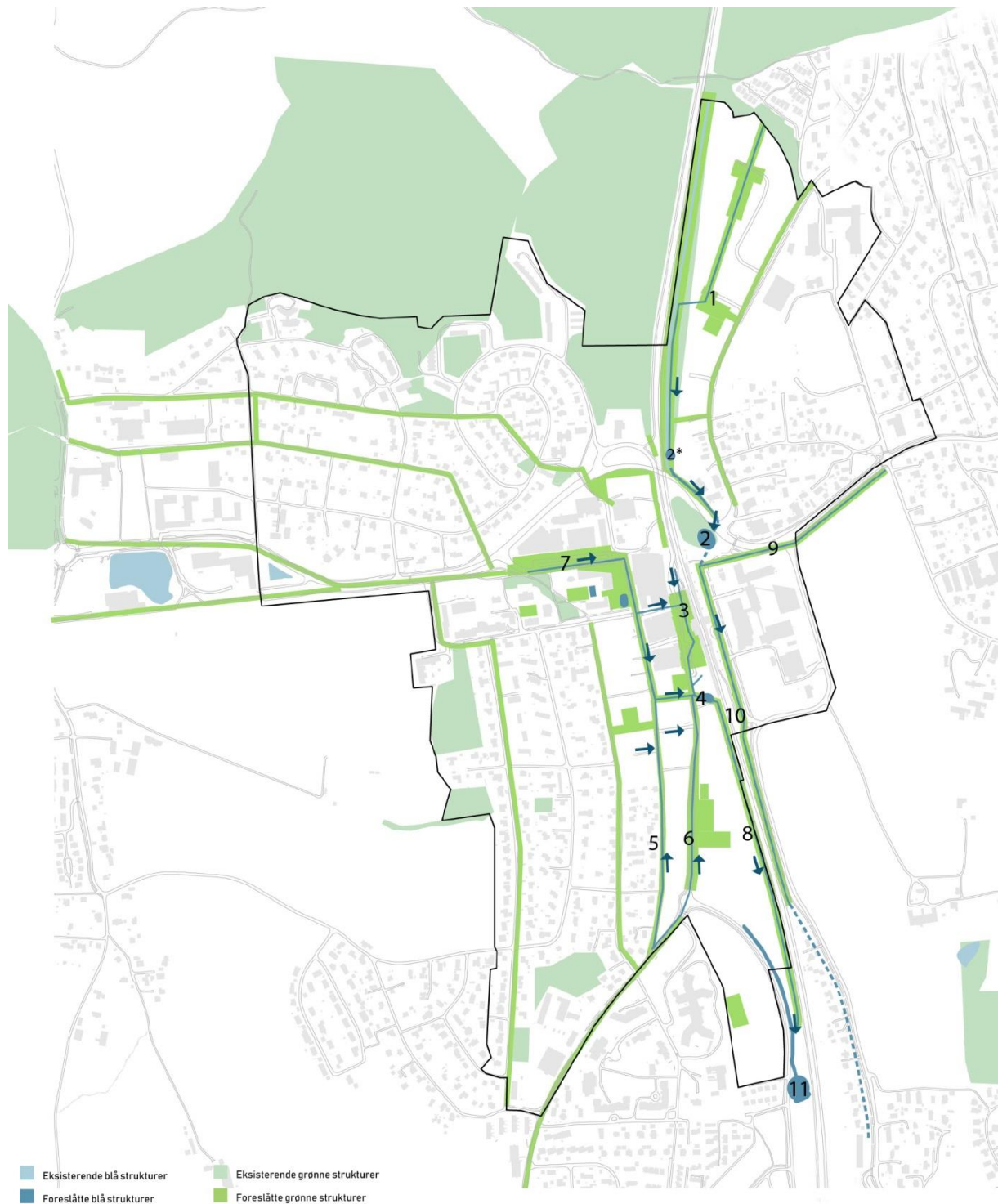
Eksempel på områdelekeplass i samspill med tilgrensende grønnstruktur

Større turområder tett på bebyggelse har stor betydning for fysisk aktivitet og folkehelse. I Ås er dette godt ivaretatt ved at flere

friluftsområder ligger nær sentrumsområdet, som Askjemskogen, Åsmåsan og Burumskogen. De fleste utviklingsområdene i sentralområdet har et slikt område innenfor 500 meters avstand. Disse områdene er foreslått opprettholdt som friluftsområder i områdeplanen. Til gjengjeld er det vesentlig at det sikres gode forbindelser gjennom turstier og grøntdrag frem til friluftsområdene i detalj planleggingen av utviklingsområdene.

I tillegg til friluftsområdene er det i Ås god tilgjengelighet til større offentlige uterom og møteplasser. Disse er til dels godt utviklet i dag og/eller de har potensial til å utvikles til varierte uterom som ivaretar en rekke funksjoner og brukergrupper, slik at de kan utgjøre nærmiljøparker med stor mulighet for bruk av hele befolkningen. Dette gjelder området omkring Ås Rådhus med Rådhusparken og Åsgård skole, området omkring Ås videregående skole og Åshallen, området rundt Ås ungdomsskole og Ås stadion. I tillegg har området rundt Moer sykehjem mulighet til å utvikles som et mer utpreget grøntområde.

Oversiktskart – Ny grønnstruktur for håndtering av overvann i planområdet



Kartet illustrerer de vesentlige vannveiene i planområdet. De vesentligste vannveiene er avsatt som grønnstruktur i planforslaget som tillegg til tiltak tilknyttet veianlegg.

Ved tre områder i grønnstrukturen bør det vurderes etablert fordrøyningsanlegg for å begrense hastighet og gi mulighet for naturlig rensning av overvannet. Disse områdene er markert som punkt 2, 4 og 11. Fordrøyningsanlegg kan også etableres i den sydligste delen av langsgående grønnstruktur øst for Østfoldbanen nord for fylkesvei 152.

7.4 Bebyggelse og anlegg, arealutnyttelse og høyder



Illustrasjon av byggeområdene områdeplanen omfatter. Bebyggelse er illustrert som forenklede volumer for å gi et inntrykk av omfang og sammenheng med øvrig sentrumsbebyggelse og boligområder.

Områder for bebyggelse og anlegg i planområdet er fastsatt som egne arealformål med arealutnyttelse og byggehøyder i plankartet. Arealutnyttelse er vist som totalutnyttelse (%-BRA) for hvert byggeområde. %-BRA beskriver forholdet mellom byggeområdets utstrekning, og antall tillatte kvadratmeter brutto areal for hvert område. Bygningshøyder og arealutnyttelse er gjennomgått i de delområdevis beskrivelsene av områdene.

Byggehøyder i planområdet varierer mellom 2 og 6 etasjer, der tilpasning til tilgrensende bebyggelse er tillagt vekt. I all hovedsak er bygningshøyder og arealutnyttelse holdt på et moderat nivå, med varierte byggehøyder mellom 2-4 etasjer for de fleste byggeområdene i planområdet, med visse unntak hvor det tillates høyere bebyggelse i opp mot 6 etasjer, og i ett tilfelle opp mot 8 etasjer ved Ås stasjon. Muligheten for å etablere enkelte høyere hus i byggeområder kan vurderes i detaljplanlegging av byggeområdene dersom det for øvrig bidrar til lav skala og nabolagskarakter i delområdene, eller om de er hensiktsmessig plassert som landemerker.

Høyder er beskrevet i plankart som etasjeantall i intervaller. Byggehøyder skal fastsettes med kotehøyder ved detaljregulering og hensyn til tilgrensende bebyggelse skal legges til grunn.

Områdeutnyttelse

Områdeutnyttelse beskriver forholdet mellom maksimalt tillatt brutto areal og tomteareal for flere byggeområder sett i sammenheng, i tillegg til areal avsatt til teknisk infrastruktur og grøntstruktur innenfor et avgrenset område. For sentralområdet er det beregnet områdeutnyttelse for hele planområdet, og for delområder slik de er avgrenset i planbeskrivelsen.

Områdeplanen omfatter et areal på **ca. 1145.000 m²**. Samlet foreslås maksimalt etablert **ca. 324.000 m²** brutto areal i byggeområdene områdeplanen fastsetter. For delområdene Kaja, deler av Sørsteigen og deler av Gamleveien foreslås det ikke nye byggeområder. Området hvor det foreslås ny bebyggelse omfatter **ca. 533.000 m²**.

Foreslått områdeutnyttelsen i planområdet samlet sett er som følge **ca. 55 %**, med grunnlag i tillatt bebyggelse og grunnareal for hele planområdet. Dersom områdene hvor gjeldende reguleringsplaner skal opprettholdes eller det skal vurderes vern ikke regnes med i grunnlaget, er områdeutnyttelsen for området hvor det foreslås ny bebyggelse **ca. 75 %**. Arealet omfatter stasjonsområdene samt veiareal langs fylkesvei 152.

Områdeutnyttelse beregnet for de avgrensede delområdene *Ås sentrum, Moerveien/Sagaveien, Nordre Moer, Langbakken og Gamleveien* er redegjort for i nedenstående tabell.

<i>Delområde</i>	<i>Områdeutnyttelse</i>	<i>Kommentar</i>
Ås sentrum	ca. 80 %	Inkluderer Åsgård skole, Rådhusparken og Rådhuskvartalet
Moerveien/Sagaveien	Ca. 130 %	Omfatter byggeområdene, grønnstruktur og tilgrensende veiers senterlinje.
Nordre Moer	Ca. 80 %	Omfatter byggeområdene, grønnstruktur og tilgrensende veiers senterlinje.
Langbakken	Ca. 75 %	Omfatter byggeområdene, grønnstruktur og tilgrensende veiers senterlinje.
Gamleveien	Ca. 100 % / 70 %	Beregningen omfatter delområdet enten med eller uten småhusområdet omfattet av H910_14 langs Gamleveien.

I retningslinjene om arealutnyttelse i regional plan for samordnet areal og transport Oslo og Akershus anbefales det at områdeutnyttelsen i regionale byer i Akershus bør ligge i intervallet 75 - 110 %. Planforslaget samsvarer således godt med forventningene i den regionale planen. Foreslått utnyttelse samsvarer videre med vurderingene om arealutnyttelse gjort i kommunens arbeid med fortettingsstrategier i Ås sentralområde i 2017.

Boligantall

Det legges til grunn for beregningen av antatt boligantall i områdene at gjennomsnittlig størrelse per boenhet i planområdet er på 80 kvm bruksareal, og at bruksarealet per byggeområde regnes som 80 % av samlet bruttoareal.

Samlet sett gir dette om lag **260.000 m²** bruksareal innenfor planområdet.

Videre legges til grunn at ca. 10 % av arealene sett under ett tas i bruk som næringsareal.

Med disse antagelsene lagt til grunn er det rimelig å anslå at det i byggeområdene kan gis rom for om lag **3000** nye boliger i planområdet, og **26.000 m²** næringsareal innenfor planområdet.

Bruttoareal og antatt bruksareal med anslag for boligantall fordelt på delområder fremkommer av tabellen under.

Delområde	BRA	S-BRA (80 %)	Antatt antall boenheter
Ås sentrum (European)	27.500	22.500	250
Moerveien/Sagaveien	42.300	34.000	380
Nordre Moer	116.200	93.000	1050
Langbakken	93.000	74.500	920
Gamleveien	45.000	36.000	400
Sum	324.000	260.000	3000

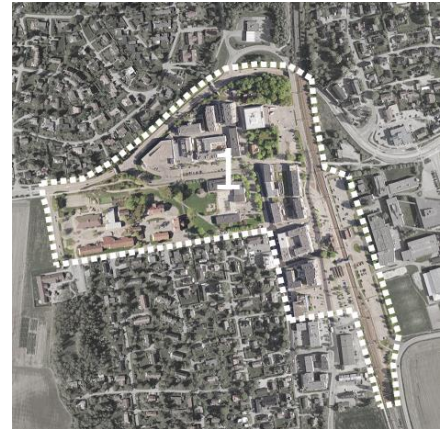
7.5 Beskrivelse av planforslaget for delområder

Kapittelet redegjør for konkrete tiltak knyttet til målsetting, bebyggelse og anlegg, grønnstruktur, veinett, og arealutnyttelse innenfor hvert delområde områdereguleringsplanen omfatter. Områdene omfattes også av krav om detaljregulering og fellesbestemmelser, redegjort for i kapittel 7.6.

7.5.1 Ås sentrum

Området omfatter dagens sentrumsbebyggelse i Brekkeveien, Moerveien og ved Rådhusplassen omkring Ås Rådhus, Rådhusparken og Åsgård skole. I tillegg omfattes stasjonsområdet ved Ås stasjon.

Områdereguleringsplanen legger til rette for fortsatt utvikling av Ås sentrum med sentrums- og boligformål med middels til høy arealutnyttelse. Området skal opprettholdes som sentrumskjernen i Ås, og det skal legges til rette for videre utvikling av områdets fotgjengerprioriterte arealer med møteplasser, grønnstruktur, handel- og servicefunksjoner. Samlet sett skal området fremstå som et hyggelig og representativt sentrum, med gode muligheter for byliv og trivsel.



Rådhusplassen sett fra vest fra undergangen under Østfoldbanen, med sykkelvei og utvidet torgareal. Ås kulturhus til venstre.

Overordnet målsetting for delområdet

- *Prioritering av gående og syklende*
- *Tilrettelegge for et aktivt byliv*
- *Etablere nye møteplasser*
- *Gatemøblering, beplantning*
- *Oppgradering av torgareal*
- *Oppgradering av Rådhusparken*

Bebyggelse og anlegg

I all hovedsak er det meste av dagens sentrumsbebyggelse allerede oppført, eller det er vedtatt detaljreguleringsplaner de siste 5-10 årene. Områdereguleringsplanen legger derfor opp til at gjeldende reguleringsplaner for disse områdene opprettholdes, med to unntak. Disse unntakene er for allerede igangsatte planprosesser i sentrumsområdet, herunder pågående reguleringsarbeid for Europankvartalet og pågående reguleringsarbeid for Åsgård skole.

Gjennom Europen-området legger områdeplanen opp til å etablere ny atkomst til området fra fylkesveien som også sikrer tilgjengelighet til sentrumsbebyggelsen i Raveien via Brekkeveien. Arealutnyttelse for ny bebyggelsen i området er foreslått til 250 % totalutnyttelse, sammenlignbart med forslag til behandling høsten 2018.

For området rundt Åsgård skole legger områdeplanen opp til å opprettholde gjeldende reguleringsplan. Denne vil bli erstattet av egen reguleringsplan for utviklingen av skoleområdet.

Grønnstruktur

I Ås sentrum er det Rådhuskvartalet som er det sentrale offentlige uterommet og som er av stor betydning for hele tettstedet som rekreasjonsområde og møteplass. Kvartalet innehar i dag en rekke funksjoner, og bør videreutvikles som parkanlegg, torg, møteplass, aktivitets- og lekeområde, slik at kvartalet til sammen utgjør en nærmiljøpark.

Øvrige deler av sentrumsområdet er svært preget av tette flater i form av store arealer avsatt til overflateparkering. For å sikre god avrenning i området bør vann ledes i renner fra Rådhusplassen via Moerveien og Brekkeveien mot fordrøyningsanlegg eller vannspeil sør for jernbanestasjonen. Herfra vil vannet renne videre langs Østfoldbanen og utbyggingsområdet ved Nordre Moer, og videre gjennom kulvert under jernbanen til Hogstvetbekken.

Et ytterligere vannspeil øst for Rådhuset kan ved videre utvikling av parkområdet heve områdets kvaliteter og skape en mer variert blågrønnstruktur i sentrumsområdet.

For stasjonsområdet vest for Østfoldbanen skal overflatevann fra overflater renne gjennom området via forsenking eller renne i terrenget eller ledes mot fordrøyningsanlegg syd for stasjonsområdet.

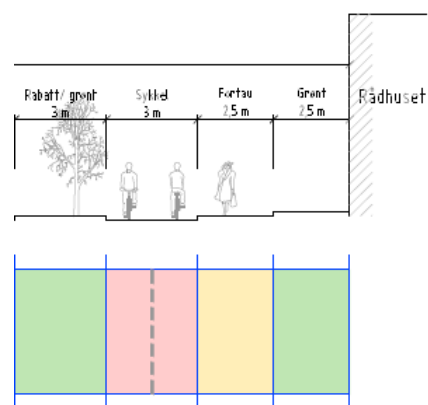
Veier, gater og byrom

Bilfrie gater og torg: Moerveien og Rådhusplassen

I sentrum reguleres Moerveien til gatetun og torg, og blir en del av et fremtidig bilfritt sentrum. Gatetun defineres som «et område fortrinnsvis beregnet for opphold og lek hvor motorisert trafikk har begrenset tilgang og omfang. Kjørende er gjennom skilting pålagt å vike for gående og kjøre i gangfart. Det er heller ikke tillatt å parkere uten at det er anvist spesielt. Gatetun bør ikke være oppdelt i kjørebane og fortau og bør ikke ha gjennomgående høydeforskjeller i gatens tverrprofil» (N100 Statens vegvesen, 2019, s. 24).

Rådhusplassen reguleres til torg øst for innkjøringen til parkeringshuset. Det legges til rette for at en separat sykkelvei kan etableres over Rådhusplassen, fra øst til vest. Der sykkelveien krysser Moerveien og fortsetter mot jernbaneundergangen, skal sykkelveien utformes slik at syklistene holder lav hastighet.

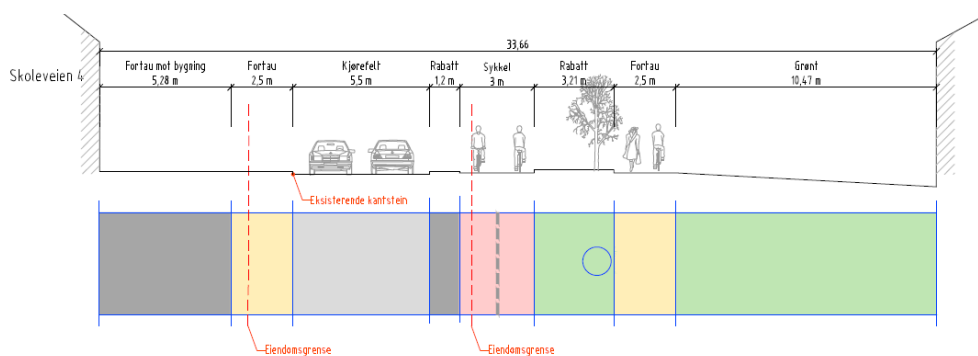
Områdereguleringsplanen legger således til rette for at dagens kjørevei med parkeringsplasser kan fjernes på sikt. Dette gir svært romslige arealer for opparbeidelse av torg, med plass til uteservering, beplantning, lekeplasser, aktiviteter, sykkelparkering o.l. Ved oppfølging av planen må det gjøres en nærmere vurdering av hvordan de nye torgene skal aktiviseres. Tilgjengelighet for varelevering og bevegelsehemmede som kommer til sentrum med bil, må også vurderes nøye før gjennomføring.



Tverrsnitt av ny sykkelvei over Rådhusplassen, sett fra vest

Sykkelvei langs Skoleveien øst for Rådhuset

Langs Skoleveien, øst for rådhuset, kan det etableres sykkelvei i stedet for dagens parkeringsplasser på nordsiden av veien. Eksisterende vegetasjon tas vare på, og danner et skille mellom sykkelveien og dagens gangvei. Vest for rådhuset kobles sykkelveien på tverrveien gjennom Rådhusparken. På sydsiden av Skoleveien reguleres dagens parkeringsplass til fortau. Arealene her er romslige, og det vil være mulig å etablere noen langsgående parkeringsplasser i stedet for fortau, dersom dette vurderes som ønskelig.



Tverrsnitt av Skoleveien mellom rådhuset og Skoleveien 4, sett fra øst

Parkering i sentrum

Planen legger til rette for at om lag 100 parkeringsplasser på Rådhusplassen, i Moerveien og i Skoleveien kan omdisponeres til torgareal ved gjennomføring av et bilfritt sentrum. Omdisponeringen kan gjennomføres når det vurderes at parkeringstilbudet i p-hus er godt nok til å dekke parkeringsbehovet, og i takt med at nye utbyggingsområder i gang- og sykkelavstand til sentrum utvikles. Ved oppfølging av planen må det gjøres en nærmere vurdering av hvor det kan etableres HC-plasser, for best å dekke ulike målpunkt i sentrum.

7.5.2 Nordre Moer

Området omfatter den sydlige enden av dagens sentrumsområde, Moerjordet og området mellom Brekkeveien og Moerveien syd for Ås sentrum. Områdereguleringsplanen legger til rette for utvikling av området til sentrumsformål og boligformål i områdene med middels til høy arealutnyttelse. Området skal utvikles som en utvidelse av dagens sentrumsbebyggelse mot syd og bidra til å øke mangfoldet av boligtyper i Ås, samtidig som utformingen av delområdet skal sikre god tilpasning til tilgrensede eneboligområder ved Søråsteigen boligområde i vest, og Moer sykehjem og eneboligområdene på Moer i syd.



Nordre Moer sett fra stasjonsområdet langs Brekkeveien i fremtidig situasjon, Nylundskvartalet til høyre.

Overordnet målsetting for delområdet

- Avgrense sentrumskjernen mot syd
- Etablere et nytt nabolag med en tydelig stedsidentitet og et trygt bomiljø
- Sikre god tilpasning til tilgrensende bebyggelse
- Skape gode ferdselsforbindelser til Søråsteigen boligområde i vest, Ås sentrum i nord og Moer i syd
- Etablere ny grønnstruktur og nye møteplasser i området
- Sikre gløtt og siktlinjer mellom Dysterjordet og Søråsteigen boligområde
- Legge prinsipper for grønn mobilitet til grunn for utviklingen av området

Bebyggelse, arealformål, arealutnyttelse og byggehøyder

Felt BS7, BS8, BS9, BKB2 - Sentrum nord/Moerjordet nord

I den nordligste delen av delområdet legges det til rette for å etablere bebyggelse med sentrumsformål i form av næringsbebyggelse, eller boligbebyggelse med forretningsvirksomhet. Ny bebyggelse skal etableres med åpne fasader i førsteetasjer med publikumsrettet virksomhet mot tilgrensende sentrumsgater. I sentrumsbebyggelsen kan det etableres hotell, kontorvirksomhet, kulturaktivitet/-produksjon eller handelsvirksomhet. Det legges opp til høy arealutnyttelse i området, med høyder inntil 4-6 etasjer, og en totalutnyttelse på mellom 200 til 300 %. I felt BS8 helt i nord tillates høyder opp til 8 etasjer, som vil kunne fremstå som et landemerke som bidrar til å ramme inn stasjonsområdet.

For felt BKB2 legges det til rette for områder med blandet formål. Her kan det åpnes for næringsvirksomhet, «start-up» kontorvirksomhet eller en kombinasjon av bolig og næringsformål. Feltet skal bidra til en overgang mellom sentrumsområder i nord og områder med mer utpreget boligkarakter i syd. Dersom det skal etableres boliger i feltet må det sikres gode uteoppholdsareal som blant annet er skjermet for støy fra jernbanen.

Felt B15, B16 og B17 - Moerjordet syd

I den sydligste delen av delområdet, ved Moerjordet, skal det tilrettelegges for boligområder med en tydelig nabolagskarakter og et trygt bomiljø. Området består av dyrka mark, og er lagt inn som et nytt utviklingsområde i områdereguleringen. Det legges opp til moderat til høy arealutnyttelse i området i høyder mellom 2 til 5 etasjer, og en totalutnyttelse på mellom 80 til 170 %.

Viktige hensyn i dette området er ivaretagelse og styrking av grønne kvaliteter. Dette gjelder særlig gløtt og utsyn mot Dysterjordet i øst, som skal sikres gjennom utforming av bebyggelse og i tverrforbindelser mellom områdene. I sør ligger Moer sykehjem på en karakteristisk høyde opp fra Askeveien, som skal opprettholdes som en grønn skråning, med mulighet til å etablere boligbebyggelse ved flatere områder i syd.

Landskapet heller fra vest mot jernbanen i øst. Ny bebyggelse må tilpasses terrengforskjeller i området, og det skal unngås høy lukket sokkel mot gate eller felles gårdsrom gjennom fornuftig bearbeiding av terrenget.

Brekkeveien går gjennom området og det skal etableres ny sykkelinfrastruktur og grønstruktur langs strekningen. Ny bebyggelsen henvendt mot Brekkeveien skal forholde seg til strekningen så Brekkeveien fremstår som en strøkgate med offentlig karakter. Ut mot strøkgaten kan det etableres lokale handel- og servicetilbud, eller fellesfunksjoner for boligene. Innganger mot gaten kan ha en halvprivat forsone.

Området er stort (ca. 200 x 70-130 m), og bør deles opp i mindre delområder. Det skal etableres en bebyggelsesstruktur som sikrer romslige grønne uterom med gode solforhold og et finmasket nettverk av trygge gangforbindelser til viktige målpunkt.

Parkering skal håndteres under terreng eller i felles parkeringsanlegg, slik at området i hovedsak blir bilfritt og gatetun eller tilsvarende også kan brukes til lek og opphold. Utearealer for bolig må skjermes for støy fra jernbanen.

Felt B12, B13 og B14 - Mellom Brekkeveien og Moerveien

Mellom Brekkeveien og Moerveien åpnes det for å erstatte eksisterende småhusområder med nye boligområder med høyere arealutnyttelse enn i dag. Områdene er angitt med en totalutnyttelse på mellom 100 og 120 %.

Området skal fungere som en buffer mellom nye utviklingsområder øst for Brekkeveien og småhusområdet vest for Moerveien. Ny bebyggelse i området må være tilpasset begge skalaer. Gjenkjennelig materialbruk skal brukes for å myke opp overgangen (f.eks. trevirke) til det etablerte småhusmiljøet i vest. Utsyn mot Dysterjordet i øst skal ivaretas i øst-vestgående tverrforbindelse og gjennom utforming av bebyggelsen i delområdet.

Landskapet i området heller fra høyden syd i Søråsteigen boligområde og mot Brekkeveien i øst. Ny bebyggelse i området skal håndtere terrengspranget og det skal unngås høy lukket sokkel mot tilgrensende gater eller felles gårdsrom. Moerveien skal fremstå som en rolig boliggate, og det skal anlegges en grunn forsone mot ny bebyggelse slik at gatas grønne preg opprettholdes, og høyder skal tilpasses eksisterende bebyggelse i opp til 3 etasjer.

Mot Brekkeveien vil første etasje antagelig bli ensidig på grunn av terrengfallet, slik at evt. boliger med inngang fra gateplan i Brekkeveien må være i to etasjer. Andre funksjoner på bakkeplan kan være fellesfunksjoner for boligene, mindre næringsarealer eller lignende, og innganger mot gaten kan ha en halvprivat forsone. Atkomst for bil til tomtene skal være fra Brekkeveien. Frisikt, snuradius osv. skal håndteres på egen tomt.

Terrengfallet vil gjøre at bebyggelsen kan bli høyere mot Brekkeveien enn mot Moerveien, noe som passer godt med tilpasning til tilliggende områder. Mot Brekkeveien tillates byggehøyder tilpasset nye utviklingsområder i øst, i opp mot 4 etasjer fra laveste terreng.

Området er relativt smalt i øst/vest-retning (ca. 40 x 60-100 m), og det er viktig at kvartalene får uterom som ikke oppleves som trange. Dersom et indre gårdsrom ikke gir tilfredsstillende solforhold, bør man vurdere å legge felles grønne utearealer i vest mot Moerveien.

Veier, gater og byrom

Moerveien

Nordre del av Moerveien skal utformes med tosidig fortau og sykkelfelt i veibanen langs de nye utviklingsområdene. Langs søndre del er det lagt opp til ensidig fortau på 2,5 meter på østsiden. For gående og syklende er det lagt opp til tverrforbindelser mot Brekkeveien for å sikre et finmasket gangnett for allmenn ferdsel i området.



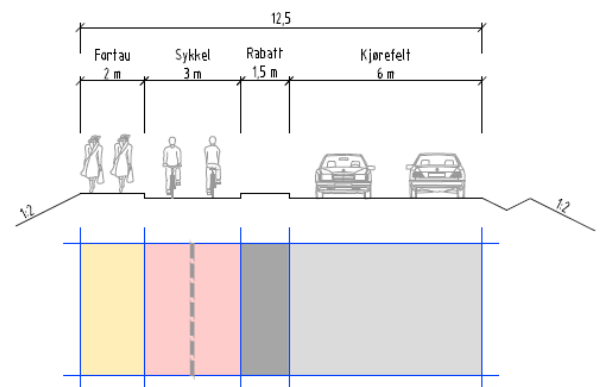
Eksempel på bruk av markeringer i veibanen

Det er ikke rom for egne felt for syklister i søndre del av Moerveien. Her kan veibanen oppmerkes med «*sharrows*» (se figur). Hensikten med tiltaket er å få syklister til å plassere seg mer strategisk i veibanen, samt gjøre bilister mer oppmerksomme på de syklende.

Løsningen kan bidra til å redusere utfordringer med systemskifter der det mangler infrastruktur, og binde sammen gater som er tilrettelagt for sykkel. Løsningen er ikke i tråd med dagens regelverk, men testes for tiden ut som en pilot av Vegdirektoratet.

Sykkelvei med fortau langs Brekkeveien

Langs Brekkeveien etableres en ny sykkelvei med 3 meters bredde. Sykkelveien legges på østsiden av kjørebanelen fra stasjonen i nord, til rundkjøringen med Askeveien i syd. Syd for rundkjøringen legges sykkelveien på vestsiden av kjørebanelen, for å etablere en hensiktsmessig sammenheng med utviklingsområdet ved Maxbo.



Arealer til ny jernbanekryssing

På Moerjordet avsettes arealer for å på sikt gi mulighet til å etablere en bro over Østfoldbanen som kobler Brekkeveien og Hogstvetveien. Ved etablering av en ny jernbanebro vil gjennomgangstrafikken fra syd kunne ledes utenfor sentrum, og det kan legges til rette for et bilfritt stasjonsområde. Tiltaket vil også gi bedre beredskap, i tilfelle hendelser som medfører stenging av dagens kulvert på fv. 152. Det foreligger ingen konkrete planer om å oppføre broen på kort sikt, og tiltaket er ikke et rekkefølgekrav til ny utbygging i delområdet. Arealet er avsatt gjennom fastsettelse av byggegrenser i felt B15.

Tverrsnitt Brekkeveien syd. I sentrum og langs Moerjordet legges sykkelveien på motsatt side av kjørebanelen.

Områdelekeplass

Innenfor felt BKB2 og B15 skal det etableres en områdelekeplass på minst 2000 m². Områdelekeplassen skal være allment tilgjengelig, og plasseres og utformes slik at området tydelig inviterer til bruk. Endelig plassering og utforming skal fastsettes ved detaljregulering av områdene.

Torg

Innenfor felt BKB2 skal det etableres en offentlig plass på minst 500 m². Plassen skal være allment tilgjengelig, og plasseres og utformes slik at området tydelig inviterer til bruk. Endelig plassering og utforming skal fastsettes ved detaljregulering av områdene.

Grønnstruktur

Når området transformeres vil mye permeabelt areal bli bebygget. Det er derfor viktig å håndtere overvann på tak, i gårdsrom og i utforming av veiareal. Overvann som ikke kan håndteres lokalt kan om nødvendig videreføres langs langsgående grønnstruktur langs Østfoldbanen og det kan etableres fordrøyningsanlegg sydøst i området.

Blå-grøntdrag i ny bebyggelse

Vannveier skal opparbeides i området slik at avrenning fra ny bebyggelse og andre tette flater føres i renner mot vannveiene. Overordnet legges det til rette for åpen vannføring langs Moerveien og Brekkeveien, med naturlig fall nordover mot fordrøying og rensing i avsatt grønnstruktur nord i området. Ved mer detaljert planlegging anbefales det at det også opprettes tverrforbindelser andre steder gjennom delområdet, med mulighet til å koble avrenning fra Brekkeveien og andre offentlige plasser med tette flater. Ved flom bør det tilrettelegges for at flomvann føres fra Moerveien og Brekkeveien ned Østfoldbanen og Hogstvetbekken, slik at vannet effektivt føres ut av sentrum uten at det først føres mot sentrum. Vannveien avsluttes ved krysset Askeveien/Heggveien, hvor det skal etableres fordrøyningsdam som tilrettelegges for å heve vannkvaliteten, før vannet ledes i kulvert under jernbanen til Hogstvetbekken.

Langs Moerveien skal det sikres et grønt preg gjennom bevaring av dagens tilgrensende hager på vestsiden, og at det ved ny bebyggelse på østsiden etableres en vegetasjonssone ut mot veien.

Tilgang til friluftsområder og uteområder

Avstanden til friluftsområder syd og nord for delområdet er relativt lang. De sørligste delene i området ligger også langt fra sentrum. Dette tilsier at en god forbindelse gjennom området er vesentlig, slik at avstandene oppleves kortere. I tillegg vil dette bidra til å bedre forbindelsen til sentrum fra områdene sør for delområdet. Erfaringer fra ulike byer og tettsteder viser at velfungerende uterom ofte er tett koblet til gode forbindelser for gående og syklende. Det anbefales derfor at noen sentrale, større uterom kobles til en slik forbindelse og at de utformes på en måte som tydelig viser at dette er offentlig tilgjengelige

areal. De offentlige uterommene må suppleres med private uteoppholdsrom knyttet til boligbyggene, som planlegges samtidig med bebyggelse og infrastruktur ved detaljregulering. Det må særlig sikres opparbeidelse av en rekke mindre nærlekeplasser i forbindelse med boligbyggene, som legges i umiddelbar nærhet til byggenes innganger.

De sørlige delene av delområdet og områdene lenger sør ligger langt fra den offentlige parken i Rådhuskvartalet. En opparbeidelse av deler av området omkring Moer sykehjem gjør at dette kan benyttes som nærmiljøpark. En slik nærmiljøpark vil kunne brukes av alle, men vil være av særlig betydning for den sørligste delen av sentralområdet.

7.5.3 Sagaveien/Moerveien

Området betegner arealene vest for dagens sentrumsbebyggelse i Moerveien, og omfatter fem byggeområder mellom Moerveien og Sagaveien.

Området består av sentrumsbebyggelse og eneboligbebyggelse avgrenset av Rådhuskvartalet i nord, og tidligere Ås trykkeri i Søråsteigen boligområde i syd.

Områdereguleringsplanen legger til rette for utvikling av ny sentrums- og boligbebyggelse i området med økt arealutnyttelse enn i dagens situasjon. Utviklingen av

området skal bidra til å øke mangfoldet av boligtyper i Ås, samtidig som utforming av delområdet skal sikre god tilpasning til tilgrensende eneboligområder i vest og syd.



Moerveien sett mot syd fra krysset med Skoleveien. Moerveien etableres med tosidig sykkelfelt, brede fortau, og ny bebyggelse langs Moerveien med publikumsrettet virksomhet.

Overordnet målsetting for delområdet

- Etablere et nabolag med en tydelig stedsidentitet og et trygt bomiljø
- Sikre god tilpasning til tilgrensende bebyggelse i byggehøyder og materialbruk
- Etablere ny grønnstruktur og nye møteplasser i området
- Etablere publikumsrettet virksomhet mot tilgrensende sentrumsgater
- Legge prinsipper for grønn mobilitet til grunn for utviklingen av området

Bebyggelse, arealformål og arealutnyttelse

Området skal fungere som en buffersone mellom sentrumsbebyggelsen i øst, og småhusområdene i vest og sør. Området skal derfor tilpasses i skala og byggehøyder både mot småhusmiljøene og mot sentrumsbebyggelsen. Området er inndelt som kvartaler som gir et finmasket nettverk av tverrforbindelser for gående og syklende. Kvartalene er relativt store (ca. 60-70 x 80-90 m) og det ligger godt til rette for store gode uterom/gårdsrom med grønt og gode solforhold.

Småhusbebyggelsen som ligger i området i dag har verneverdi (Asplan Viak 2016), men nærheten til sentrum tilsier at det er ønskelig med transformasjon og utvikling av området. Det kan likevel være aktuelt å vurdere bevaring av enkeltbygg dersom dette ikke umuliggjør gode helhetlige løsninger og kan tilføre verdi til det nye bygningsmiljøet.

Felt BS5 og BS6 – Nordre del

Nordre del av Moerveien skal etableres som en tosidig sentrumsgate, og områdereguleringen legger til rette for å etablere ny bebyggelse i området med blandet arealbruk og åpne fasader i førsteetasje med mulighet for publikumsrettede funksjoner på gateplan med sammenlignbare høyder som bebyggelse på motsatt side av gaten.

Sagaveien skal fremstå som en boliggate med bebyggelse i mindre skala og med moderate bygningshøyder sammenlignbare med høyder på motsatt side av gaten. Bebyggelsen langs strekningen bør legge opp til boliginnganger og forhager mot Sagaveien for å bidra til å opprettholde gatas preg som en rolig og trygg boliggate.

Gjenkjennelig materialbruk kan også brukes til å myke opp overgangen (f.eks. trevirke). En grønn forsoning med trær og forhager mot Sagaveien, med gløtt inn i grønne interne uterom skal benyttes for å bidra til å bryte opp bebyggelsen.

Det legges opp til moderat til høy arealutnyttelse i området, med høyder på 2-3 etasjer mot Sagaveien og opp til 6 etasjer mot Moerveien, med en totalutnyttelse på 250 %.



Bebyggelse langs Sagaveien skal ha sammenlignbar skala som etablert bebyggelse i området, skånsom materialbruk og forhager. Eksempel fra Furuset.

Parkering skal løses under bakken eller i felles parkeringsanlegg, slik at området i hovedsak blir bilfritt og gatetun m.v. kan brukes til lek og opphold.

Felt B9, B10 og B11 – Søndre del

For søndre del av Moerveien legges det til rette for ny boligbebyggelse med økt arealutnyttelse enn i dagens situasjon. På tilsvarende vis som i nordre del, skal området fungere som en buffersone mellom sentrumsbebyggelsen i øst, og småhusområdene i vest og sør. Bygningshøyder skal være sammenlignbare med tilgrensende bebyggelse øst og vest for området. Det legges opp til moderat arealutnyttelse i området, med høyder på 2-3 etasjer mot Sagaveien og opp til 4 etasjer mot Moerveien, med en totalutnyttelse på 120 til 150 %.

Bebyggelsen langs strekningen bør legge opp til boliginnganger og forhager mot Sagaveien for å bidra til å opprettholde gatas preg som en rolig og trygg boliggate. Gjenkjennelig materialbruk kan også brukes til å myke opp overgangen (f.eks. trevirke). En grønn forsone med trær og forhager mot Sagaveien, med gløtt inn i grønne interne uterom skal benyttes for å bidra til å bryte opp bebyggelsen. Selv om områdene skal fremstå som boligområder, kan det vurderes etablert publumsrettet virksomhet mot Moerveien i mindre omfang der det vurderes som hensiktsmessig i detaljert planlegging av området.

Parkering skal løses under bakken eller i felles parkeringsanlegg, slik at området i hovedsak blir bilfritt og gatetun m.v. kan brukes til lek og opphold.

Veier, gater og byrom

Moerveien

Moerveien utformes med tosidig fortau og sykkel felt i veibanen langs hele utviklingsområdet. Fortauet på østsiden har en bredde på 3-6 meter. 90-graders parkeringsplasser fjernes grunnet sikkerheten for gående og syklende, og for å gi økt bredde til fortauene og rom for sykkel felt. Tilrettelegging for sykkel felt gjør at det ikke er rom for å etablere nye, langsgående parkeringsplasser i veibanen.

Områdelekeplass og nærmiljøpark

Innenfor feltene B9 og B10 skal området romme en felles nærmiljøpark på minst 200 m² med mulighet for lek, opphold og aktivitet. Denne bør utformes slik at den har ulik karakter fra områdelekeplasser i nærområdet, for eksempel kan området utformes som en lekeskog ved å opprettholde eksisterende trær og beplante ytterligere. Nærmiljøparken skal etableres i forbindelse med tverrgående allment tilgjengelig grønnstruktur i området.

I tilknytning til nærmiljøparken skal det etableres en områdelekeplass på minst 1000 m². Områdelekeplassen skal være allment tilgjengelig, og plasseres og utformes slik at området tydelig inviterer til bruk. Endelig plassering og utforming skal fastsettes ved detaljregulering.

Grønnstruktur

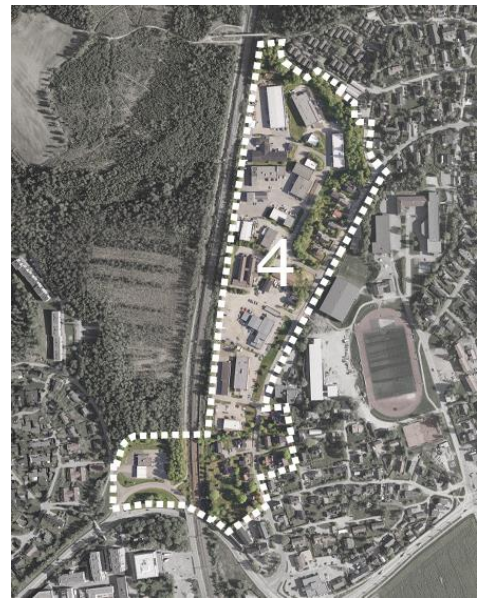
Dette er et utfordrende område med hensyn til håndtering av overvann i dag. Det er fordi området har en stor andel permeable flater i dag, og en transformasjon med høyere utnyttelsesgrad vil påvirke det lokale overvannsnett. Viktige tiltak for å oppnå ønsket

fordrøyning i området vil være å bruke takhager og gårdsrom for å forsinke og fordrøye regnvann i området. I tillegg er det aktuelt med tiltak langs vestsiden av Moerveien for å håndtere overskudd av overvann og flom, gjennom bruk av åpne vannveier som kan ledes mot det overordnede overvannssystemet.

Mellom Moerveien og Sagaveien foreslås det å etablere en grønn forbindelse med en tilknyttet større områdelekeplass, for å sikre nærhet til denne funksjonen også i denne delen av sentrum. Ved detaljplanlegging bør det vurderes å legge inn ytterligere tverrforbindelser.

7.5.4 Langbakken

Området betegner arealene nordøst i planområdet som omfatter næringsområdet mellom Langbakken og Østfoldbanen, samt 14 eneboliger langs Langbakken. I tillegg omfatter området Ezzo-stasjonen ved fylkesvei 152. Området skal utvikles fra næringsområde til boligområde, og bidra til å øke mangfoldet av boligtyper i Ås, samtidig som utforming av delområdet skal sikre god tilpasning til tilgrensende eneboligområde i Gamleveien og ved Grønnslett.



Langbakken skal utvikles som boligområde med nærhet til Åsmåsan og gjennomgående grønnstruktur. Illustrasjon av mulig nabolagskarakter for delområde B1 sett mot sydvest.

Overordnet målsetting for delområdet

- Etablere et nytt nabolag med en tydelig stedsidentitet og et trygt bomiljø
- Sikre god tilpasning til tilgrensende bebyggelse
- Etablere ny grønnstruktur og nye møteplasser i området
- Sikre god allmenn tilgjengelighet til friluftsområder nord og nordvest for området
- Sikre gløtt og siktlinjer mellom området omkring Ås stadion og Åsmåsan
- Legge prinsipper for grønn mobilitet til grunn for utviklingen av området

Bebyggelse, arealformål, arealutnyttelse og byggehøyder

Felt B1, B2, B3 og BAA - Næringsområdet Langbakken

Områdereguleringen legger opp til endret arealbruk for det etablerte næringsområdet langs Langbakken, fra næring til boligområde.

Området er stort (ca. 570 x 60-180 m), og skal gjennom detaljplanlegging deles opp i mindre delområder og sikrer en bebyggelsesstruktur som gir romslige grønne uterom, et finmasket nettverk av trygge gangforbindelser til viktige målpunkt, turveinettet, m.v. Området vil henvende seg både mot Langbakken, og mot interne gatetun, gårdsrom og grønne drag. Det bør i hovedsak ligge bolig i førsteetasjene, med forhager og/eller inngangspartier direkte fra gatetun/gårdsrom med halvprivate forsoner.

Området i seg selv har liten kulturhistorisk verdi i dag. Viktige hensyn er først og fremst å bevare og styrke et grønt preg i området, og gi god overgang til tilgrensende småhusområder, hvorav tilpasning til boligområdet Grønnslett nord i området, og bevarte småhusmiljø langs Gamleveien i syd er særlig viktig.

Det legges opp til moderat til høy arealutnyttelse området, med høyder mellom 3-6 etasjer, og en totalutnyttelse mellom 100 til 150 %. Byggehøyder skal tilpasses småhusområdet Grønnslett i nord, og småhusområdet omkring Gamleveien i sydøst ved å fastsette bebyggelse på fortrinnsvis 3 etasjer mot disse områdene. Sentralt i området, ved felt B3 tillates økte byggehøyder ettersom det i området ikke er noen direkte tilgrensende boligområder og tilgrensende bebyggelse ligger betydelig høyere i terrenget. Detaljplanlegging av området skal til gjengjeld sikre siktlinjer og generøse gløtt fra høyden ved Ås stadion i øst og til Åsmåsan i vest i bebyggelsens plassering og utforming.

Parkering skal løses under bakken eller i felles parkeringsanlegg, slik at området i hovedsak blir bilfritt og gatetun m.v. kan brukes til lek og opphold. Høyder trappes ned mot tilgrensende småhusbebyggelse og slik at det sikres gode solforhold på uteoppholdsareal, samtidig som utearealer for bolig må skjermes for støy fra jernbanen.

Felt B5, B6 og B7 - Eneboliger i Langbakken syd

Det åpnes for økt arealutnyttelse i de etablerte eneboligområdene syd i Langbakken. Ny bebyggelse i området kan etableres som konsentrert småhusbebyggelse i opp til 3 etasjer, med en totalutnyttelse på opp til 65 % av tomtearealet. Byggehøyder skal tilpasses det tilgrensende småhusområdet omkring Gamleveien.

Felt BKB1 – Bensinstasjon

I området er det en bensinstasjon med tilhørende uteanlegg, som ligger tett på sentrum men atskilt fra fylkesvei 152. Områdereguleringen legger opp til at det kan etableres ny bebyggelse i området med blandet arealformål i form av bolig, forretning eller næringsbebyggelse. Områdereguleringen legger til grunn en totalutnyttelse av arealet til opp mot 200 % av tomtearealet, og bebyggelse i 2-3 etasjer mot Lyngveien, og opp mot 7 etasjer mot Østfoldbanen.

Byggefeltet kan bli relativt stort (ca. 90 x 90 m), avhengig av valg av interne vei- og gateløsninger i området. Dersom det skal bygges bolig eller andre støyfølsomme formål gir størrelsen muligheter for en bebyggelsesstruktur med gode utearealer som er skjermet for støy fra Drøbakveien og jernbanen. Bebyggelsen kan for eksempel fungere som en skjerm mot sør og øst og være åpnere og lavere mot vest og nord. Forbindelser for myke trafikanter ut mot Åsmåsan fra Drøbakveien, Brekkeveien og Lyngveien via gangvei over Drøbakveien.

Et viktig hensyn er ivaretagelse av gode forbindelser både funksjonelt og visuelt til Åsmåsan, og at det grønne preget opprettholdes i innfallsporten til naturområdet og som en videreføring av den nord-sørlige grønnstrukturaksen. Det bør legges opp til en grønn forsone/forhager mot Lyngveien som gjør at veien opprettholder sitt grønne preg.

Hensynet til tilgrensende kulturhistoriske kvaliteter på Kaja og Atriumshusene er også viktig ved utbygging.

Grønnstruktur

Dagens vannsystem i området består av en grøft langs Østfoldbanen nord for fylkesvei 152. Dette er den øverste delen av Hogstvetbekken. Bekken fungerer i dag som drenering og vannvei for avrenning fra jernbanen og næringsområdet ved Langbakken.

Grunnvannstanden her er høy og grøften er delvis fylt fra innstrømming av grunnvann. Det er hensiktsmessig på grunn av beliggenhet og funksjon å bevare og utbedre vannveien hvor den ligger.

Internt helt nord i området etableres ny grønnstruktur som tjener som supplement til grønnstrukturen langs jernbanen, og skal bidra til å føre overvann som ikke kan håndteres lokalt til Hogstvetbekken. Avrenning fra ny bebyggelse og andre tette flater skal føres i renner mot vannveien. Vannveien skal tillate noe oppstuvning og fordrøyning/vannspeil ved hjelp av terskler/dammer. Målsetningen skal være at alt overvann fra ny bebyggelse skal kunne håndteres åpent uten behov for et lukket rørsystem.

Helt syd i grønnstrukturen skal det etableres fordrøyningsdam med renseløsning. Veivann som pumpes fra fylkesveiens undergang under jernbanen, kan føres til nederste del av vannveien i forkant av kulvert under fylkesveien.

De foreslåtte vannveiene gir store muligheter til å utforme parker og byrom hvor overvannet er en del av det funksjonelle og estetiske uttrykket. Hogstvetbekken langs jernbanen inngår i

utformingen av en grøntkorridor med tursti til Askjemskogen. Det kan legges til rette for ulike aktiviteter langs turstien – som vil gi ulike opplevelser av vann, vegetasjon og dyreliv. Grønnstrukturen mellom boligene kan ha mer urban karakter. Det kan legges opp til fordrøyningsarealer med flere bruksområder, for eksempel utformet som vannspeil/dam eller nedsunkne aktivitetsplasser, kombinert med byrom og lekesteder.

Veier, gater og byrom

Sykkelvei med fortau langs Langbakken

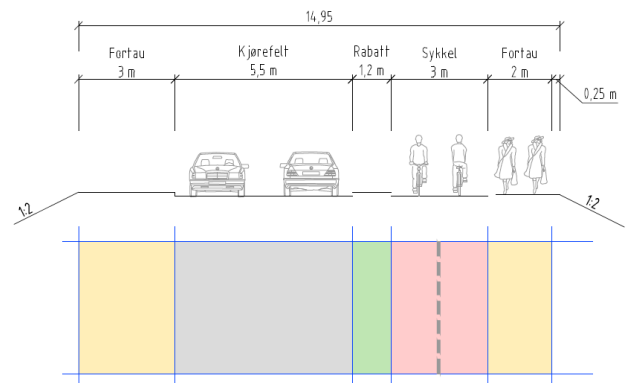
Langbakken blir hovedferdselsåre for gående og syklende fra de nye utviklingsområdene nord for fylkesveien, og inn mot sentrum. Langs strekningen skal det etableres høystandard sykkelvei mellom fv. 152 i sentrum og frem til Ås ungdomsskole. Sykkelveien legges på østsiden av Langbakken, for å gi best mulig kobling mot Ås ungdomsskole og sykkelveien langs fylkesveien. Sykkelvei og kjørebane adskilles med en rabatt på 1,2 meter. Kjørebane etableres med en bredde på 5,5 meter.

Løsningen får små eller ingen konsekvenser for eiendommene på østsiden av veien, men på vestsiden tas det av areal som er definert som fortettingsområde. En garasje ved Langbakken 6A må rives, og løsningen kommer tett på bebyggelsen i Langbakken 2, 4 og 6, samt Gamleveien 2A/B.

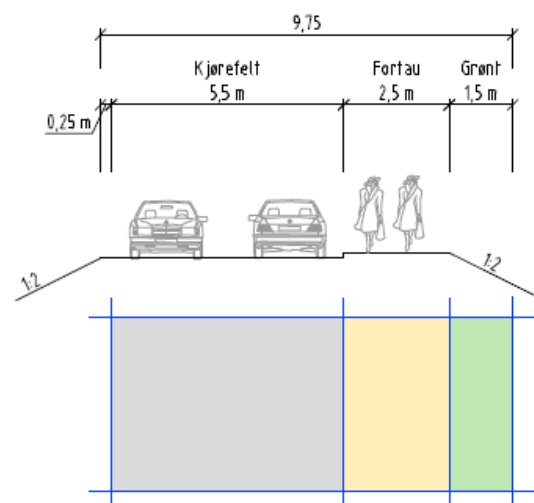
I Langbakken nord, fra fv. 152 (Holstadveien) til Hellinga kan det etableres et fortau på 2,5 meter på sørsiden av veien. Strekningen er utenfor planområdet, men vurderes som viktig for ny utbygging lenger syd i Langbakken, og er derfor fastsatt som rekkefølgekrav til denne utbyggingen. Løsningen etableres på sørsiden for å unngå sidebytte for gående videre sørover i Langbakken, der det kommer sykkelvei med fortau på samme side. Elever til Ås ungdomsskole slipper da også å krysse veien. Fortauet etableres i stor grad innenfor det arealet som i dag er regulert som vei, og eksisterende bygninger på strekningen berøres ikke.

Ny snarvei mellom Langbakken og Idrettsveien

En ny snarvei mellom Langbakken og Idrettsveien etableres mellom idrettshallen og grusbanen med modulskole. Snarveien gir en kortere passasje fra de nye



Tverrsnitt for sydlig del av Langbakken



Tverrsnitt for nordre del av Langbakken

utbyggingsområdene langs Langbakken, til Ås ungdomsskole og Ås stadion, samt videre østover mot Rustad skole.

Det er ca. 9 meter høydeforskjell fra Idrettsveien til Langbakken. Strekningen er ca. 85 meter i luftlinje, men legges i kurver for å få til bedre stigningsforhold. I nederste del av snarveien kan det i tillegg til g/s-veien opparbeides en trapp i rett linje, for å gjøre snarveien kortere for gående.

Der Langbakken møter ny snarvei, er det foreslått å snevre inn kjørebanelen i Langbakken til ett kjørefelt og anlegge kryssingen som opphøyd kryssing for å ivareta sikkerheten på en god måte.



Utsnitt av situasjonsplan ved Langbakken/Idrettsbanen Ny snarvei i lilla.

Kryssing av jernbanen

Planens rekkefølgebestemmelser sikrer at det skal opparbeides en ny kryssing av jernbanen nord for fylkesveien. En innledende kartlegging viser mulige traseer for bro eller undergang. Grunnet vanskelige stigningsforhold vil både bro og undergang kreve lange ramper for å tilfredstille kravene til universell utforming (stigning på 5-7 %). Trasévalg må derfor vurderes på nytt ved detaljregulering av områdene.

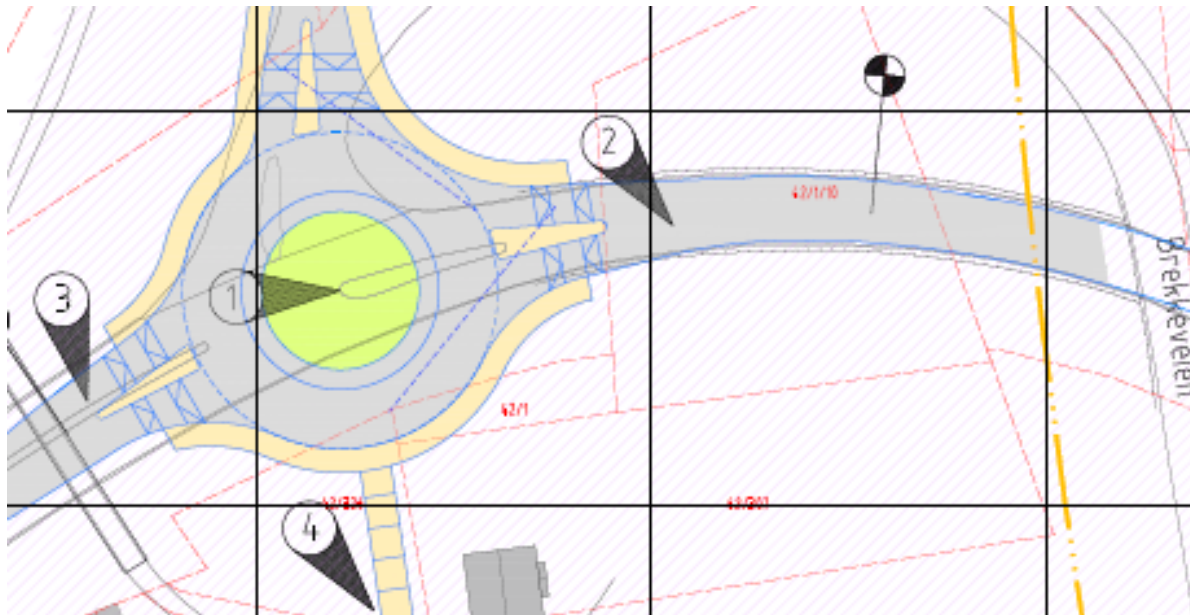


Vurderte traséer for ny kryssing av jernbanen

Dersom tiltaket kan gis en god utforming, vil det ha god verdi for de nye utviklingsområdene øst for jernbanen. Disse vil da kunne nå målpunkt på vestsiden av jernbanen, som campusområdet og ny gang-/sykkel-trasé langs jernbanen, uten å krysse fylkesveien.

Utbedring av krysset Fv. 152/Brekkeveien

Plankartet gir rom for at krysset mellom Brekkeveien og fv.152 kan utbedres, enten ved at krysset strammes opp, eller ved at det opparbeides rundkjøring. For alternativ med rundkjøring er det valgt å følge håndbokens anbefaling med 40 meter ytre diameter. Dette sikrer tilstrekkelig areal for en rundkjøring, som eventuelt kan vurderes utformet med mindre diameter i senere planfase. Etablering av rundkjøring krever utvidet veiareal sør for fylkesveien og etablering av støttemur. Senter av rundkjøring må senkes 60 cm i forhold til eksisterende vei.



Illustrasjon av en mulig rundkjøring mellom Brekkeveien og fv. 152

Ved dagens bensinstasjon reguleres Brekkeveien i samme trasé som den ligger i dag, med noen tilpasninger til ny kryssløsning mot fylkesveien. Det kan bli nødvendig å justere traséen i forbindelse med detaljplanlegging av dette utbyggingsområdet.

Torg

Innenfor felt B1 og BAA skal det etableres to offentlige plasser på minst 500 m² hver. Plassene skal være allment tilgjengelige, og plasseres og utformes slik at området tydelig inviterer til bruk. Plassene bør etableres i forbindelse med gjennomgående grønnstruktur i området. Endelig plassering og utforming skal fastsettes ved detaljregulering av områdene.

Områdelekeplass

Innenfor feltene B1 og B3 skal det etableres to områdelekeplasser. I felt B1 skal områdelekeplassen utgjøre 2000 m², og i felt B3 skal områdelekeplassen utgjøre 1000 m². Områdelekeplassene skal være allment tilgjengelige, og plasseres og utformes slik at området tydelig inviterer til bruk. Områdelekeplassene bør fortrinnsvis etableres i forbindelse med gjennomgående grønnstruktur i områdene. Endelig plassering og utforming skal fastsettes ved detaljregulering av områdene.

7.5.5 Gamleveien

Området betegner arealene øst i planområdet som omfatter dagens forretnings- og boligbebyggelse langs fylkesvei 152 ved utkjøringen til Langbakken, samt boligbebyggelsen mellom Løkkeveien og fylkesveien. I tillegg omfatter området småhusbebyggelsen langs Gamleveien og Vardeveien i nord. Områdereguleringsplanen legger til rette for ny sentrums- og boligbebyggelse i området omkring fylkesvei 152.



Illustrasjon av ny utkjøring ved Langbakken og kryssing av fylkesveien. Sykkelvei med fortau, og forplass foran ny bebyggelse ved kollektivholdeplassene langs veien.

Overordnet målsetting for delområdet

- Etablere ny bebyggelse langs fylkesveien som bidrar til å gjøre fylkesveien mer attraktiv for gående og syklende.
- Etablere ny sentrumsbebyggelse omkring krysset Langbakken/fv. 152
- Legge til rette for effektiv betjening av sentrale bussforbindelser
- Etablere ny offentlig plass ved krysset og kollektivholdeplasser
- Bevare småhusmiljøet langs Gamleveien og deler av Langbakken
- Sikre gløtt og siktlinjer fra høyden ved Gamleveien og mot Dysterjordet
- Sikre tilgjengelighet gjennom området fylkesvei 152 via allment tilgjengelige tverrveier

Bebyggelse, arealformål, arealutnyttelse og byggehøyder

Felt BS1, BS2, BS3 og BS4 – Bebyggelsen omkring krysset Langbakken/fylkesveien

Områdereguleringen legger til rette for ny sentrumsbebyggelse i området med henvendelse mot en felles offentlig plass i tilknytning til holdeplasser for buss langs fylkesveien, og ny kollektivterminal i området. Dette er et viktig kollektivknutepunkt i Ås. Området må utformes med god sammenheng mellom løsning for buss, undergangen under jernbanen og den østre jernbaneperrongen. Hastighetsdempende virkemidler for deler av fylkesvei 152 som f.eks. opphøyd dekke/eget belegg ved kryssinger, god informasjon for reisende, trygg sykkelparkering m.m. er aktuelle tiltak for utforming av området.

Mot plassen skal bebyggelsen ha åpne fasader i første etasje med publikumsrettet virksomhet. Dersom det legges opp til boliger i sentrumsbebyggelsen skal uterom ligge skjermet for støy fra fylkesveien.

Ny sentrumsbebyggelse kan oppføres med en totalutnyttelse på 200 % for de fire områdene avsatt til sentrumsbebyggelse, i byggehøyder mellom 3 og 5 etasjer. Høyder skal være tilpasset tilgrensende bebyggelse i nord og øst.

Felt B8, B19, B20 og B21 – Bebyggelsen langs fylkesvei 152

Langs fylkesvei 152 vil ny bebyggelse ligge som en buffer mellom veien og småhusområdet i Gamleveien, som i dag er skjermet fra veien med tett gjerde/støyskjerm. Deler av småhusbebyggelsen langs fylkesveien i dag har verneverdi, men nærhet til Ås sentrum og ønske om aktiv henvendelse mot fylkesveien gjør at det er ønskelig med utvikling av området. Det kan likevel være aktuelt å vurdere bevaring av enkeltbygg dersom dette ikke umuliggjør gode helhetlige løsninger og kan tilføre verdi til det nye bygningsmiljøet i detaljert planlegging av området.

For å bidra til at fylkesveien i området fremstår mer som en sentrumsgate enn i dagens situasjon, bør ny bebyggelse henvende seg mot fylkesveien og det bør legges til rette for å ha innganger herfra slik at strekningen oppleves mer attraktiv å gå langs.

Områdereguleringsplanen legger opp til et bredt fortau langs strekningen, og bebyggelsen skal legges slik at det er mulig å etablere åpne gangforbindelser gjennom området med tverrforbindelser mot nord.

Ny bebyggelse og uterom i området må bidra til å skape en god overgang til småhusbebyggelsen i Gamleveien, og gi mulighet for gløtt og utsyn mot Dysterjordet i utforming av bebyggelsen, gjennom bruk av varierte bygningshøyder og byggenes plassering.

Ny bebyggelse i området kan oppføres med en totalutnyttelse på 150 % for tre av byggeområdene avsatt til bolig, og opp mot 200 % for B19. Det tillates bygningshøyder opp mot 4 etasjer, som skal være tilpasset tilgrensende bebyggelse i nord. For felt B19 tillates bebyggelse opp mot 6 etasjer.

Hensynssone H910_14

Småhusbebyggelsen langs Gamleveien og deler av Langbakken er i områdeplanen foreslått bevart som i dag, ved å opprettholde gjeldende reguleringsplan for området. Det legges ikke opp til økt arealutnyttelse i området, og det bør vurderes om det er behov for en særegen bevaringsplan for å ivareta området karakter som et småhusområde med kulturhistorisk interesse langs et av de eldste veifarene i Ås sentrum.

Grønnstruktur

I nærhet til området avsatt til kollektivterminal foreslås opparbeidelse av en fordrøyningsdam for å bidra til å håndtere overvann fra Langbakken og tilhørende områder. Dammen skal tilknyttes tilgrensende vannvei i Hogstvetbekken fra nord, og eksisterende overvannsnett. En slik dam vil gi mulighet for både fordrøyning samt mulighet for rensning av overflatevann. Per i dag pumpes veivann fra fylkesveien og undergang direkte inn på lukket del av Hogstvetbekken. Det er ønskelig at dette vannet føres til dammen kombinert med at det tas spesielt hensyn til renseevne ved dammens utforming slik at vannkvalitet er sikret mot bekken.

For grønnstruktur i avsatte byggeområder er det viktig at det sikres gode private uterom med tilstrekkelig størrelse, utforming og kvalitet. Delområdet har få møteplasser og offentlig grøntareal i dag, men ligger nær sentrum og nær store idretts- og aktivitetsområder. Ved Løkkeveien kan offentlig friområde innarbeides og utvides som del av et større uteområde til bruk for allmenheten og området beboere i detaljert planlegging av området.

Sørvest i delområdet er det allerede planlagt en ny bussterminal. I forbindelse med denne bør det opparbeides uterom som innbyr til opphold og som bidrar med grønnstruktur.

Veier, gater og byrom

Torg – ST3

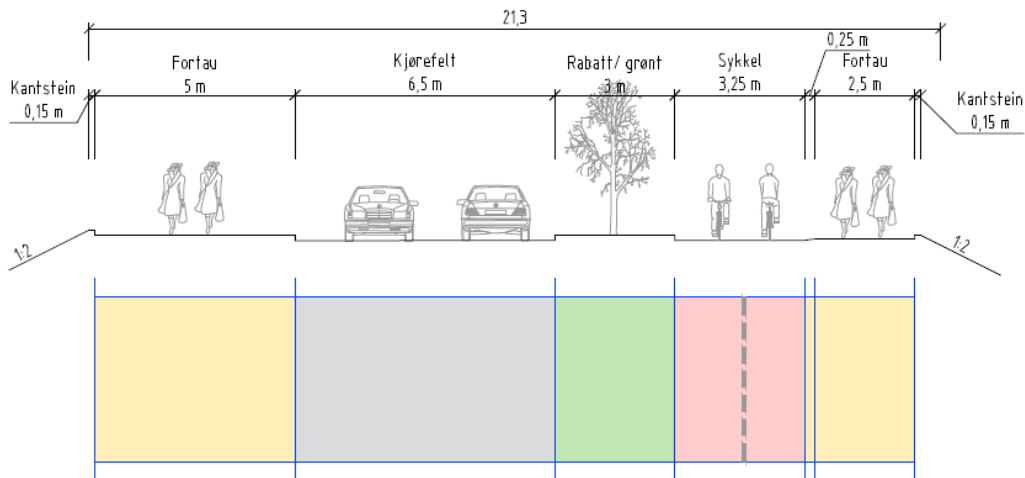
Krysset fylkesveien/Langbakken er en del av Ås sitt viktigste kollektivknutepunkt, med vesentlige bussforbindelser mot Ski og Drøbak i nærhet til Ås stasjon. I området er det avsatt areal til utforming av en offentlig plass foran tilgrensende bebyggelse, i nær tilknytning til bussholdeplassene. Området skal utformes med tanke på å skape gode sammenhenger med løsning for kollektivtrafikk, undergangen under jernbanen og den østre jernbaneperrongen, samt sikre trygge kryssinger av fylkesveien. Det bør legges opp til hastighetsdempende virkemidler i utforming av fylkesveien, som f.eks. opphøyd dekke/eget belegg som markerer at man kommer inn i et sentrumsområde. Torgområdet mellom holdeplassene, krysset og tilgrensende bebyggelse skal utvikles med beplantning, hensiktsmessig dekke av høy kvalitet, informasjon for reisende, trygg langtids sykkelparkering mm.

Fv. 152 mellom Langbakken og Idrettsveien/Solfallsveien

Strekningen grenser til nye utviklingsområder på nordsiden av fylkesveien.

Områdereguleringsplanen legger til rette for å etablere et bredt fortau på 5 meter langs strekningen som gir god plass til flere fotgjengere, og gir mulighet for at gaterommet kan beplantes og gjøres til en hyggelig forplass for ny bebyggelse. På sørsiden av veien legges det

til rette for sykkelvei med fortau, som tidligere er utredet i et forprosjekt av Statens vegvesen. Sykkelveien skilles fra veibanen med en 3 meter bred grøntrabatt, som kan beplantes med gatetrær.



Snitt fv. 152, sett fra vest.

Mellom Hogstvetveien og Idrettsveien/Solfallsveien kan gatesnittet som vist på figuren over etableres. Kjørebanelen gis en bredde på 6,5 meter, som tilsvarer dagens bredde uten trafikkøyer/kanalisering. I planprosessen er det vurdert at kanaliseringen i fylkesveien kan fjernes øst for Hogstvetveien for å oppnå et smalere gatesnitt. Et smalere gatesnitt vil gi fylkesveien et mer bymessig uttrykk og virke hastighetsbegrensende, i tillegg til at overskuddsarealene kan benyttes til fortau og grøntrabatt. Dersom kanaliseringen beholdes blir det noe mindre plass til fortau på nordsiden og grøntrabatt på sydsiden enn det som er skissert. Endelig utforming av fylkesveien vil også avhenge av valg av kryssløsning (se neste punkt).

Krysset mellom fv. 152 og Hogstvetveien

Krysset er i dag et kanalisert T-kryss. Det er i løpet av planprosessen vurdert å stramme opp dagens kryss. Dette innebærer at Hogstvetveien smalnes inn til å kun gi plass til én bil i bredden per retning og at kanaliseringen øst i fylkesveien fjernes. Svingefeltet i fylkesveien beholdes som i dag. Kommunen forventer trafikkøkning i Hogstvetveien på grunn av boligbygging på Dyster-Eldor. For å forbedre trafikkavviklingen på Hogstvetveien er det også vurdert en løsning med signalregulert T-kryss, og det er igangsatt en utredning av ny rundkjøring som er under arbeid. I høringsutkastet til områdeplanen avsettes tilstrekkelig areal til at en rundkjøring kan reguleres mer detaljert før andregangsbehandling.

Krysset mellom fv. 152, Idrettsveien og Solfallsveien

Krysset mellom fylkesveien, Idrettsveien og Solfallsveien er i prinsippet som i dag. For å begrense størrelsen på kryssområdet er krysset ikke dimensjonert for venstresvingende vogntog fra Solfallsveien. Eventuelle vogntog kan kjøre via rundkjøringen i Sentralkrysset i øst.

Sykkelvei med fortau langs Idrettsveien

Mellom fv. 152 Sentralveien og Tårnveien legges det til rette for at dagens fortau kan oppgraderes til sykkelvei med fortau (3+2,5 meter) for å unngå konflikter mellom gående og syklende.

Sykkelvei og kjørebane adskilles med rabatt på 1,2 meter. Kjørebane etableres med en bredde på 5,5 meter. Holdeplassen for skolebusser beholdes som en dobbel busslomme. På østsiden av Idrettsveien etableres det fortau fra fv. 152 Sentralveien til Tårnveien.

Ny bussterminal og flytting av holdeplass

Det legges til rette for at en ny bussterminal kan etableres på arealet mellom fylkesveien, jernbanen og Ås videregående skole for å gi Ås sentrum et mer samlet knutepunkt for lokalbuss, regionbuss og toget.

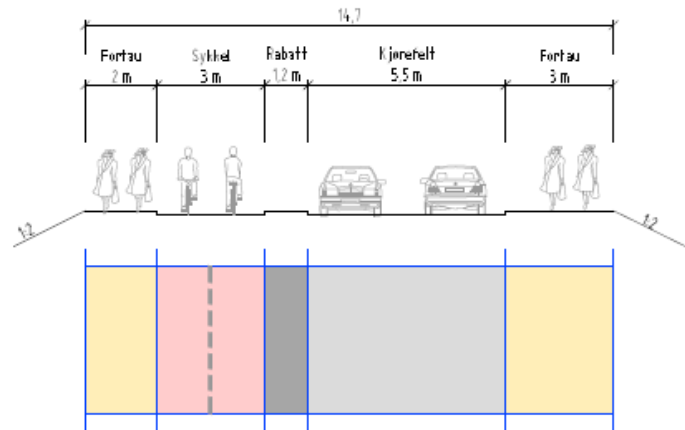
Bussterminalen må detaljeres videre før opparbeidelse, og det er noen usikkerheter knyttet til kryssutformingen på fylkesveien.

Som minimum skal terminalen gi rom for lokalbussene 535 Garder/Kroer – Ås, som har én avgang per time i rush, og bussrute 536 Dyster/Eldor – Ås, med avganger hver halvtime. Rute 535 vil kunne få en fremtidig økning til to avganger per time. Arealet kan også gi rom for holdeplasser for taxi.

Bussrute 510 Langhus – Ski – Ås – Drøbak har i dag busslommer i fylkesveien. Bussruten har 6 avganger i hver retning per time, men Ruter anslår en fremtidig økning til 12 avganger per time. Områdeplanen legger til rette for at bussholdeplassene ved Ås videregående kan flyttes vestover, slik at avstanden til bussterminalen blir så kort som mulig. Ved å flytte holdeplassene vestover får passasjerene som bytter mellom toget og østgående buss, kortet ned sin gangrute med om lag 40 meter. Ved detaljutforming av bussterminalen kan det vurderes om også bussrute 510 skal ha holdeplass på terminalen.

Utbedring av krysset mellom Langbakken, fv.152 og ny bussterminal

Krysset mellom Langbakken og Fv. 152 er i dag et kanalisert T-kryss. Dersom det skal etableres ny bussterminal på sydsiden av fylkesveien, må krysset enten utformes som et signalregulert firearmet kryss, eller som rundkjøring. Utredning av ny rundkjøring er på



Tverrsnitt Idrettsveien sett fra syd



*Foreløpig skisse til ny bussterminal.
Krysset på fylkesveien må justeres.*

nåværende tidspunkt under arbeid. I høringsutkastet til områdeplanen avsettes tilstrekkelig areal til at en rundkjøring kan reguleres mer detaljert før andregangsbehandling.

Det legges til rette for at utkjøringen fra Langbakken kan etableres noe lengre vest enn dagens utkjøring. Hensikten er å gi mer lengde mellom kryssene for bussholdeplassene, få areal til en større plass og større myldreområde øst for veien, samt gi fotgjengere og syklistene en mest mulig direkte trasé for kryssing av fylkesveien mellom Langbakken og sentrum.

7.5.6 Kaja

Kaja er et av områdene i Ås der arkitektonisk kvalitet, helhetlig tomtestruktur og hageanlegg er bevart. Store deler av området er regulert til bevaring i reguleringsplaner vedtatt i 1995 og 2011. Kulturhistorisk stedsanalyse er lagt til grunn for planforslaget for boligområdet.

Hensynssone H910_13

Småhusbebyggelsen er i områdeplanen foreslått bevart som i dag, ved å opprettholde gjeldende reguleringsplan for området. Det legges ikke opp til økt arealutnyttelse i området, og det bør vurderes om det er behov for en særegen bevaringsplan for å ivareta områdets karakter som et småhusområde med kulturhistorisk interesse for arealene i området som i dag ikke er underlagt vern.

Hensynssone H910_1

For øvrig bebyggelse nord for Lyngveien og Utveien skal gjeldende reguleringsplaner fortsatt gjelde. Området hvor gjeldende reguleringsplaner fortsatt skal gjelde er markert i plankartet med hensynssone H910_1.

7.5.7 Søråsteigen

Søråsteigen er et vellykket og sentrumsnært eneboligområde fra 50-tallet. Verneverdiene i området er formelt uavklarte, særlig med tanke på nyere tids kulturminner. Det har foregått en betydelig fradeling og fragmentering av området de siste årene.

Kulturhistorisk stedsanalyse er lagt til grunn i planforslaget for Søråsteigen boligområde. For områdene langs Ekorneveien, deler av Måltrostveien, deler av Skoleveien, samt Ekornskogen bør det vurderes bevaring av bebyggelsen.

Hensynssone H910_15

Småhusbebyggelsen er i områdeplanen foreslått bevart som i dag, ved å opprettholde gjeldende reguleringsplan for området. Det legges ikke opp til økt arealutnyttelse i området, og det bør vurderes om det er behov for en særegen bevaringsplan for å ivareta områdets karakter som et småhusområde med kulturhistorisk interesse.

Hensynssone H910_11-12

For områdene innenfor hensynssonene, langs øvrige deler av Måltrostveien, Skoleveien og Sagaveien, skal gjeldende reguleringsplan fortsatt gjelde.

7.6 Krav om detaljregulering

For alle delområder skal det utarbeides detaljregulering. Kommunen kan bestemme at detaljreguleringsplanene skal omfatte hele eller deler av arealer som er angitt i denne områdeplanen. (f.eks. «BS8, BS9 og BKB5», «B15 og B16», «BKB1-3 og B8» eller tilsvarende).

Alle forhold ved saken skal dokumenteres i en planbeskrivelse etter Ås kommunes retningslinjer. Følgende forhold skal gis et spesielt fokus:

- Forholdet til områdereguleringsplanen
- Reguleringsplanens fellesbestemmelser
- Bruk av kvalitetsprogram og miljøoppfølgingsplan
- Tiltak i henhold til områderegulerings ROS-analyse
- Dokumentasjon av trafikkforhold med vurdering av tiltak å sikre for bærekraftig mobilitet for byggeområder
- Dokumentasjon av miljømål iht. kvalitetsprogram
- Utearealers størrelse og utforming.
- Forhold til verdifull eksisterende bebyggelse og verdifulle trær.
- Sammenhengen mellom foreslått bebyggelse og nærområdene med tilgrensende bebyggelse som omfatter aktuelle arealer utenfor planområdet.
- Fjern- og nærvirkninger skal illustreres, vist både som oversiktsbilder og fra bakkeplan i øyenhøyde fra relevante synspunkter.
- Sol/skyggeanalyser for vår, høst, sommer og vinterjevndøgn samt 1. mai/oktober kl 9, 12, 15, 18 og 21.
- Utredning av planes brukere med fokus på hvilke offentlige tjenester de har behov for som blant annet benyttes ved planlegging av skole- og barnehagekapasitet samt helse- og sosialtjenester.

Bebyggelsens valg av utforming og volumoppbygging skal begrunnes, og bebyggelsens plassering skal fastsettes ved bruk av byggegrenser med kotesatte byggehøyder. Byggehøyder og arealutnyttelse

Planbeskrivelsen skal omfatte en generell illustrasjonsplan som viser plassering av bygninger, veier, plasser, beplantning, terrengbearbeiding, gjerder, belysning, friområder og fellesområder inkl. lekeplasser, renovasjon og vesentlige siktlinjer.

7.7 Bruk av kvalitetsprogram

Kommunen ønsker å være tydelig på kvalitets- og miljøambisjoner for utvikling i området. Det er derfor utarbeidet et kvalitetsprogram som supplerer områdereguleringsplanen. I henhold til reguleringsbestemmelsene skal kvalitetsprogrammet være retningsgivende for videre arbeid med kvalitet og miljø i detaljreguleringsplaner og byggeprosjekter i området.

Kvalitetsprogrammet skal være et verktøy for utbyggere i utarbeiding av planer og prosjekter, og for kommunal og politisk behandling av disse ved gjennomføring av områdeplanen. Utbyggerne skal, ut fra kommunens ambisjoner for de ulike temaene, utarbeide mer konkrete mål og tiltak for det enkelte prosjekt. Omfang og innhold i dokumentasjonskrav må vurderes i hvert enkelt prosjekt.

Kvalitetsprogrammet har tre deler. Først gjennomgås kvalitets- og miljøambisjoner som gjelder hele områdereguleringsplanen. Så følger mer konkrete ambisjoner som er særegne for de 5 ulike delområder slik de er definert i planbeskrivelsen. Avslutningsvis beskrives hvordan kvalitetsprogrammet skal brukes i detaljregulering og i byggeprosjekter.

Tema

Kvalitetsprogrammet redegjør for konkrete ambisjoner om kvalitet innenfor en rekke overordnede tema. Dette omfatter blant annet utforming av byrom og møteplasser, lekeareal, blå-grønn struktur og uteområder, mobilitetsplanlegging, særpreg og tilpasning, boligtilbud og bygningstyper, universell utforming, energiløsninger, anleggsperioden og avfallshåndtering.

Oppfølgingsplaner

I utviklingen av området skal det med bakgrunn i kvalitetsprogrammet settes kvalitets- og miljømål for hvert byggeprosjekt innenfor planområdet. Det skal lages oppfølgingsplaner som konkretiserer hvordan målene i programmet skal nås.

Oppfølgingsplanen skal inneholde:

- Prosjektspesifikke kvalitets- og miljømål
- Tiltak for å nå målene
- Vurdering av måloppnåelse samt dokumentasjon på dette
- Forholdet mellom kvalitetsoppfølgingsplanen og prosjektets øvrige dokumenter
- Roller og ansvar

Oppfølgingsplanen leveres kommunen ved detaljregulering og byggesak. Den kan også brukes som underlag til entreprenør og for oppfølging i byggefasen. Omfang og innhold i dokumentasjonskrav vurderes i hvert enkelt prosjekt.

8. Beskrivelse av virkninger av planforslaget

8.1 Støy

Kort om temaet

Klima- og miljødepartementets T-1442/2016 "*Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*» angir grenseverdier for støy i byggeområder til bolig og næringsbebyggelse, der den nederste grensen for den gule sonen er anbefalt grenseverdi. For vegtrafikkstøy er dette Lden 55 dBA og for jernbanestøy er tilsvarende grenseverdi Lden 58 dBA.. Overstiges grenseverdiene vurderes støybelastningen som vesentlig.

Vurdering av planforslaget

I planområdet er den tydeligste utfordringen støysituasjonen for utbyggingsområdene langs Østfoldbanen og fylkesvei 152, samt fra trafikk langs Brekkeveien og Langbakken.

Utstrekning på utbyggingsområdene tilgrenset disse områdene tilsier at det er mulig å skjerme ny bebyggelse langs utbyggingsområdene, slik at det oppnås akseptable nivåer på bakken ved bruk av støyskjerming, strategisk plassering av bygningsvolumer eller bruk av støyvoller eller annen type avskjerming.

Avbøtende tiltak

Hastighetsreduksjon langs fylkesvei 152, Brekkeveien og Langbakken vil kunne redusere støypåvirkningen fra trafikk ved veiene betydelig. Det kan vurderes ytterligere fartsbegrensende tiltak ved mer detaljert planlegging og etablering av veianleggene.

Områdeplanen legger til grunn at det skal gjennomføres detaljerte beregninger av støy ved detaljplanlegging, og legger til grunn at støynivåer i henhold til retningslinjene for behandling av støy i arealplanlegging kan oppnås.

Vurdering av virkning

Virking av støy for byggeområder i planområdet å ha ingen betydning, forutsatt at det ved detaljplanlegging av byggeområdene blir gjennomført detaljerte beregninger av støypåvirkning og at hensiktsmessige støyskjermende tiltak gjennomføres ved oppføring av ny bebyggelse.

8.2 Fare for forurenset grunn

Kort om temaet

For utbyggingsområder hvor foreslått arealbruk endres fra næring- og industriområder hvor det har foregått virksomhet over tid, vil det være mistanke om forurenset grunn som følge av virksomheten. I områdereguleringsplanen gjelder dette for byggeområdene B1-3 og BAA ved Langbakken, B18 ved trevareutsalget «Maxbo», og ved dagens Esso-stasjon i felt BKB1. Det er ikke planlagt tiltak som kan gi opphav til ny grunnforurensning.

Vurdering av planforslaget

Områdeplanen tilrettelegger for ny utvikling og utbygging av områder hvor det har foregått næring- og industrivirksomhet av ulik art over tid. Ved utbyggingen av disse områdene er det

risiko for å støte på forurensning ved utbygging av enkelte tomter. Utbyggingen gir samtidig mulighet til å rydde opp i eksisterende forurenset grunn der det måtte forekomme.

Avbøtende tiltak

Områdets historikk tilsier at det er mistanke om forurensning i byggeområdene B1-3, BAA, B18 og BKB1.

I henhold til kapittel 2 i forurensningsforskriften (Miljødepartementet 2004: Forskrift om begrensnig av forurensning), skal det dermed gjøres nødvendige undersøkelser for å kartlegge omfanget og betydningen av den eventuelle forurensningen dersom det skal gjøres terrenginngrep på området.

De berørte områdene er underlagt faresone H390, og områdereguleringsplanen fasetter krav om gjennomførte miljøtekniske undersøkelser som skal gjennomføres ved detaljplanlegging av områdene.

Vurdering av virkning

Virkingen av forurenset grunn for områderegulering Ås sentralområde vurderes å ha ingen betydning, forutsatt at det ved detaljplanlegging av byggeområdene blir gjennomført miljøtekniske undersøkelser i tråd med fastsatte bestemmelser for områdene, og at hensiktsmessige tiltak blir gjennomført før oppføring av ny bebyggelse.

8.3 Trafikk

Kort om temaet

Ny utvikling av boliger og næring i Ås sentrum vil medføre en økning av transportbehovet. Nullvekstmålet for biltrafikk er lagt til grunn for planleggingen av den trafikale infrastrukturen, det vil si at all økning i antall reiser skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport.

Vurdering av planforslaget

Planforslaget legger opp til utvikling i de mest sentrale delene av Ås, i forlengelse av dagens sentrumsområde mot syd, og i tidligere næringsområder øst for sentrum. Hele planområdet ligger innenfor 20 minutters gangavstand og 10 minutters sykkelavstand fra stasjonen. For å utnytte denne nærheten, og gi gode koblinger mellom sentrum og de nye boligområdene, er det lagt opp til flere tiltak for å bedre forhold for gående og syklende. De vesentligste tiltakene innebærer oppgradering av gang- og sykkelinfrastrukturen langs viktige ferdsselsforbindelser.

For å sikre god trafikkavvikling for bil- og kollektivtrafikk legges det til rette for nye kryssløsninger hvor Langbakken, Brekkeveien og Hogstvetveien møter fylkesveien.

Vurdering av tiltak for gående og syklende

Planforslaget legger til rette for gode og sammenhengende løsninger for gående og syklende langs hovedgatene inn mot Ås sentrum. Langs Fylkesvei 152, Langbakken og Brekkeveien skal det etableres sykkelvei med fortau med samlet bredde på opp til 5,5 meter. Løsningen

innebærer at syklistene får egne arealer atskilt fra både biltrafikk og fotgjengere, som vurderes å bidra til økt trygghet og attraktive hverdagsreiser. I Moerveien syd for sentrum, hvor biltrafikken er vesentlig lavere, skal det tilrettelegges med sykkelfelt i veibanen samt fortau.

I sentrum legger reguleringsplanen opp til at Rådhusplassen og Moerveien kan stenges for biltrafikk, slik at trivsel og fremkommelighet for fotgjengere og syklistene prioriteres. Syklistene får en egen trasé gjennom sentrum i øst-vest-gående retning, som blir en del av hovedsykkelveinettet og sikrer at sykkel blir et effektivt transportmiddel til og gjennom Ås.

Vurdering av tiltak for kollektivtrafikk

For kollektivtrafikken vurderes det det først og fremst som positivt at planforslaget legger opp til et tettere bosettingsmønster der flere er bosatt i kort avstand fra kollektivknutepunktet. På denne måten skapes et grunnlag for at en større andel av befolkningen vil benytte seg av buss- og togtilbudet som finnes, og som vil bli betydelig forbedret i årene som kommer.

Etablering av ny kollektivterminal og flytting av holdeplasser for regionbussene til Ski og Drøbak nærmere Ås stasjon, bidrar til å skape et samlet knutepunkt med enkle bytter mellom transportmidlene.

Vurdering av tiltak for biltrafikk

Biltrafikken får stort sett samme grad av fremkommelighet som i dag langs hovedgatene ut fra sentrum. Det legges ikke opp til å oppgradere infrastrukturen for bil, med unntak av tre kryss på fylkesveien hvor det kan etableres nye rundkjøringer. Etablering av rundkjøringer kan bedre trafikkavviklingen for biltrafikk fra sideveiene.

Bilistene får noe lavere tilgjengelighet til sentrum, som følge av at to gater stenges for biltrafikk, og parkeringsplasser på bakkeplan omdisponeres. Dette vurderes først og fremst som et positivt tiltak for bymiljøet lokalt.

Vurdering av tiltak for parkering

Planen legger til rette for at om lag 100 parkeringsplasser på bakkeplan kan omdisponeres til torgareal/gatetun og sykkelfelt, for å bedre bymiljøet. Tilgjengeligheten til sentrum med bil vurderes å være godt nok ivaretatt gjennom parkeringshus og parkeringskjellere, men plasser for HC-parkering må vurderes nærmere ved oppfølging av planen.

Ytterligere tiltak

Ved oppfølging av planen kan det vurderes ytterligere tiltak for å begrense negative konsekvenser av eventuell trafikkøkning. Dette kan være hastighetsbegrensende tiltak for biltrafikk, som fartshumper, skilting, og redusert tillatt hastighet til 30 km/t på lokalveiene.

For å tilrettelegge ytterligere for fotgjengere og syklistene kan det skiltes og oppmerkes hovedsykkelruter utenfor planområdet, og det kan gjøres tiltak for å øke sikkerheten i kryss, f.eks. opphøyde gangfelt ved kryssingene. En fremtidig økning i togavgangene fra Ås stasjon

vil, uavhengig av dette planarbeidet, bidra til å gjøre toget mer konkurransedyktig mot bilen i fremtidens Ås.

Vurdering av virkning

Utviklingen av Ås sentralområde med en økning av antall bosatte vil føre til økt transportbehov, både i form av biltrafikk, gang- og sykkeltrafikk og kollektivreiser. En økning av biltrafikken kan gi negative konsekvenser for lokalmiljøet i form av støy, støv, luftforurensning og økt fare for trafikkulykker. Bedre tilrettelegging for miljøvennlige transportmidler, og utviklingen av et sterkt lokalt sentrum med korte avstander mellom ulike funksjoner, kan bidra til å dempe veksten i biltrafikk. Separat infrastruktur for syklist og fotgjengere reduserer faren for ulykker. Et bilfritt sentrum kan bidra til et godt lokalmiljø i noen av det viktigste byrommene i Ås.

Fremkommeligheten for buss langs fylkesvei 152 kan være sårbar dersom økt biltrafikk fører til kø på strekningen. Valg av kryssløsninger på fylkesveien vil ha betydning for trafikkavviklingen og hvilken trafikkvekst som kan forventes. Det er ikke gjennomført egne trafikkberegninger som del av planarbeidet.

Samlet sett vurderes omfanget av de tiltakene planen legger opp til å ha middels positiv betydning. Bedre tilrettelegging for sykkel og gange bidrar positivt til å møte transportbehovet lokalt, mens mangel på restriktive tiltak for biltrafikken kan føre til at biltrafikken øker. Fremkommeligheten for buss kan være utfordrende.

8.4 Energiløsninger

Kort om temaet

Områdereguleringsplanen omfatter mulig fremtidig bebygd areal i planområdet på ca. 300 000 kvm ny bygningsmasse til bolig-, offentlig- og næringsformål. Dette tilsvarer et betydelig energibehov til oppvarming, kjøling, belysning og utstyr avhengig av bebyggelsestype og byggestandard. For å dekke behovet kan det være aktuelt med flere ulike energiløsninger, både felles for et mindre eller større område, og separat for enkelte bygg.

Vurdering av planforslaget

Det er etablert fjernvarmesentral med konsesjonsområde som dekker store deler av planområdet. Fjernvarme/nærvare er distribusjon av varmt vann fra et større varmeproduksjonsanlegg til oppvarmingsformål i omkringliggende bygg. Forslaget legger til grunn tilknytningsplikt for nye byggeområder innenfor konsesjonsområdet.

Energiforsyning er videre tema i kvalitetsprogrammet som følger områdeplanen, og det åpnes for vurdering av alternative energikilder, herunder egenproduksjon av energi, dersom det viser seg mer hensiktsmessig, samt bruk av energimålere i ny bebyggelse.

Vurdering av virkning

Tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegg samt mulighet for å etablere alternative energikilder for byggeområder der det er hensiktsmessig vurderes som svært positivt.

8.5 Kulturminner og kulturmiljø

Kort om temaet

Kulturminner og kulturmiljøer er definert i Lov om kulturminner. Kulturminner er definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Begrepet kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng.

Vurdering av planforslaget

Planforslaget er utarbeidet etter kommunen gjennomført kartlegging av kulturmiljø og nyere tids kulturminner i egen kulturhistorisk stedsanalyse (Asplan Viak 2016), gjennomført etter DIVE-metodikken. Rapporten inngår i områdereguleringsplanens kunnskapsgrunnlag.

Rapporten samler og systematiserer alle kunnskap om både delområder og enkeltobjekters kvaliteter innenfor planområdet. Funn og beskrivelser er kartfestet i temakart, med redegjørelse for sentrale tidsperioder i utviklingen av Ås. Sårbarhet for bygningsmiljøer og enkeltobjekter er vurdert, inndelt i delområder.

Den kulturhistoriske stedsanalysen med temakart har vært sentral i utforming av reguleringsplanen. På bakgrunn av den samlede kunnskapen, er det gjort vurderinger av hvilke delområder områdeplanen legger opp til å bevare, og hvor det vurderes hensiktsmessig å etablere ny bebyggelse, med ønske om å bevare kulturhistoriske verdiene i området.

Enkelte steder i planområdet er det til gjengjeld vurdert at hensyn til ny utvikling bør vektlegges fremfor vern av etablert bygningsmiljøer. Dette gjelder for området mellom Moerveien og Sagaveien (BS5-6 og B9-11), og for området langs fylkesvei 152 syd for Gamleveien (BS4, B19-21).

Avbøtende tiltak

Det er fastsatt bestemmelse for kartlegging av verneverdig bebyggelse i de foreslåtte byggeområdene. Forhold til kartlagte kulturminner skal redegjøres for i oppfølgende detaljplaner, hvor det skal vurderes om særlig verdifull bebyggelse kan opprettholdes og inngå i en ny sammenheng med ny bebyggelse i områdene.

Vurdering av virkning

Områdeplanen legger opp til at svært store deler av det karakteristiske småhusmiljøet i Ås skal vernes om i overskuelig fremtid. Områdeplanen legger i all hovedsak opp til utvikling i områder som ikke er vurdert å ha betydningsfull verdi i kulturhistorisk sammenheng. Dette vurderes som svært positivt.

Områdeplanen legger til gjengjeld opp til å etablere nye utviklingsområder i enkelte områder hvor det er kjent kunnskap om verneverdig bebyggelse. Det er vurdert at det for disse områdene er hensiktsmessig å etablere ny bebyggelse som vil bidra til et mer markert sentrumsområde, økt befolkningstetthet omkring sentrumskjernen, økt handelstilbud, m.m.

For disse områdene vurderes det som positivt at det skal redegjøres for om etablert bebyggelse av kulturhistorisk betydning kan inngå i ny sammenheng i områdene. Samtidig er det uheldig at det i områdereguleringsplanen ikke er fastsatt formell vernestatus for enkeltobjektene innenfor området, og det er uavklart forut for detaljplanlegging av områdene om eksisterende bebyggelse kan bevares på en måte som gir god sammenheng. Som følge vurderes reguleringsforslagets forhold til kulturmiljø som middels negativ samlet sett.

8.6 Naturmiljø

Kort om temaet

Temaet naturmiljø omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters levegrunnlag. Begrepet naturmiljø omfatter alle terrestriske (landjorda), limnologiske (ferskvann) og marine forekomster (brakkvann og saltvann), og biologisk mangfold knyttet til disse.

Naturmiljøet blir gjennom utbyggingsprosesser først og fremst berørt av tiltak gjennom arealbruk, arealforringelse eller oppsplitting av sammenhengende naturområder ved at naturtyper som er leveområder for sårbare arter går tapt eller blir stykket opp.

I tillegg vil arter kunne bli påvirket av mer indirekte endringer i omgivelsene som støy, støv, forurensning etc.

Vurdering av planforslaget

Planforslaget berører ingen ustrakte naturområder av betydning for naturmiljøet i sentrale Ås. Områder forslått til ny bebyggelse er i all hovedsak allerede tatt i bruk, enten i form av eksisterende bolig- eller næringsbebyggelse, eller hvor det er jordbruksvirksomhet. I utstrakte deler av planområdet skal småhusmiljøer opprettholdes, med betydelig andel hageareal som utgjør vesentlige bidrag til naturmangfoldet i Ås.

Ny grønnstruktur i planforslaget legger opp best mulig sammenheng mellom eksisterende grønnstruktur i planområdet, eller til tilgrensende naturområder utenfor planområdet.

Innenfor byggeområder er det krav om etablering av utearealer på bakkenivå som vil øke omfanget av grønnstruktur i området, og bidra til økt mangfold av naturtyper sett opp mot dagens i situasjon.

Avbøtende tiltak

Etablering av grønnstruktur, utearealer innenfor byggeområder, og bruk av takflater til takterrasser eller som del av overvannshåndteringen er nedfelt i områdeplanens fellesbestemmelser. Videre skal det tas i bruk blå-grønn faktor for etablering av tiltak for overvann, som vil være et bidrag til grønnstrukturen i byggeområdene og gi bedre vilkår for biologisk mangfold i boligområdene.

Det er gitt egne retningslinjer om bruk av stedsegnete materialer, og at det skal gjennomføres kartlegging av verdifull vegetasjon i byggeområder ved detaljplan, herunder

hule eiker og store trær. Fellesbestemmelse om bruk av miljøoppfølgingsplan vil bidra til å sikre verdifull vegetasjon også i anleggsfasen.

Vurdering av virkning

Områdereguleringsplanen berører ingen områder av særlig betydning for naturmiljøet i Ås. Det er innført tiltak i fellesbestemmelser som vil bidra til å øke omfanget og kvaliteten på ny grønnstruktur som vil gi bedre vilkår for økt biologisk mangfold ved gjennomført utvikling av områdene. Virkingen vurderes samlet sett som middels positiv.

8.7 Tilgjengelighet til rekreasjonsområder

Kort om temaet

Tilgjengelighet handler i denne sammenheng om muligheten til å ta seg frem innenfor, eller mellom ulike fysiske miljø. Fysisk planlegging kan bidra til at alle har mulighet til å bevege seg fritt uten spesielle hjelpemidler, og universell utforming er i det henseende et viktig prinsipp for planleggingen.

På områdenivå er det tilgjengeligheten til ulike former for uteområder som blir vurdert. Dette omfatter tilgjengelighet til friluftsområder, turvei, gang- og sykkelveinett, og områder som parker, friområder og torg, områder avsatt til lek etc.

Vurdering av planforslaget

I sentralområdet er tilgjengelighet til friluftsområder tett på sentrum en betydelig kvalitet. Naturområder som Åsmåsan og Askjemskogen i nord, Burumskogen i sør og sentrumsnære kulturlandskaper som Dysterjordet, Søråsjordet og Kjerringjordet utgjør viktige friluftsområder som planforslaget ikke berører men legger opp til å verne om.

Planforslaget tilrettelegger for grønnstruktur langs sentrale ferdselsforbindelser for å knytte en tydeligere sammenheng mellom disse sentrumsnære friluftsområdene og sørge for bedre tilgjengelighet. Dette gjelder særlig for områdene ved Nordre Moer og Langbakken, hvor gjennomgående grønnstruktur og gang- sykkelveinett bidrar til bedre tilgjengelighet. I deler av grønnstrukturen åpnes det for etablering av turstier som bidrar til gode rekreasjonsmuligheter isolert sett, og sett i sammenheng med sammenhengende turstinett i tilknyttede friluftsområder utenfor planområdet.

Innenfor byggeområdene foreslås det etablert nye mer omfattende lekeareal og møteplasser i form av nærmiljøparker og områdelekeplasser. Disse vil bidra til et større omfang og mangfold av rekreasjonsområder for beboere og besøkende i områdene.

Videre legger områdeplanen til rette for økt bruk av sentrumsområdet. I sentrumsområdet gjøres uteopphold og aktiviteter mer attraktivt, ved å tilrettelegge for flere arealer til møteplasser, byliv og rekreasjon fremfor overflateparkering i sentrum.

Vurdering av virkning

Samlet vurderes områdeplanen derfor å ha stort omfang av nye rekreasjonsområder, og

sikrer bedre tilgjengelighet til rekreasjonsområder i nær tilknytning til planområdet for nye og eksisterende byggeområder. Samlet sett vurderes virkningen som svært positiv.

8.8 Barn og unge

Kort om temaet

Tiltaket vil gi økt befolkning i sentrum, og det er en målsetning at befolkningen i sentrumsområdet skal gjenspeile aldersfordelingen i befolkningen ellers.

De fysiske tiltakene i områdeplanen går i hovedsak ut på å etablere ny sentrumsnær bebyggelse, ny sammenhengende grønnstruktur, nye møteplasser og lekeareal, og å etablere et bedre lokalmiljø sentrumsområdet. De store fellestiltakene er bedre gang- og sykkelveinett, nye kryssløsninger ved fylkesvei 152 og bedre kollektivløsninger.

Vurdering av planforslaget

De mest vesentlige tiltakene som berører barn- og unge i planområdet omfatter bedret tilgjengelighet for gange og sykkel, nye nær- og områdelekeplasser, samt bedret lokalmiljø i sentrumsområdet. I tillegg omfattes skoleområdene ved Åsgård barneskole, omkring Ås ungdomsskole og Ås stadion, samt deler av området ved Ås videregående skole.

Skoleområdene og idrettsanlegget er vesentlige møteplasser og rekreasjonsområder for barn- og unge i planområdet. Det vurderes som svært positivt at det ikke er foreslått nye tiltak som forringer disse områdene med nye utviklingsområder, og at det er igangsatt egen planprosess for Åsgård skole med utearealer. For Ås ungdomsskole og Ås stadion vurderes det som positivt at tilgjengeligheten til arealene bedre med nye sykkelveier og snarvei, både med tanke på skolevei og fritidsaktiviteter.

Innenfor byggeområdene skal det etableres nærlekeplasser og områdelekeplasser av et større omfang. Disse tiltakene vurderes å gi svært positiv virkning for barn- og unge i planområdet, sammenlignet med dagens situasjon og sammenlignbare utbyggingsområder i kommunen for øvrig.

Vurdering av virkning

Med tiltakene som er innarbeidet i planforslaget vurderes virkninger for barn og unge i planområdet samlet sett som svært positivt.

8.9 Folkehelse

Kort om temaet

Folkehelseloven løfter frem fem grunnleggende prinsipper for folkehelsearbeidet; prinsippet om å utjevne sosiale helseforskjeller, bærekraftig utvikling, føre-var og medvirkning. (Kilde: regeringen.no).

Formålet med loven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale helseforskjeller. Folkehelsearbeidet skal fremme befolkningens helse,

trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse.

Loven skal sikre at kommuner, fylkeskommuner og statlige helsemyndigheter setter i verk tiltak og samordner sin virksomhet i folkehelsearbeidet på en forsvarlig måte. Loven skal legge til rette for et langsiktig og systematisk folkehelsearbeid.

Vurdering av planforslaget

Planforslaget legger opp til økt utnyttelse av arealene i Ås sentralområde sammenlignet med dagens situasjon. Virkningen av at områder reguleres til byggeformål er at potensialet for videreutvikling til grøntområder, rekreasjonsområder e.l. går tapt. Mindre byrom i form av torg, gatetun og områdelekeplasser er sikret i planforslaget. Innenfor planlagte boligfelt legges det opp til både funksjonsblanding og variasjon innen høyder og utnyttelsesgrad for forskjellig bebyggelse innenfor feltene.

Planen legger opp til sammenhengende grønnstruktur med turdrag i de mest omfattende delområdene med ny bebyggelse, langs Langbakken og ved Nordre Moer. Tiltakene er vurdert som viktige all den tid dette er områder med lengst avstand til felles rekreasjonsområder i sentrumsområdet, og med tanke på avstander og tilgjengelighet til friluftsområder utenfor planområdet. Disse tiltakene i sammenheng med utbedret gang- og sykkelveinett vurderes å gi en forbedret tilknytning til sentrumsnære rekreasjonsområder sammenlignet med dagens situasjon.

I tillegg er det fastsatt krav til etablering av torg, nærmiljøparker, nær- og områdelekeplasser i byggeområdene som både gir et lokalt tilbud, og bidrar til å øke mangfoldet av møteplasser og felles uterom for hele planområdet.

Planforslaget legger opp til at sentrumsområdet skal utgjøre større torgareal og gatetun og være tilnærmet bilfritt på sikt. Disse tiltakene vurderes å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og oppholde seg i området ved at dette oppleves som tryggere når det er færre biler i sentrumsområdet. Samtidig kan det føre til at støv og støy fra sentrumstrafikk reduseres og økt trivsel. Sentrale deler av planområdet er i tillegg godt tilknyttet et utbedret gang- og sykkelveinett, noe som kan gjøre det enklere å gå eller sykle i stedet for å ta bilen til området.

Variasjon i bebyggelsestyper, høyder og utnyttelsesgrad vurderes å gi et godt utgangspunkt for et variert boligtilbud i området, i tillegg til allerede etablert bebyggelse i Ås.

Økt transportbehov uten restriktive tiltak for biltrafikk kan føre til mer biltrafikk i området, jfr. punkt 8.3. Økt trafikkmengde kan føre til uheldige virkninger med tanke på støy, støv og trafikkulykker som kan bidra negativt til folkehelsen.

Vurdering av virkning

Forslagets tiltak knyttet til utbedret gang- og sykkelveinett, bedret lokalmiljø i sentrumsområdet, nye møteplasser som felles lekeareal og plasser i byggeområdene, samt gode muligheter for et variert boligtilbud vurderes som svært positivt for folkehelsen i

planområdet. Bekymring for økt trafikkmengde uten restriktive tiltak for biltrafikk i planområdet vurderes som middels negativt. Samlet vurderes planforslaget å gi middels positiv virkning på folkehelsen i området.

8.10 Handel og næring

Kort om temaet

Virksomhetene i Ås sentralområde er i hovedsak offentlig finansierte virksomheter og service og handelsvirksomheter. Campus Ås er den største arbeidsgiveren.

Det er avgjørende å ha en god balanse mellom boliger, handels- og servicetilbud og andre arbeidsplasser for å få et godt og hensiktsmessig tettsted der innbyggerne kan få dekket sine daglige gjøremål. (*Næringsstrategi for Ås kommune, 2016-2028*)

NMBU med tilliggende institutter er et kraftsentrum for forskning, utvikling og innovasjon innen landbruk, forvaltning av naturressurser og bioøkonomi. Flere virksomheter med tilknytning til NMBU har tilhold eller delvis tilhold i Ås. Andre virksomheter uttrykker ønske om å ha lokaler nær Campus Ås og Ås sentrum. (*Vista Analyse, 2019*)

Det skjer store endringer i utviklingen av næringslivet, lokaliseringsmønster og forbrukeratferd som også påvirker handel og næring i Ås sentralområde (*Vista Analyse, 2019*). Noen av disse trendene er:

- Urbanisering og økt tetthet bidrar til vekst
- Helse og omsorg – ny næring i sterk vekst
- Forbruk i endring – fra varer til tjenester
- Kompetansearbeidsplasser med ønske om tilknytning til sentrum og byliv
- «Co-working spaces» – kontorfellesskap egnet for «start-ups», enkeltmannsforetak, freelancere m.v. etterspørres.

Vurdering av planforslaget

For flere av byggeområdene i områdeplanen tillates oppført bebyggelse med blandet formål, der kontor-, handel eller servicefunksjoner kan ha en aktiv henvendelse ut mot gate eller fortau.

Det gjelder for feltene BS5 og 6, og feltene BS1-4. Etablering av handelsvirksomhet er vurdert som et positivt bidrag til å skape byliv og attraktivitet på bakkeplan i disse sentrumsnære områdene.

Bebyggelse med aktiv henvendelse ut mot gate eller fortau, gjelder også for felt BS7, BS8, BS9 og BKB2. Her kan det også etableres hotell, kontorvirksomhet, kulturproduksjon eller handelsvirksomhet. I området BKB2 åpnes det for næringsvirksomhet, kontorvirksomhet eller kombinerte formål bolig/næring.

I området BKB1 ved dagens Esso-stasjon legges det til rette for ny bebyggelse med blandet arealformål i form av bolig, forretning eller næringsbebyggelse.

Dagens næringsområde mellom Langbakken og Østfoldbanen (B1-4) skal i henhold til reguleringsplanen utvikles fra et næringsområde til et boligområde. Det er ulike næringer i området, og eiere av dagens områder har ulik tilnærming til framtidig utvikling av området: Noen vil bygge boliger, noen vil selge til utviklere og andre vil bli værende på grunn av beliggenheten nær sentrum (*Vista Analyse, 2019*). Det vurderes at eiere som fortsatt vil drive næringsvirksomhet i området, vil kunne fortsette med det selv om området reguleres til boligformål, men at langsiktig utvikling i området vil dreies mot et utpreget boligområde.

Beregning av arealomfang for nytt areal til næringsområde er sammensatt. Områdeplanen legger i utgangspunktet ikke stramme bestemmelser om at en gitt mengde næringsareal som skal etableres, med unntak av publikumsrettet virksomhet mot sentrale ferdeslforbindelser og sentrumsområder. Det legges opp til bruk av sentrumsbebyggelse som arealformål i disse områdene, med åpning for etablering av ulike typer næringsvirksomhet i hele eller deler av byggeområdene. Etablering av fullverdige næringsbygg er således gitt en viss fleksibilitet, og markedets etterspørsel etter arealer til næringsbygg vil på sikt bli avgjørende for om det skal etableres fullverdige næringsbygg i områdene.

Utifra antagelser kan det derfor variere hvor mye næringsareal som samlet sett vil kunne etableres i sentralområdet. Arealene syd for sentrum, feltene BS7-9, har gode forutsetninger for å etableres som en utpreget næringsklynge. Arealene er ikke spesielt egnet som boligarealer, der de ligger tett på Østfoldbanen i byggeområder med relativt smal utstrekning, og det er allerede etablert næringsvirksomhet i denne delen av sentrum.

Dersom byggeområdene i hovedsak tas i bruk som næringsarealer for kontorvirksomhet eller hotell, vil det kunne legges til grunn at om lag 18.000 kvm næringsareal utelukkenede i disse områdene. Regner man videre med en mindre andel næringsareal i øvrige områder avsatt til kombinasjonsformål, vil en rimelig antagelse for totalt antall næringsbebyggelse i området utgjøre nærmere 40.000. Med høyde for fleksibilitet i reguleringsplanen og faktisk og forventet etterspørsel etter næringsareal, vil det være rimelig å anta at det kan forventes mellom 20-50.000 kvm næringsareal i området på sikt, i form av handel, kontor og tjenesteyting, samt hotell og servicenæringer. For sentralområdet vil et slikt omfang nytt næringsareal utgjøre et betydelig bidrag næringslivet i Ås.

Vurdering av virkning

Ås kommune ønsker å tilrettelegge for ulike former for handel og næringsutvikling i sentralområdet. Det ses i sammenheng med utviklingen ved NMBU både når det gjelder ansatte og studenters daglige behov for handel og service, og for næringsutvikling basert på innovasjonsmiljøene ved NMBU/Campus Ås.

Skal det legges til rette for at innovasjonsmiljøene ved NMBU etablerer seg i sentralområdet, må kommunen ha og bruke kunnskap om hvilke behov for lokaler og lokalisering aktuelle innovasjonsmiljøer har.

Faktorer som påvirker næringsetablering er bl.a. nærhet til kompetanse og arbeidskraft, fleksibilitet og forutsigbarhet når det gjelder lokaler, arealpriser, nærhet til hovedvei og kollektivtransport, kunder, kommunal tilrettelegging og stedets omdømme (*Vista, 2013/05*).

Områdereguleringsplanen fastsetter ikke arealformål som rene næringsområder, noe som vurderes å gi en viss usikkerhet omkring faktisk næringsareal som kan tilbys i sentrumsområdene. Dette vurderes som en svakhet, og det bør vurderes om arealformålene i områder hvor næringsetableringer er mer gunstig enn etablering av boligområder bør fastsettes tydeligere. Dette gjelder i hovedsak for byggeområdene syd for Ås sentrum, feltene BS7-9, felt BKB1 og felt BS1.

Reguleringsplanen avsetter heller ikke byggeområder til arealkrevende næringsvirksomhet, som er tilfelle for mye av dagens næringsvirksomhet i Langbakken. Lokalisering av arealkrevende virksomheter vurderes ikke å være hensiktsmessig i de mest sentrumsnære og verdifulle arealene i kommunen. Det vurderes at denne virksomheten bør etableres i mer perfriere deler av tettstedet, eller til andre deler av kommunen i nærhet til hovedveier.

Områdeplanen vurderes å kunne gi et bedre grunnlag for handel i sentrumsområdet. Men handelsvirksomhet generelt er i stor endring, og dette vil med stor sannsynlighet påvirke innhold i og bruk av aktuelle næringslokaler i sentralområdet.

Sett under ett vurderes områdeplanens virkning på handel og næringsvirksomhet i planområdet å gi mange muligheter, men det vurderes kommunen må ha en aktiv næringspolitikk i nær dialog med grunneiere, utbyggere og interesserte næringsaktører. Det vurderes som noe uheldig at det ikke settes av arealer i områdeplanen utelukkende til næringsetablering, men at aktuelle områder er fastsatt som kombinasjonsformål. Samlet sett vurderes virkningen å være middels positiv.

8.11 Virkninger for stedets karakter, byform og landskap



Illustrasjon av mulig ny bebyggelsesstruktur i sentralområdet ved etablering av bebyggelse i planens planens foreslåtte nye byggeområder

Kort om temaet

I arbeid med dimensjoneringsgrunnlag med fortettingsstrategier for Ås sentralområde (Asplan Viak 2017) ble en rekke tema knyttet til stedets karakter, byform, og landskap vurdert. Rapporten og oppfølgende politisk behandling er utgangspunktet for etableringen av byggeområder i planforslaget.

Vurdering av planforslaget

Planforslaget legger opp til bebyggelse fortrinnsvis i områder som er bebygget, eller som tidligere er vurdert som gunstig for ny bebyggelse i kommuneplanens arealdel. Hovedvekt av nye byggeområder er lokalisert nord og syd for Ås sentrum langs Østfoldbanen.

Planforslaget presiserer arealbruk for områdene, og fastsetter høyder i byggeområdene angitt med etasjeantall. Byggehøyder skal fastsettes presist i oppfølgende detaljplaner, med bakgrunn i detaljerte studier av fjernvirkning, sol- og skyggeforhold m.m.

Landskapet i områdene det foreslås bebyggelse er flatt. Av landskapstrekk av betydning i nær tilknytning til ny bebyggelse inngår høyden ved Moer sykehjem som i forslaget er avsatt som grøntområde, slik at høyden fortsatt vil være et markant landemerke i Ås. Videre er høyden ved Gamleveien et landskapstrekk som søkes bevart. Ny bebyggelse i nærhet til disse områdene skal redegjøre forhold til disse høydene, og sikre fri sikt mellom bebyggelsen og bevare viktige siktlinjer.

Høyder for ny bebyggelse er i forslaget holdt moderate, og skal ikke bryte landskapets omkringliggende silhuettlinjer. Eventuelle foreslåtte bygg i planområdet som bryter med

landskapets silhuettlinjer skal redegjøres for og begrunnes, og det skal legges stor vekt på arkitektonisk utforming.

Høyder for ny bebyggelse skal tilpasses tilgrensende eksisterende og foreslått ny bebyggelse, og det er etablert egne retningslinjer i kvalitetsprogram om tilpasning og særpreg for ny bebyggelse i området, kvaliteter som skal ivaretas, stedsegnet materialbruk og fargevalg,

Vurdering av virkning

Områdeplanens foreslåtte byggeområder nord og syd for sentrumsområdet gir en langstrakt byform av strukturert av Østfoldbanen. Grepet gir relativt lange avstander mellom nye byggeområder og mellom enkelte byggeområder helt i randsonen av planområdet og kan bidra til noe økt transportbehov. Byggeområdene inngår imidlertid i en større sammenheng i Ås, og knytter seg på hensiktsmessig vis mot tilgrensende nabolag i sydvest og nordøst.

Arealutnyttelsen i områdene er fastsatt etter nærhet til sentrumsområdet og kollektivtilbud for å begrense transportbehovet i området sett under ett. Dette bidrar til å skape god tilpasning til etablert tilgrensende bebyggelse for områdene helt i nord og helt i syd, ved at høyder i disse områdene er holdt lavere enn de mer sentrumsnære, og er sammenlignbare med eksisterende bebyggelse. Nye byggeområder vil bidra til finmaske og tilgjengeliggjøre nye områder som i dagens situasjon ikke er tilgjengelige for ferdsel. Dette bidrar til et tettere vev av gangforbindelser, og bidrar ytterligere til å skape gode sammenhenger mellom nye og etablerte områder.

Samlet sett vurderes forslagetets virkninger for stedets karakter, byform og landskaps som middels positiv.

8.12 Sammenstilling av virkninger

Temaene er vurdert enkeltvis i en skala fra svært negativt til svært positivt, og sammenstilles i nedenstående tabell med virkninger i henhold til skala vist nedenfor.

Svært negativt	Middels negativt	Ingen betydning	Middels positivt	Svært positivt
-----------------------	-------------------------	------------------------	-------------------------	-----------------------

Tema	Virkning	Kommentar
1. Støy	Ingen betydning	Fastsatte fellesbestemmelser for håndtering av støy i henhold til retningslinjer om behandling av støy i arealplanlegging. Det forutsettes at det i kartlegges og gjennomføres tiltak i detaljplanleggingen.
2. Fare for forurenset grunn	Ingen betydning	Det forutsettes at det kartlegges og gjennomføres tiltak i detaljplanleggingen.
3. Trafikk	Middels positivt	Bedre tilrettelegging for sykkel og gange bidrar positivt til å møte transportbehovet lokalt, mens mangel på restriktive tiltak for biltrafikken kan føre til at biltrafikken øker. Et bilfritt sentrum kan bidra til et godt lokalmiljø i noen av det viktigste byrommene i Ås.
4. Energiløsninger	Svært positivt	Tilknytning til fjernvarme eller kartlegging av alternative energikilder, med retningslinjer i kvalitetsprogram
5. Kulturminner og kulturmiljø	Middels negativt	Enkelte delområder foreslås med nye arealformål uten at bevaringsinteresser knyttet til konkrete verdifulle enkeltobjekter er avklart. Dette gjelder først og fremst for potensielt verneverdige bygg langs Moerveien/Sagaveien og langs fylkesvei 152.

6. Naturmiljø	Middels positivt	Tiltakene i områdeplanen vurderes å gi bedre forhold for naturmiljø enn i dagens situasjon
7. Tilgjengelighet til rekreasjonsområder	Svært positivt	Flere tiltak i områdeplanen sikrer god tilgjengelighet til friluftsområder utenfor planområdet.
8. Barn og unge	Svært positivt	Stort tilgang av lekeområder, mangfold, bilfritt sentrum, bevaring av skoleområdene
9. Folkehelse	Middels positivt	Korte avstander i området, med bedre tilrettelegging for sykkel og gange. Universell utforming og tilnærmet bilfritt sentrumsområde, samt økt tilgjengelighet til friluftsområder vurderes som positivt.
10. Handel og næring	Middels positivt	Det avsattes store arealer til mulig næringsetablering i området, som vurderes som svært positivt. Det vurderes mindre positivt at ingen arealer er avsatt utelukkende som næringsareal.
11. Stedets karakter, byform, landskap og estetikk	Middelspositivt	Positivt med moderate byggehøyder i planområdet som er sammenlignbare med etablert sentrumsbebyggelse, og at arealutnyttelse området generelt følger prinsipp om lavere utnyttelse og høyder mot periferien av planområdet, og mot etablerte nabolag.
Samlet virkning	Middels positivt	Sammenstilling av vurderingene

9. Risiko og sårbarhet – Avbøtende tiltak

Med planforslaget er det utarbeidet en overordnet risiko og sårbarhetsanalyse for hele planområdet, på bakgrunn av kommunens sjekklister for risiko- og sårbarhetsmomenter i arealplanlegging. Foreslåtte avbøtende tiltak er innarbeidet i planforslaget, og oppsummert nedenfor.

Hendelse	Beskrivelse/tiltak
<i>1. Ras/skred</i>	<p>Det er registrert rasfare i området øst for Moer sykehjem syd i planområdet.</p> <p>Det er avsatt hensynssone for rasfare med krav om detaljerte undersøkelser med avbøtende tiltak i detaljplan.</p>
<i>2. Flom</i>	<p>Det er registrert flomfare langs vannveier langs Østfoldbanen.</p> <p>Det er avsatt grønnstruktur som styrker vannveiene, og åpning av Hogstvetbekken langs strekningen for å bedre kapasiteten.</p>
<i>3. Nedbør over tid</i>	<p>Tiltak for overvannshåndtering i området skal redegjøres for i oppfølging av detaljplaner.</p> <p>Overvannsløsninger skal redegjøres for i egen VAO-rammeplanen for byggeområdene, som skal ta i bruk blå-grønn faktor i vurderingen av aktuelle tiltak.</p>
<i>4. Sårbar flora/fauna</i>	<p>Det er registrert hule eiker i området som kan komme i konflikt med foreslått ny bebyggelse. Berørte forhold skal avklares ved detaljplanlegging.</p>
<i>5. Kulturminner</i>	<p>Det er avsatt byggeområder i områder med bygg av kulturhistorisk interesse. Helhetlig bevaring av områdene eller bevaring av enkeltobjekter bør vurderes i detaljplan.</p>
<i>6. Vann/ledningsbrudd</i>	<p>Det er fastsatt rekkefølgekrav for nødvendige oppgradering av ledningsnett. Behov for justeringer av ledningsnett i byggeområder skal redegjøres for i VAO-rammeplan i detaljplanlegging av byggeområdene.</p>
<i>7. Trafikkulykker</i>	<p>Risiko knytter seg hovedsakelig til inn- og utkjøringer til byggeområder. Overordnet sett endrer trafikkbildet seg ikke vesentlig fra dagens situasjon. Hastigheter i området er begrenset.</p>

	Det kan vurderes å innføre hastighetsbegrensende tiltak langs Langbakken og Brekkeveien om det viser seg nødvendig. Kryssløsninger mot fylkesvei 152 skal utbedres.
<i>8. Spill- og overvannsledninger</i>	Det er fastsatt rekkefølgekrav for nødvendige oppgradering av ledningsnett. Det skal lages VAO-rammeplaner som skal redegjøre for tiltak i byggeområder ved detaljplan.
<i>9. Støv og støy, trafikk eller anleggsfase</i>	<p>Veileder for håndtering av støy i arealplanlegging skal tas i bruk ved detaljplaning.</p> <p>Det er krav om bruk av miljøoppfølgingsplan for bruk i byggefaser, og eget kapittel om bygg- og anleggsfasen i kvalitetsprogrammet.</p>
<i>10. Infrastruktur - veitrafikk</i>	<p>Veinettet skal utformes med kryssløsninger som sikrer fremkommelighet for kjøretøy, og sikrer trygge kryssinger for fotgjengere og syklister.</p> <p>Det er stilt rekkefølgekrav om utforming og sikret opparbeidelse av veiløsningene.</p>

Etter en grundig risikoanalyse fremkommer det at risiko for skader av omfattende karakter for områdene planområdet utgjør, med tanke på materielle, miljømessige og menneskelige konsekvenser, er liten. Det er innarbeidet tiltak for overordnet overvannshåndtering og utbedringer av ledningsnett, bestemmelser knyttet til støv, støy og anleggsfasen, kulturminner, fare for forurenset grunn og trafikkforhold.

Det skal videre utarbeides detaljerte risiko- og sårbarhetsanalyser og miljøoppfølgingsplaner for alle oppfølgende detaljplaner i planområdet.

10. Gjennomføring av plan

10.1 Områdemodell for finansiering av felles offentlig infrastruktur

Utvikling av Ås sentrum i tråd med ambisjonene i områdereguleringen med nye boliger, service og næringsområder setter krav til utvikling av ny offentlig infrastruktur og oppgradering av eksisterende infrastruktur.

Behovene for ny og oppgradert infrastruktur følger av områdereguleringens planløsning, rekkefølgekrav og øvrige krav i planens reguleringsbestemmelser. En del av infrastrukturen følger av opparbeidelsesplikten i plan- og bygningsloven og vil være direkte knyttet til de enkelte utbyggingsprosjektene. Her vil de enkelte utbyggere/grunneiere ha ansvaret for finansiering og gjennomføring.

I tillegg må det bygges ut offentlig infrastruktur der flere grunneiere/utbyggere og kommunen i felleskap vil ha ansvar for finansieringen (her kalt felles offentlig infrastruktur). I henhold til områdereguleringens rekkefølgekrav omfatter dette:

- Kryssutbedringer Fylkesvei 152
- Gang og sykkelveier
- Fortau med sykkelveier
- Grøntområder med overvannsløsninger
- Områdelekeplasser
- Nærmiljøpark
- Regionalt overvannssystem, herunder åpning av Hogstvedtbekken

Felles offentlig infrastruktur kommer inn under § 17-3 tredje ledd i bestemmelsene om utbyggingsavtaler i plan- og bygningsloven. Her forutsettes det at utbyggere kan besørge eller bekoste sin forholdsmessige andel av disse tiltakene når de er nødvendige for utbyggerens utbygging.

Mange av rekkefølgetiltakene i områdereguleringen vil ikke kunne gjennomføres av enkeltutbyggere alene. For å skape forutsigbarhet for videre utbygging av Ås sentrum og en fordeling av kostnadene, vil kommunen parallelt med områdereguleringen etablere en områdemodell for finansiering av felles offentlig infrastruktur. Områdemodellen innebærer at Ås kommune vil tilby utbyggere å inngå utbyggingsavtale med bidrag til tiltakene mot at Ås kommune overtar rekkefølgekravene og gjennomfører dem.

Det kan være aktuelt å dele sentrum inn i delområder der ulike tiltak av felles offentlig infrastruktur inngår.

Kommunen vil påta seg ansvaret for å gjennomføre tiltakene etter hvert som utbyggingen gjennomføres. Dette kan innebære kommunal forskuttering, og kommunen må ta hensyn til risiko i kostnadsvurderingene.

Innhold og praktisering

I områdemodellen vil det på bakgrunn av områdereguleringens rekkefølgekrav bli gjennomført kostnadsberegninger med nødvendig usikkerhet for tiltakene. Det vil videre bli beregnet et realistisk utbyggingsvolum kostnadene skal fordeles på, og hvordan kommunen skal ivareta sin forholdsmessige andel av kostnadene jfr. §17-3 i plan- og bygningsloven. Ut fra dette vil det bli beregnet et bidrag til felles offentlig infrastruktur pr. m2 ny BRA.

Utbyggingsavtale vil bli fremforhandlet i tilknytning til detaljregulering for utbyggingsprosjekter. Antall m2 ny BRA vil framgå av detaljregulering og danne grunnlag for beregning av samlet bidrag til felles offentlig infrastruktur. I tillegg vil det være infrastrukturkostnader som gjelder det enkelte utbyggingsområde.

Detaljregulering med utbyggingsavtale der bidrag til felles offentlig infrastruktur inngår vil gi Ås kommune grunnlag for å overta områdereguleringens rekkefølgekrav, og de vil bli avløst gjennom behandling av detaljregulering.

Utbygger kan bidra med kontanter eller realbidrag (gjennomføre tiltak) dersom det er hensiktsmessig. Beløp i modellen indeksreguleres fra det tidspunkt utbyggingsavtale inngås. Innbetalte midler vil settes på egen konto i kommunen øremerket tiltakene.

Vedtak

Områdemodellen vil bli utarbeidet med innspill fra grunneiere og utbyggere i sentrum og vedtas i kommunen som §17-2 vedtak (forutsigbarhetsvedtak) for Ås sentrum. Modellen vil bygge på områdereguleringens rekkefølgekrav og krav om detaljregulering, og er ikke avhengig av å være ferdigutviklet før områdereguleringen vedtas.

10.2 Rekkefølgekrav

Rekkefølgekrav er redegjort for i reguleringsbestemmelser som følger planen, og er satt opp i matriseform som viser hvilke rekkefølgekrav som berører hvilke byggeområder.

I tillegg til rekkefølgekrav følger fellesbestemmelser i detaljreguleringsplaner og generell opparbeidelsesplikt for enkeltområder.

Begrunnelse for rekkefølgekravene

Hjemmelen for å angi rekkefølgekrav til gjennomføring av tiltak i områdereguleringsplanen er angitt i Plan- og bygningsloven, §12-7:

«I reguleringsplan kan det i nødvendig utstrekning gis bestemmelser til arealformål og hensynssoner om følgende forhold: [...] krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak etter planen, og at utbygging av et område ikke kan finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester som energiforsyning, transport og vegnett, sosiale tjenester, helse- og omsorgstjenester, barnehager, friområder, skoler mv. er tilstrekkelig etablert».

I dette ligger at et rekkefølgekrav kan angis dersom det som følge av nye tiltak oppstår et behov eller det må avbøtes for konsekvenser som påføres omgivelsene. I tabellen under følger en kort redegjørelse for nødvendigheten av rekkefølgekravene i områdeplanen.

Betegnelse	Tiltak	Nødvendighet
SKV14	Kryssutbedring Fv. 152/ Langbakken	<i>Ny stor utbygging på Langbakken, ny kollektivterminal. Viktigste krysningspunkt fotgjengere til/gjennom sentrum.</i>
SKV12	Kryssutbedring Fv. 152/ Brekkeveien	<i>Ny stor utbygging på Moer, Ås sentrum og nord for fylkesveien (Esso-tomta).</i>
SS7/SF7/ SS8/SF8	Sykkelveg med fortau langs Brekkeveien fra stasjonen til Askeveien	<i>Ny stor utbygging på Moerjordet og behov for oppgradering av infrastrukturen for sykkel og gange på østsiden av veien, inn mot stasjonen.</i>
SKV4/ SF4/SS4	Sykkelveg med fortau langs Brekkeveien, inkl. justert veibane, fra Askeveien til Søråsveien	<i>Ny stor utbygging på Maxbotomta og behov for oppgradering av infrastrukturen for sykkel og gange vestsiden av veien, inn mot stasjonen.</i>
SKV19/SF19/ SS19	Fortau og sykkelveg med fortau, inkl. justert veibane, langs Langbakken	<i>Gang- og sykkeladkomst til skole/ idrettsanlegg for alle nye boligområder i planområdet</i>
SGS21	Snarvei mellom Langbakken og Idrettsveien	<i>Gang- og sykkeladkomst til skole/ idrettsanlegg for alle nye boligområder i planområdet</i>
G1-G3	Grøntområde og overvannsløsninger langs jernbanen Langbakken	<i>Viktig for overvannsløsninger og grønnstruktur for alle nye boligområdet på Langbakken</i>
#1	Områdelekeplass i felt B1-B2	<i>Viktig for nye boligområder på Langbakken</i>
#3	Områdelekeplass i felt B3-B5	<i>Viktig for nye boligområder på Langbakken</i>
G13/G14	Grøntområde og overvannsløsninger langs jernbanen Moer	<i>Viktig for overvannsløsninger og grønnstruktur for alle nye boligområdet på Moer</i>
G5	Nærmiljøpark G5	<i>Viktig grønnstruktur for alle nye boligområder på Moer</i>

#5	Områdelekeplass i felt B9-B11	<i>Viktig for nye boligområder på Moer</i>
#7	Områdelekeplass i BKB2/B15/B16	<i>Viktig for nye boligområder på Moer</i>
	Åpning Hogstvetbekken regionalt overvannssystem, Parsell Ås stasjon	<i>Regionalt overvannstiltak</i>
	Åpning Hogstvetbekken regionalt overvannssystem, Parsell Hogstvetveien	<i>Regionalt overvannstiltak</i>
SKV2	Sykkelfelt nordre del av Moerveien	<i>Viktig for ny utbygging langs Moerveien nord</i>
SF3	Fortau søndre del av Moerveien	<i>Viktig for ny utbygging langs Moerveien syd</i>
	Fortau Langbakken fra Ås ung. skole til Holstadveien	<i>Strekningen er en viktig skolevei. Tiltaket er avbøtende for konsekvenser av biltrafikk fra nye boligområder nord i Langbakken.</i>
	Kryssing av Østfoldbanen for gående og syklende nord for fv. 152 (bru/undergang)	<i>Gang- og sykkelforbindelse fra Langbakken, skole- og idrettsområdet mot Kaja og universitetet. Bedrer øst-vest tilknytningen.</i>
	Oppgradering av vannledning i sentrum ved Esso, 147 meter	<i>Manglende reservekapasitet på dagens system. Strekningen må oppgraderes som følge av ny utbygging i Ås sentrum vest for jernbanen.</i>
	Oppgradering av vannledning i sentrum/Ås stasjon, 253 meter	<i>Manglende reservekapasitet på dagens system. Strekningen må oppgraderes som følge av ny utbygging i Ås sentrum vest for jernbanen.</i>
	Oppgradering av vannledning Ås VGS, 291 meter	<i>Manglende reservekapasitet på dagens system. Strekningen må oppgraderes som følge av ny utbygging i Ås sentrum vest for jernbanen.</i>
	Oppgradering av vannledning Raveien, 162 meter	<i>Manglende reservekapasitet på dagens system. Strekningen må oppgraderes som følge av ny utbygging i Ås sentrum vest for jernbanen.</i>
	Oppgradering av vannledning Moerveien, 125 meter	<i>Manglende reservekapasitet på dagens system. Strekningen må oppgraderes som følge av ny utbygging i Ås sentrum vest for jernbanen.</i>

