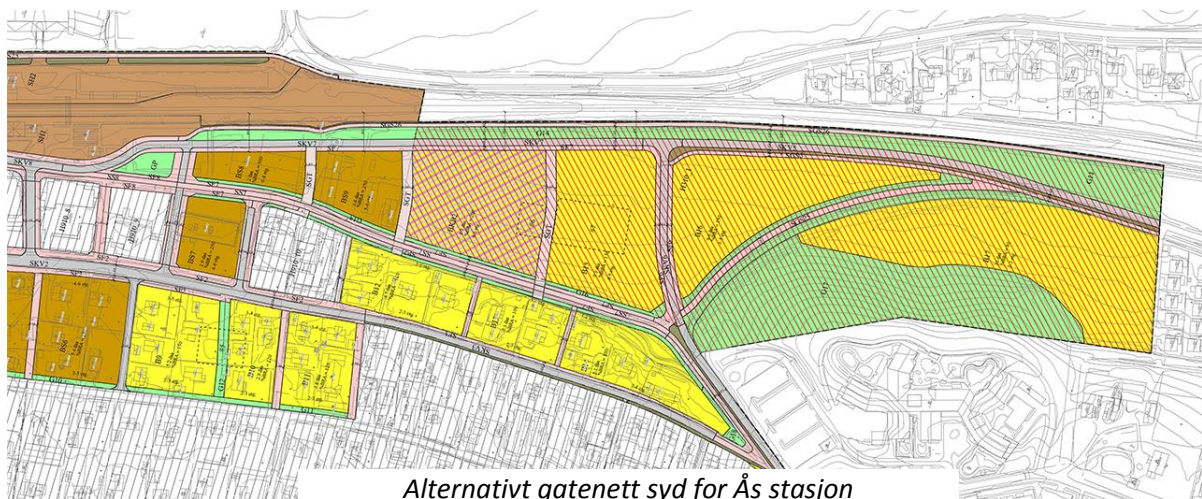


Alternativt plankart – Endret gatenett syd for Ås stasjon

Områdereguleringsplan for Ås sentralområde sendes på høring med to alternative plankart. Alternativt plankart er identisk med hovedalternativet, med unntak av to endringer i gatenettet syd/vest for Ås stasjon. Endringene er:

- Brekkeveien reguleres som sykkelgate fra Ås stasjon frem til dagens rundkjøring mot Askeveien
- En ny bilvei reguleres langs jernbanen syd for Ås stasjon.

Forslaget forutsetter at den nye bilveien bygges innenfor byggegrensene til jernbanen. Usikkerhet knyttet til dette er redegjort for under.

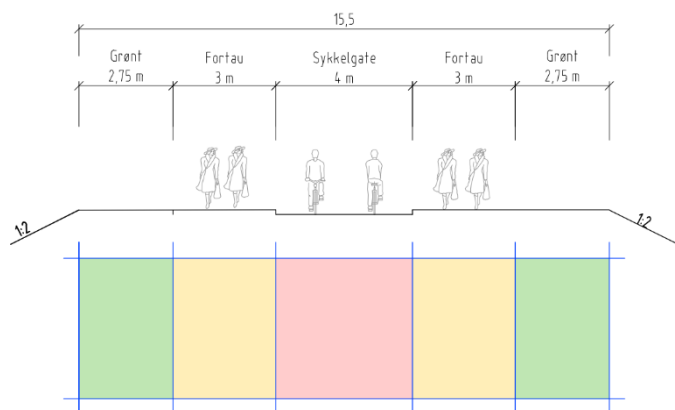


Alternativt gatenett syd for Ås stasjon

Ombygging av Brekkeveien til sykkelgate

Når biltrafikken legges langs jernbanen, kan Brekkeveien bygges om til sykkelgate mellom Ås stasjon og dagens rundkjøring mot Askeveien. I sykkelgaten prioriteres kjørebane for syklist, mens fotgjengere ivaretas med 3 meter brede fortau på hver side. Innkjøring med bil til eiendommene øst for Moerveien tillates å krysse sykkelgaten, men gaten skal i utgangspunktet ikke tilrettelegges for gjennomgangstrafikk, og det vil være stengt for biltrafikk i sydenden.

Sykelgaten foreslås med et snitt på 15,5 meter, med fortau og grøntareal. Dette er bredt nok til at gaten kan tilbakeføres til en ordinær bilgate, med sykkelvei og fortau langs kjørebane, dersom det i fremtiden blir behov for å åpne gaten for biltrafikk.



Foreslått gatesnitt for ny sykkelgate



Sykkelgaten blir en viktig ferdselsåre mellom Ås stasjon og de nye utviklingsområdene syd for stasjonen, og kan bidra til at sykkel og gange blir førstevalget på denne strekningen. Sykkelgaten får en god kobling videre nordover til sykkelveien langs jernbanen mot Ski, og sydover til en ny sykkelvei langs Brekkeveien mot Maxbo-tomta.

Når gaterommet er bilfritt, vil det kunne opparbeides med møteplasser, grønnstruktur og lekearealer, og gi gode forhold for den nye bebyggelsen som skal henvende seg til gaterommet. Kryssende biltrafikk til boligene øst for Moerveien vil være av begrenset størrelse, men det er likevel viktig at gaten utformes slik at denne trafikken må kjøre sakte og vise hensyn til myke trafikanter.

Ny hovedbilvei langs jernbanen syd for Ås stasjon

Forslaget innebærer at biltrafikken mellom fv. 152 og Moer overføres til en ny vei langs jernbanen syd for Ås stasjon. Dagens rundkjøring mellom Brekkeveien og Askeveien fjernes. Som erstatning opprettes et nytt T-kryss mellom Askeveien, Brekkeveien og ny vei langs jernbanen.

Arealene langs jernbanen kan ikke bebygges, og er derfor vurdert å egne seg godt som veiareal. Grepet gjør det mulig å utvikle et sammenhengende byområde fra Søråsteigen i vest til Moerjordet i øst, uten at de nye utviklingsområdene deles av bilvei med gjennomgangstrafikk.

Byggegrenser til jernbanen

Alle tiltak som reguleres inn i områdeplanen må forholde seg til jernbanelovens § 10, som sier at ingen byggetiltak skal etableres innen 30 meter fra nærmeste spors midtlinje uten tillatelse fra Bane NOR. For veiltak gjelder en generell byggegrense på 9 meter fra jernbanens senterlinje. Bane NOR er opptatt av at disse byggegrensene opprettholdes i områdeplanen, slik at muligheten for en fremtidig utvidelse til fire spor på Ås stasjon ivaretas.

I dialog med Bane NOR, har kommunen fått signaler om at det kan etableres en ny vei innenfor byggegrensen på 30 meter. Bane NOR forutsetter at veien må flyttes dersom arealet kreves til en framtidig sporutvidelse. Planbestemmelsene må sikre at denne flyttingen skjer uten kostnad for Bane NOR.

Det foreligger på nåværende tidspunkt ingen konkrete planer for når en utvidelse av jernbanen gjennom Ås kan bli aktuell. Mangelen på konkrete planer gjør det vanskelig å si noe om hvor store arealer som vil kreves dersom jernbanen skal utvides til dobbeltspor. Det er heller ikke bestemt om en eventuell utvidelse vil skje på østsiden eller vestsiden av jernbanen.



Løsningen i det alternative planforslaget innebærer derfor en risiko for at den nye bilveien langs jernbanen må flyttes i fremtiden, men det er verken sikkert når jernbaneutvidelsen vil skje eller om flytting av veien blir nødvendig. Mulige erstatningsløsninger dersom veien må flyttes kan være at biltrafikken overføres til Hogstvetveien via en ny jernbanekryssing, at foreslått sykkelgate i Brekkeveien tilbakeføres til bilgate, eller at Søråsveien oppgraderes. For å minimere risikoen for flytting er veien regulert i de ytterste 10 meterne av byggegrensen, slik at jernbanen har rom for en begrenset utvidelse mot vest, uten å komme i konflikt med veien.

Arealer til ny bro over jernbanen

I likhet med hovedalternativet, er det satt av arealer på Moerjordet til en mulig fremtidig bro over jernbanen. I alternativt plankart er dette arealet brukt som veitrasé mellom jernbanen og rundkjøringen mot Askeveien. Dette åpner for at veien langs jernbanen kan erstattes med en ny jernbanebro langs tilsvarende trasé dersom dette er ønskelig i fremtiden.

Kostnader og finansiering

Samlede kostnader for ny bilvei langs jernbanen og ny sykkelvei fra fv. 152 til Brekkeveien 19 (Maxbo) er beregnet til 130 mill. kr, med en usikkerhet på +/- 40 %. Merk at beregningene inkluderer en lengre sykkelveistrekning enn den som er beskrevet i dette notatet. Sykkelvei langs Brekkeveien nord for Ås stasjon og syd for rundkjøringen mot Askeveien er regulert i begge planalternativene.

Dersom alternativt plankart vedtas, må reguleringsbestemmelsenes punkt 2.2.1. oppdateres, slik at de nye veiltakene innlemmes i områdemodellen for finansiering av felles infrastruktur. Sykkelgate og ny vei langs jernbanen foreslås som rekkefølgekrav til feltene B12-B17, BS7-BS9 og BKB2. Områdemodellen legger opp til at ny infrastruktur skal finansieres med forholdsmessige bidrag fra utviklingsområdene knyttet til rekkefølgekravene for tiltakene.

Nye bestemmelser

5.1 Veiltak

Dersom plassering av SKV5-7 kommer i konflikt med en nødvendig utvidelse av jernbanen, må veien flyttes uten kostnad for Bane NOR.

2.2.1 Områdemodell for finansiering av felles infrastruktur

Før det gis rammetillatelse eller igangsettingstillatelse for nye bygge- og anleggstiltak innenfor B1-B18, BKB1-2 og BS1-BS10 skal tiltak i henhold til nedenstående tabell være gjennomført eller sikret gjennomført



Vedlegg 6: Beskrivelse av alternativt plankart

Betegnelse	SS7, SF7	SKV5-7
Tiltak/ arealformål	Sykkelgate i Brekkeveien fra stasjonen til Askeveien	Ny vei langs jernbanen syd for Ås stasjon
B1		
B2		
B3		
B4		
B5		
B6		
B7		
B8		
B9		
B10		
B11		
B12	x	x
B13	x	x
B14	x	x
B15	x	x
B16	x	x
B17	x	x
B18		
B19		
B20		
B21		
BAA		
BS1		
BS2		
BS3		
BS4		
BS5		
BS6		
BS7	x	x
BS8	x	x
BS9	x	x
BS10		
BKB1		
BKB2	x	x

Oppsummering av fordeler og ulemper ved alternativet

Fordeler

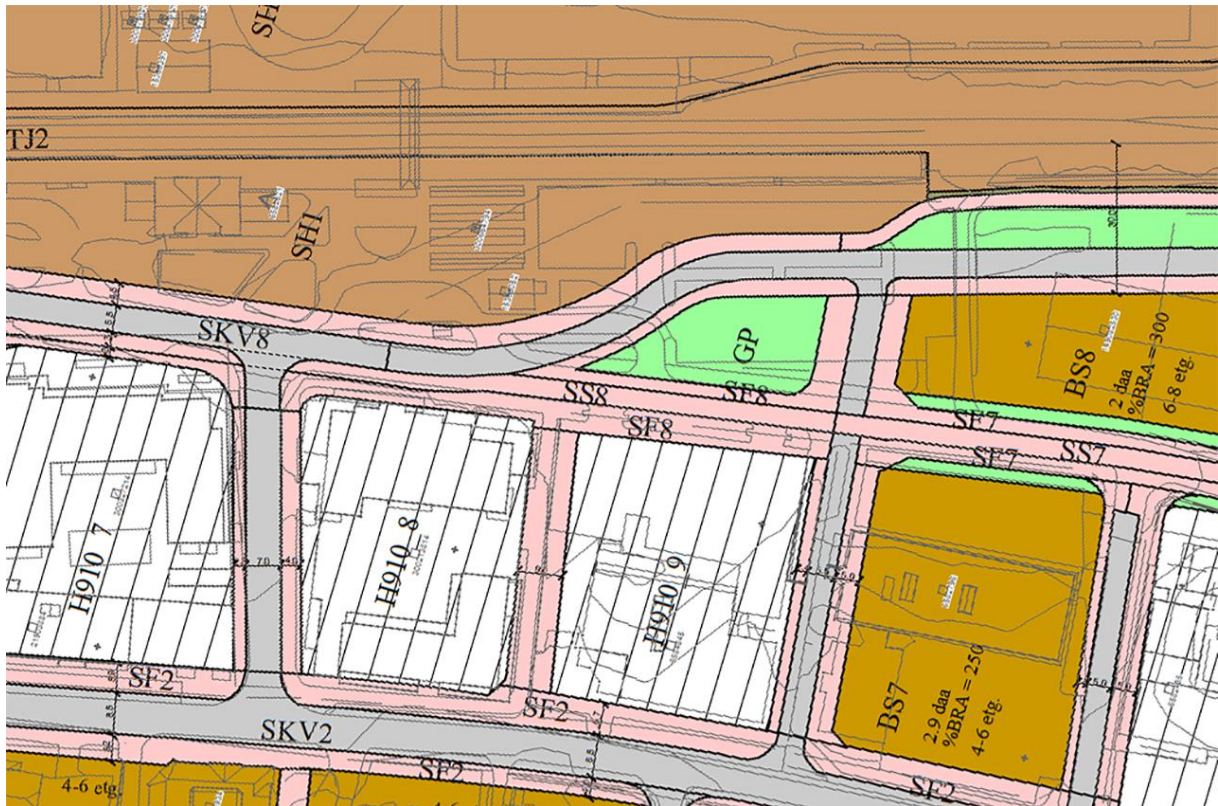
- Et sammenhengende byområde fra Søråsteigen til Moerjordet, som ikke er delt av biltrafikk.
- Utnytte arealer langs jernbanen som ikke kan bebygges.
- Bedre boforhold for nye boliger langs Brekkeveien.
- En attraktiv forbindelse for fotgjengere og syklister til og fra Ås stasjon.
- 2 meter smalere gatesnitt i Brekkeveien gir større utbyggingsarealer.
- Brekkeveien blir en del av overordnet nettverk for byrom og grønnstruktur.

Ulemper

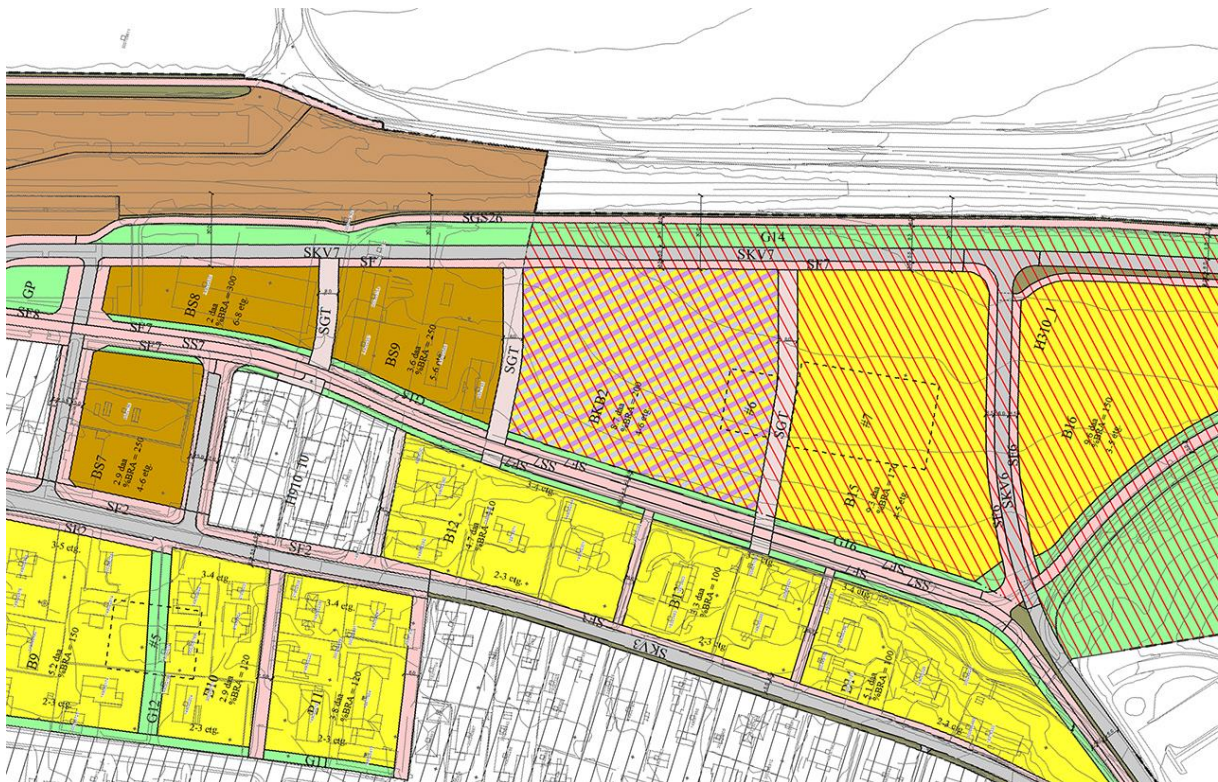
- Jernbanenes fremtidige arealbehov er usikkert. Kan innebære at veien må flyttes.
- Alternativet vil ha noe høyere kostnader enn alternativ 1, pga. ny vei langs jernbanen.



Illustrasjoner



Forslag til nytt gatenett ved Ås stasjon.



Forslag til nytt gatenett Moerjordet.