



## Saksutskrift

### R-287 Områdereguleringsplan for Ås sentralområde

Arkivsak-dok. 14/02222-266  
Saksbehandler Magnus Ohren

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for teknikk og miljø 2015-2019	10.10.2019	59/19
2 Kommunestyret	23.10.2019	65/19

#### Kommunestyrets behandling 23.10.2019:

Kommunestyret vedtok enstemmig at Sverre Strand Teigen (H) var inhabil jf. forvaltningsloven § 6 annet ledd. Ulf Oppegård (H) tiltrådte som vara.

Kjetil Barfelt (FrP) fremmet følgende forslag:

1. BRA% økes til 300% for BS4 og BS10.
2. Rundkjøring i Brekkeveien /152 gis en størrelse på 45 meter og utformes slik at det blir 2 felt inn i rundkjøringen fra øst på Drøbaksveien og 2 felt fra vest på Drøbaksveien samt 2 felt fra Brekkeveien.
3. Raveien føres ut i den nye rundkjøringen i Brekkeveien /152 (v/Esso). Tandbergkvartalet og den bebyggelse som nå har utkjøring til Raveien får denne utkjøringen. Raveien stenges mot Rådhusplassen.
4. Grøntareal langs jernbanen tillates innarbeidet i eiendommenes MUA.
5. BAA økes til 150%

Ordfører foreslo følgende tillegg til FrPs pkt.3:

Det knyttes rekkefølgebestemmelser for opparbeidelsen til Tandbergkvartalet.

Eskild Gausemel Berge (SV) fremmet følgende forslag:

1. B22 reduseres til 120% BRA og 2-4 etg
2. BS5 reduseres til 150% BRA 3-5 etg. mot øst
3. BS6 reduseres til 150% BRA og 3-5 etg mot øst.
4. BS7 reduseres til 200% BRA og 4-5 etg.
5. BS8 reduseres til 250% BRA
6. BS9 reduseres til 200% BRA
7. B19 reduseres til 150% BRA
8. B1 reduseres til 100% BRA
9. B2 reduseres til 100% BRA
10. B9 reduseres til 150% BRA
11. B10 reduseres til 120% BRA
12. BAA reduseres til 110% bra
13. Deler av Myrveien-området, tilsvarende 2 fotballbaner, legges ut til offentlige formål, idrettsanlegg. Denne delen av planen tas ut fra nåværende behandling og behandles som separat reguleringsplan.

14. Rådmannens alternativer 1: Det innarbeides hensynssoner for bevaring av kulturmiljø med tilknyttede bestemmelser for Tandberg-gården med hage.
15. Rådmannens alternativer 1: Det innarbeides hensynssoner for bevaring av kulturmiljø med tilknyttede bestemmelser for Sagaveien/Moerveien med uthevet linjetykkelse for 6 eneboliger langs Moerveien.
16. Rådmannens alternativer 1:  
Det innarbeides hensynssoner for bevaring av kulturmiljø med tilknyttede bestemmelser for menighetshuset i Johan Skanckes vei 7.
17. Kvalitetsprogrammet revideres innen våren 2020.

Hilde Kristin Marås (H) fremmet forslag om ny bestemmelse:

3.17 Klimagassregnskap. Ved detaljregulering og søknad om rammetillatelse skal det utarbeides klimagassregnskap som inkluderer utslipp fra byggeplass, materialer og energi, iht. NS 37:20:2018, metode for klimagassberegninger eller tilsvarende standarder.

Erik Wegge Bergvik (MDG) fremmet følgende forslag:

1. BRA i BS10 og BS4 (Tandbergkvartalet) økes til 320 %. Antall etasjer for BS4 økes til 12-14
2. BRA for område B3 (Øvre Langbakken) økes med 30 % til 180 %
3. BRA for område BAA (Midt på Langbakken) økes med 50 %, til 180 %
4. BRA for område B5 (Nedre Langbakken) økes med 50 %, til 160 %
5. BRA for område B7 (Nederst i Langbakken) økes med 95 %, til 100 %
6. BRA for område B11 (Nord i Moerveien) økes med 30 % til 150 %
7. BRA% for område B12, B13 og B14 (Mellom Brekkeveien og Moerveien) økes alle med 30%, til 150%, 130% og 130%
8. Rundkjøringen SKV12 (Brekkeveien) endres i planforslaget til å bli vikeplikt- eller lysregulert kryss.
9. Rundkjøringen SKV13 (Langbakken) endres i planforslaget til å bli vikeplikt- eller lysregulert kryss.  
(10 og 11 ble trukket)
12. Til bestemmelsene, side 3 under 2.2.1:: «Oppgradering av Rådhusparken» legges til som nytt punkt i rekkefølgekravene. Alle byggeområder som ikke allerede har en områdelekeplass krysses av som ansvarlige.
13. Til bestemmelsene, s. 8, tillegg til kulepunkt 6: «Det skal legges til rette for større sykkeloppstillingsplasser som passer for lastesykler og sykkelvogner».
14. Til bestemmelsene, s. 8, kulepunkt 8 foreslås strøket:  
«Det skal være minimum 5 meter mellom garasjeport og veg/gates formålsgrense.»
15. Til bestemmelsene, s. 6, i punkt 3.4.1 “Krav om utomhusplan” endres ordene “egnet målestokk” til “i målestokken 1:250 eller med høyere detaljeringsgrad”.
16. Til bestemmelsene, under punkt 3.5: For å møte SVVs innsigelse, foreslås parkeringsdekningen å endres til: 1-roms: 0,2 p-plasser. 2-roms: 0,3 p-plasser. 3-roms: 0,4 p-plasser. Konsentrert småhusbebyggelse: 0,8 p-plasser.

Jorunn Nakken (V) fremmet følgende forslag:

1. Tillegg reguleringsbestemmelser pkt 7.2.2:  
Moerveien 11, 13 B, 15C og 17 med tilhørende tun, hage og eldre uthus skal bevares uendret eller kan føres tilbake til opprinnelig /eldre utførelse i

tråd med kulturminnefaglig anbefaling. Det skal tas særskilt hensyn til disse kulturmiljøene ved utforming av ny bebyggelse i områdene B9, B10 og B11.

- 2 Tillegg reguleringsbestemmelser pkt 7.2.2:  
Menighetshuset i Johan Skanckes vei 7 skal bevares uendret eller kan føres tilbake til opprinnelig /eldre utførelse i tråd med kulturminnefaglig anbefaling.
- 3 Endring i tabell reguleringsbestemmelser pkt 3.5:  
Konsentrert småhusbebyggelse: biloppstillingsplasser maks. 0,8 per boenhet + 0,2 gjestepk.
- 4 Nytt kulepunkt reguleringsbestemmelser pkt 3.5:  
Alle p-plasser i blokkbebyggelse skal være under bakken, med unntak av gjesteplasser.
- 5 Endring kulepkt 6 reguleringsbestemmelser pkt 3.5  
100 % av sykkeloppstillingsplassene skal være under tak.
- 6 Endring planbeskrivelse/plankart pkt 7.2 *Et fungerende kollektivknutepunkt:*  
Teksten «Busstoppet Ås vgs. kan etableres [..... ] sammen med lokalbussene.» erstattes med: Ved detaljutføring av bussterminalen skal det legges opp til at den regionale bussruten også skal stoppe på terminalen, med minimalt tidstap. Det skal innledes dialog med BaneNor om å forlenge nordgående plattform forbi bussterminalen, for direkte overgang mellom buss og tog.
- 7 Endring planbeskrivelse/plankart pkt. 10.2 SKV12: Fv.152/Brekkeveien:
  - Krysset etableres som rundkjøring, diameter minimum 32 m med to kjørefelt
  - Rundkjøringen vurderes etablert som 4-armet, der inn-/utkjøring fra p-kjeller under Tandbergkvartalet kobles direkte på rundkjøringen. Raveien opprettholdes som i dag, ev. gjenopprettes etter utgraving, og skal prioriteres for syklende og gående.
  - Venstresvingfelt på R.v 152 vestfra forlenges for å bedre framkommeligheten for buss.

### **Votering:**

Hovedutvalgets innstilling pkt:

- 1 ble nedstemt 20-13 (4Sp, 3MDG, 2SV, 2V, 1Krf, 1Rødt)
- 2 ble enstemmig vedtatt.
- 3 ble enstemmig vedtatt.
- 4 ble vedtatt 23-10 (4Sp, 2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt) ved alt. votering mot SVs pkt.8.
- 5 ble vedtatt 23-10 (4Sp, 2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt) ved alt. votering mot SVs pkt 9.
- 6 ble vedtatt 23-10 (4Sp, 2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt) ved alt. votering mot SVs pkt 10.
- 7 ble vedtatt 23-10 (4Sp, 2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt) ved alt. votering mot SVs pkt 11.
- 8 ble vedtatt 20-13 (7H, 3FrP,3MDG) ved alt. votering mot FrPs forslag pkt. 1.
- 9 ble enstemmig vedtatt.
- 10 ble enstemmig vedtatt.
- 11 ble vedtatt 23-10 (7H-3FrP)
- 12 ble enstemmig vedtatt.
- 13 ble vedtatt 28-5 (3MDG, 2SV)
- 14 ble enstemmig vedtatt

#### SVs forslag pkt:

- 1 – 7 ble nedstemt 23-10 (4Sp, 2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt)
- 12 ble nedstemt 23-10 (4Sp, 2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt)
- 13 ble nedstemt 27-6 (2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt)
- 14 ble nedstemt 22-11 (4Sp, 3MDG, 2SV, 1KrF, 1Rødt)
- 15 ble nedstemt 24-9 (4Sp, 1MDG, 2SV, 1KrF, 1Rødt)
- 16 ble nedstemt 21-12 (4Sp, 2MDG, 2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt)
- 17 ble enstemmig vedtatt.

#### MDGs forslag pkt:

- 1 ble nedstemt 23-10 (7H, 3MDG)
- 2 ble nedstemt 23-10 (7H, 3MDG)
- 3 ble nedstemt 23-10 (7H, 3MDG)
- 4 ble nedstemt 23-10 (7H, 3MDG)
- 5 ble nedstemt 23-10 (7H, 3MDG)
- 6 ble nedstemt 30-3 (MDG)
- 7 ble nedstemt 30-3 (MDG)
- 8 ble nedstemt 28-5 (3MDG, 1KrF, 1Rødt)
- 9 ble nedstemt 28-5 (3MDG, 1KrF, 1Rødt)
- (10 og 11 ble trukket)
- 12 ble nedstemt 30-3 (MDG)
- 13 ble nedstemt 21-12 (3Sp, 3MDG, 2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt)
- 14 ble nedstemt 29-4 (3MDG, 1Rødt)
- 15 ble nedstemt 28-5 (1Sp, 3MDG, 1Rødt)
- 16 ble nedstemt 25-8 (3MDG, 2SV, 2V, 1Rødt)

#### FrPs forslag pkt:

- 2 ble vedtatt 21-12 (4Sp, 3MDG, 2SV, 2V, 1Rødt)
- 3 med tillegg fra ordfører ble vedtatt 22-11 (4Sp, 3MDG, 1SV, 2V, 1KrF)
- 4 ble nedstemt 30-3 (FrP)
- 5 ble nedstemt 20-13 (7H, 3FrP, 3MDG)

#### Vs forslag pkt:

- 1 ble nedstemt 20-13 (4Sp, 3MDG, 2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt)
- 2 ble nedstemt 21-12 (4Sp, 2MDG, 2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt)
- 3 ble nedstemt 25-8 (3MDG, 2SV, 2V, 1Rødt)
- 4 ble nedstemt 24-9 (1Ap, 3MDG, 2SV, 2V, 1KrF)
- 5 ble nedstemt 24-9 (1Sp, 3MDG, 1SV, 2V, 1KrF, 1Rødt)
- 6 ble nedstemt 17-16 (4Sp, 3FrP, 3MDG, 2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt)
- 7 ble nedstemt 27-6 (2SV, 2V, 1KrF, 1Rødt)

Hs forslag ble enstemmig vedtatt.

Første avsnitt i innstillingen ble enstemmig vedtatt.

### **Kommunestyrets vedtak 23.10.2019:**

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-12 vedtar Ås kommunestyre R-287 Områdereguleringsplan for Ås sentralområde, med kart datert 01.10.2019, bestemmelser datert 01.10.2019, planbeskrivelse datert 23.09.2019 og kvalitetsprogram datert 31.05.2019 med følgende endringer og tillegg:

1. Nytt byggeområde nord for Løkkeveien innarbeides i planforslaget som eget arealformål B15, med arealutnyttelse på 150 % BRA og med byggehøyder i 3 etasjer, som vist i figur 3.
2. Byggeområdet BKB1 utgår fra planområdet, og omfang av et eventuelt byggeområde i området vurderes i rullering av kommuneplanens arealdel.
3. B1 økes til 130 % BRA.
4. B2 økes til 130 % BRA.
5. B9 økes til 200 % BRA.
6. B10 økes til 150 % BRA.
7. BS10 og BS4 slås sammen, SGT utgår. Sammenslåtte BS10/BS4 settes til 270 % BRA.
8. SKH utvides så mye som mulig på arealet mellom SKH, SB, SS24 og SKV13.
9. SKH endres til BAA2, med formål for kollektivterminal, parkering, kontor/bolig.
10. Tillegg til reguleringsbestemmelsene pkt. 3.2, første avsnitt:  
Prosjekter skal illustreres på en relevant og redelig måte. Dersom det etableres nasjonale standarder for illustrasjon, skal disse følges.
11. Tillegg til reguleringsbestemmelsene pkt. 3.2, andre avsnitt:  
Nødvendige tekniske installasjoner, ut over angitt maksimal høyde, kan tillates for maksimalt 15 % av takflate. Slike skal innarbeides som del av byggets arkitektoniske utforming og inngår i tomtens utbyggingsgrad.
12. Tillegg til reguleringsbestemmelsene pkt. 3.5:  
Det tillates inntil 10 % økning av maksimum parkeringskapasitet forutsatt at disse plassene dedikeres former for bildelings-samarbeid.
13. Reguleringsplanen må følges opp med planer for lokalisering av idrettsanlegg og næringsarealer tilknyttet Ås sentrum, enten i egne planarbeider eller som en del av kommuneplanarbeidet.
14. Kvalitetsprogrammet revideres innen våren 2020.
15. Rundkjøring i Brekkeveien /152 gis en størrelse på 45 meter og utformes slik at det blir 2 felt inn i rundkjøringen fra øst på Drøbaksveien og 2 felt fra vest på Drøbaksveien samt 2 felt fra Brekkeveien.
16. Raveien føres ut i den nye rundkjøringen i Brekkeveien /152 (v/Esso). Tandbergkvartalet og den bebyggelse som nå har utkjøring til Raveien får denne utkjøringen. Raveien stenges mot Rådhusplassen. Det knyttes rekkefølgebestemmelser for opparbeidelsen til Tandbergkvartalet.

17. Ny bestemmelse:

3.17 Klimagassregnskap. Ved detaljregulering og søknad om rammetillatelse skal det utarbeides klimagassregnskap som inkluderer utslipp fra byggeplass, materialer og energi, iht. NS 37:20:2018, metode for klimagassberegninger eller tilsvarende standarder.

---

Saksutskriften bekreftes  
Ås, 6.november 2019

Lene Henriksen Lilleheier  
Rådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

## Tidligere behandlinger

### Hovedutvalg for teknikk og miljø's behandling 10.10.2019:

Hovedutvalget la til grunn rådmannens justerte plankart datert 01.10.2019 for benevnelser av områder i behandlingen.

Håvard Steinsholt (SV) fremmet følgende forslag:

1. Deler av Myrveien-området, tilsvarende 2 fotballbaner, legges ut til offentlige formål, idrettsanlegg. Denne delen av planen tas ut fra nåværende behandling og behandles som separat reguleringsplan.
2. B1 reduseres til 100 % BRA
3. BAA reduseres til 110 % BRA
4. BS5 reduseres til 150 % BRA
5. Rådmannens alternativer 1:  
Det innarbeides hensynssoner for bevaring av kulturmiljø med tilknyttede bestemmelser for Tandberg-gården med hage.
6. Rådmannens alternativer 1:  
Det innarbeides hensynssoner for bevaring av kulturmiljø med tilknyttede bestemmelser for Eriksen-gården.
7. Rådmannens alternativer 1:  
Det innarbeides hensynssoner for bevaring av kulturmiljø med tilknyttede bestemmelser for Sagaveien/Moerveien med uthevet linjetykkelse for 6 eneboliger langs Moerveien.
8. Rådmannens alternativer 1:  
Det innarbeides hensynssoner for bevaring av kulturmiljø med tilknyttede bestemmelser for menighetshuset i Johan Skanckes vei 7.
9. Rådmannens alternativer 4:  
Nytt byggeområde nord for Løkkeveien innarbeides i planforslaget som eget arealformål B15, med arealutnyttelse på 150 % BRA og med byggehøyder i 3 etasjer, som vist i figur 3.
10. Rådmannens alternativer 5:  
Byggeområdet BKB1 utgår fra planområdet, og omfang av et eventuelt byggeområde i området vurderes i rullering av kommuneplanens arealdel.
11. Tillegg til reguleringsbestemmelsene pkt. 3.2, første avsnitt:  
Prosjekter skal illustreres på en relevant og redelig måte. Dersom det etableres nasjonale standarder for illustrasjon, skal disse følges.
12. Tillegg til reguleringsbestemmelsene pkt. 3.2, andre avsnitt:  
Nødvendige tekniske installasjoner, ut over angitt maksimal høyde, kan tillates for maksimalt 15 % av takflate. Slike skal innarbeides som del av byggets arkitektoniske utforming og inngår i tomtens utbyggingsgrad.
13. Tillegg til reguleringsbestemmelsene pkt. 3.5:  
Det tillates inntil 10 % økning av maksimum parkeringskapasitet forutsatt at disse plassene dedikeres former for bildelings-samarbeid.
14. Reguleringsplanen må følges opp med planer for lokalisering av idrettsanlegg og næringsarealer tilknyttet Ås sentrum, enten i egne planarbeider eller som en del av kommuneplanarbeidet.

Joar Solberg (Ap) fremmet følgende forslag:

1. B1 økes til 130 % BRA
2. B2 økes til 130 % BRA

3. BAA endres til boligformål
4. Sammenslåtte BS10/BS4 settes til 270 % BRA
5. Rundkjøringer i Hogstvedtveien og Brekkeveien tas bort.

Jan Ove Rikheim (H) fremmet følgende forslag:

1. Rådmannens alternativ 8:  
Avkjørsel fra Raveien til fylkesvei 152 innarbeides i forslaget, med tilhørende anlegg, som vist i figur 5.
2. BAA økes til 180 % BRA

Kjetil Barfelt (FrP) fremmet følgende forslag:

1. BAA økes til 150 % BRA
2. SKH utvides så mye som mulig på arealet mellom SKH, SB, SS24 og SKV13.
3. BS10 og BS4 slås sammen, SGT utgår
4. Sammenslåtte BS10/BS4 settes til 300 % BRA
5. B9 økes til 200 % BRA
6. B10 økes til 150 % BRA

Ragnar Joakim Nese (MDG) fremmet følgende forslag:

1. Sammenslåtte BS10/BS4 settes til 320 % BRA

Hovedutvalget diskuterte seg frem til følgende fellesforslag:

SKH endres til BAA2, med formål for kollektivterminal, parkering, kontor/bolig.

Odd Rønningen (Sp) fremmet følgende forslag:

1. BS6 endres til 3-5 etasjer mot Moerveien, 150 % BRA
2. BS7 endres til 4-5 etasjer, 200 % BRA
3. BS8 endres til 250 % BRA

### **Votering:**

SVs forslag:

1. ble nedstemt 7-2 (SV, 1Ap)
3. ble nedstemt 8-1 (SV)
4. ble nedstemt 8-1 (SV)
5. ble nedstemt 6-3 (Sp, MDG, SV) ved alternativ votering mot rådmannens innstilling
6. ble tiltrådt 6-3 (2H, FrP)
7. ble nedstemt 7-2 (Sp, SV)
8. ble nedstemt 6-3 (Sp, MDG, SV)
9. ble tiltrådt 7-2 (2Ap) ved alternativ votering mot rådmannens innstilling
10. ble tiltrådt 6-3 (2H, FrP) ved alternativ votering mot rådmannens innstilling
11. ble tiltrådt 6-3 (2H, 1Ap)
12. ble enstemmig tiltrådt
13. ble tiltrådt 6-3 (2H, MDG)
14. ble enstemmig tiltrådt

Aps forslag:

1. ble tiltrådt 7-2 (Sp, SV) ved alternativ votering mot SVs forslag 2
2. ble tiltrådt 7-2 (Sp, SV)
3. ble nedstemt 6-3 (3Ap)
4. ble tiltrådt 5-4 (2H, FrP, MDG) ved alternativ votering mot FrPs forslag 4



5. ble nedstemt 5-4 (3Ap, MDG)

Hs forslag:

1. ble nedstemt 6-3 (2H, FrP) ved alternativ votering mot rådmannens innstilling
2. ble nedstemt 6-3 (2H, MDG)

FrPs forslag:

1. ble nedstemt 5-4 (2H, FrP, MDG) ved alternativ votering mot rådmannens innstilling
2. ble enstemmig tiltrådt
3. ble enstemmig tiltrådt ved alternativ votering mot rådmannens innstilling
5. ble tiltrådt 7-2 (Sp, SV)
6. ble tiltrådt 7-2 (Sp, SV)

MDGs forslag:

1. ble nedstemt 5-4 (2H, FrP, MDG)

Sps forslag:

1. ble nedstemt 7-2 (Sp, SV)
2. ble nedstemt 7-2 (Sp, SV)
3. ble nedstemt 7-2 (Sp, SV)

Hovedutvalgets fellesforslag om SKH ble enstemmig tiltrådt ved alternativ votering mot formål i rådmannens innstilling.

Rådmannens justerte innstilling med tiltrådte forslag ble tiltrådt 8-1 (SV)

### **Hovedutvalg for teknikk og miljøes innstilling 10.10.2019:**

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-12 vedtar Ås kommunestyre R-287 Områdereguleringsplan for Ås sentralområde, med kart datert 01.10.2019, bestemmelser datert 01.10.2019, planbeskrivelse datert 23.09.2019 og kvalitetsprogram datert 31.05.2019 med følgende endringer og tillegg:

1. Det innarbeides hensynssoner for bevaring av kulturmiljø med tilknyttede bestemmelser for Eriksen-gården.
2. Nytt byggeområde nord for Løkkeveien innarbeides i planforslaget som eget arealformål B15, med arealutnyttelse på 150 % BRA og med byggehøyder i 3 etasjer, som vist i figur 3.
3. Byggeområdet BKB1 utgår fra planområdet, og omfang av et eventuelt byggeområde i området vurderes i rullering av kommuneplanens arealdel.
4. B1 økes til 130 % BRA.
5. B2 økes til 130 % BRA.
6. B9 økes til 200 % BRA.
7. B10 økes til 150 % BRA.

8. BS10 og BS4 slås sammen, SGT utgår. Sammenslåtte BS10/BS4 settes til 270 % BRA.
  9. SKH utvides så mye som mulig på arealet mellom SKH, SB, SS24 og SKV13.
  10. SKH endres til BAA2, med formål for kollektivterminal, parkering, kontor/bolig.
  11. Tillegg til reguleringsbestemmelsene pkt. 3.2, første avsnitt:  
Prosjekter skal illustreres på en relevant og redelig måte. Dersom det etableres nasjonale standarder for illustrasjon, skal disse følges.
  12. Tillegg til reguleringsbestemmelsene pkt. 3.2, andre avsnitt:  
Nødvendige tekniske installasjoner, ut over angitt maksimal høyde, kan tillates for maksimalt 15 % av takflate. Slike skal innarbeides som del av byggets arkitektoniske utforming og inngår i tomtens utbyggingsgrad.
  13. Tillegg til reguleringsbestemmelsene pkt. 3.5:  
Det tillates inntil 10 % økning av maksimum parkeringskapasitet forutsatt at disse plassene dedikeres former for bildelings-samarbeid.
  14. Reguleringsplanen må følges opp med planer for lokalisering av idrettsanlegg og næringsarealer tilknyttet Ås sentrum, enten i egne planarbeider eller som en del av kommuneplanarbeidet.
-

## Saksfremlegg

### Rådmannens innstilling:

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-12 vedtar Ås kommunestyre R-287 Områdereguleringsplan for Ås sentralområde, med kart datert 19.09.2019, bestemmelser datert 23.09.2019, planbeskrivelse datert 23.09.2019 og kvalitetsprogram datert 31.05.2019.

Ås, 23.09.2019

Trine Christensen  
Rådmann

Ellen Grepperud  
Virksomhetsleder samfunnsutvikling

### Avgjørelsesmyndighet:

Kommunestyret

### Behandlingsrekkefølge:

Hovedutvalg for teknikk- og miljø, 1. gang	22.05.2019
Offentlig ettersyn	03.06.2019 - 15.08.2019
Hovedutvalg for teknikk- og miljø, 2. gang	10.10.2019
Kommunestyret	23.10.2019

### Vedlegg:

1. R287 - Plankart, revidert 19.09.2019
2. R287 - Reguleringsbestemmelser, datert 23.09.2019
3. R287 - Planbeskrivelse, revidert 23.09.2019
4. R287 - Kvalitetsprogram, revidert 31.05.2019
5. R287 - Overordnet ROS-analyse, datert 10.05.2019
6. R287 - Kapasitetsberegninger og trafiksikkerhet fv. 152
7. R287 - Kostnadsvurdering infrastrukturtiltak
8. R287 - Prinsippskisse senking av Raveien
9. R287 - Oppsummering av merknader med kommentar, datert 17.09.2019
10. Saksutskrift - Hovedutvalg for teknikk og miljø 22.05.2019, HTM-sak 31-19

### Øvrige relevante dokumenter som ligger i saken:

- Høringsuttalelser til offentlig ettersyn
- Kulturhistorisk stedsanalyse for Ås sentralområde (Asplan Viak, 2016)
- Dimensjoneringsgrunnlag med fortettingsstrategier for Ås sentralområde (Asplan Viak, 2017)
- Overordnet konsept for møteplasser og blå-grønne strukturer i Ås sentralområde (Asplan Viak, 2019)
- Vei- og gateplan for Ås sentralområde (Norconsult, 2017)
- Teknisk-økonomisk utredning av vedtatte infrastrukturtiltak (Sweco, 2019)
- Planprogram for Ås sentralområde (Mai, 2015)

### Saksbehandler sender vedtaket til:

Egen liste

## Saksutredning:

### Sammendrag:

Planforslaget for områdereguleringsplan for Ås sentralområde er bearbeidet etter behandling av planforslaget første gang, og etter vurdering av innspill som er kommet inn ved offentlig ettersyn.

Rådmannen anbefaler enkelte endringer sammenlignet med HTMs vedtak ved førstegangsbehandling i etterkant av høringen.

De største endringene som anbefales berører utforming av gatenettet og innebærer blant annet at de tre foreslåtte rundkjøringene langs fylkesveien anbefales regulert med 30 meter diameter, avkjørsel fra Raveien til fylkesvei 152 utgår, Brekkeveien anbefales opprettholdt som bilvei, areal avsatt med byggegrenser for kryssing av Østfoldbanen ved Moer utgår og foreslått rekkefølgekrav for kryssing av Østfoldbanen for gående nord i området utgår.

Rådmannen har videre løftet fram noen problemstillinger som bør drøftes i den politiske behandlingen av saken. Dette er vurderinger av hvorvidt:

- hensynsoner for bevaring av kulturmiljø for Tandberg-gården, Eriksen-gården, menighetshuset i Johan K. Skanckes vei 7, og deler av bebyggelsen langs Moerveien og fylkesvei 152 bør innarbeides.
- kryssløsninger langs fylkesveien bør reguleres som rundkjøringer eller som oppstrammede kryss med vikeplikt
- areal avsatt til bro for biltrafikk over Østfoldbanen ved Moerjordet bør utgå
- omfanget av felt B8 og BS2 bør økes til også å omfatte enkelte eiendommer nord for Løkkeveien
- byggeområdet BKB1 bør utgå fra planforslaget og omfang vurderes i rullering av kommuneplanens arealdel
- høyder i «Maxbotomta» i Brekkeveien 19 bør reduseres
- snusirkel i enden av Moerveien bør innarbeides

Rådmannen har redegjort for anbefalinger knyttet til disse problemstillingene, men det er også fremmet forslag til alternative innstillinger.

### Fakta i saken:

#### Planprosess og tidligere behandlinger av saken

Planprogrammet for områdereguleringsplanen ble vedtatt av kommunestyret i april 2015. Planprogrammet fastsetter føringene for hvordan planarbeidet skal gjennomføres og beskriver målene for planarbeidet, avgrensingen av planområdet og hvilke utredninger som må gjennomføres.

Som del av arbeidet er det gjennomført en rekke utredninger. Av disse har Vei- og gateplan m/ teknisk-økonomisk utredning, kulturhistorisk stedsanalyse, overordnet konsept for møteplasser, grønnstruktur og overvannshåndtering, samt dimensjoneringsgrunnlag med fortettingsstrategier hatt størst betydning for planforslaget.

Kommunestyret vedtok 21.03.2019 en fortettingsstrategi. Vei- og gateplan var også til behandling på samme møte og det ble 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 hovedutvalget vedtok hvilke tiltak som skulle innarbeides i områderegeringsplanen og hvilke tiltak som skulle utredes videre i høringsperioden. Disse vedtakene ligger til grunn for forslag til områderegeringsplan.

#### Behandling i Hovedutvalg for teknikk og miljø, første gang

Forslag til områderegeringsplan for Ås sentralområde var til behandling i HTM første gang 22.05.2019. Planforslaget ble i møtet vedtatt sendt på høring med en rekke endringer i %-BRA for byggeområder, etasjehøyder og enkelte arealformål. Saksutskrift følger saken som vedlegg 10.

Byggehøyder og %-BRA ble økt for feltene B15, B16, BS5-9, BKB1 og BKB4. Langs fylkesveien øst for Østfoldbanen ble feltene BKB1-3 endret fra kombinert formål til boligformål. I Langbakken ble felt B4 endret fra boligformål til kombinert formål. Det ble også lagt til en bestemmelse om at byggehøyder kan fravikes dersom det er ønskelig, uten at %-BRA økes.

I krysset mellom Fv. 152 og Brekkeveien ble det vedtatt en påkobling til Raveien, som avkjørsel til boligene i Raveien og Europankvartalet. Gatetun som tverrforbindelse gjennom Europankvartalet skulle utgå.

Planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn med alternative valg av veitrasé for Brekkeveien, og at Askeveien om ønskelig kunne flyttes ned til jernbanen dersom dette var arronderingsmessig gunstig. I tillegg ble det vedtatt flere mindre endringer i kart, bestemmelser og kvalitetsprogram.

#### Uttalelser til offentlig ettersyn

Planforslaget ble sendt til offentlig ettersyn i perioden 3.6.2019 - 15.8.2019, og det ble mottatt 76 høringsuttalelser. Uttalelsene er oppsummert og kommentert av rådmannen i vedlegg 9. Foreslåtte endringer av planforslaget der merknader imøtekommes er redegjort for i en egen kolonne. Dokumentet blir lagt frem til orientering i Hovedutvalg for teknikk og miljø i møte 26.9.2019, forutfor andregangsbehandling av saken. Alle høringsuttalelsene er også tilgjengelige i sin helhet på kommunens nettsider.

#### Beskrivelse av planområdet

Planområdet utgjør ca. 1,140 daa og omfatter de aller mest sentrale arealene i Ås sentralområde. Alle områdene planen omfatter er avsatt for utbygging i kommuneplan for Ås 2015-2027, og tilnærmet alle områder omfattes av tidligere vedtatte reguleringsplaner. Området hvor det foreslås nye byggeområder utgjør om lag 530 daa, og det legges til rette for om lag 3000 boliger og opp til 50.000 m<sup>2</sup> næringsareal som kombinasjonsformål. Planbeskrivelsens kapittel 6.2 beskriver de ulike delområdene i planen, som er:

1. Ås sentrum, 2. Nordre Moer, 3. Moerveien/Sagaveien, 4. Langbakken, 5. Gamleveien/Sentrum øst, 6. Kaja, 7. Søråsteigen

### **Beskrivelse av planforslaget:**

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 landlige kvaliteter.

Områdereguleringsplanen skal sette rammene for videre utvikling av Ås sentralområde. Etersom områdeplanen omfatter et stort område, hvor det vil ta lang tid å realisere all utbygging, er det ikke hensiktsmessig å fastsette for mange detaljer for tidlig. Områdereguleringsplanen skal derfor følges opp med detaljreguleringer.

Områdereguleringen viser arealformål, arealutnyttelse, etasjehøyder og overordnet gate- og grønnstruktur som er aktuelle for felles opparbeidelse, og som sikres opparbeidet med rekkefølgekrav. Helhetlig utvikling sikres ved bruk av kvalitetsprogram som redegjør for kommunens miljø- og kvalitetsambisjoner knyttet til utvikling av delområdene.

Hovedgrepet for områdereguleringsplanen for Ås sentralområde er:

- Utvidet sentrumskjerne 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 kollektivtilbudet i Ås sentrum

Detaljer i planforslaget er redegjort for i planbeskrivelsen, og i saksframlegget til førstegangsbehandling.

### Foreslåtte endringer etter offentlig ettersyn:

Planforslaget er bearbeidet etter førstegangsbehandling, som følge av innspill som er kommet inn i høringsperioden.

For byggehøyder, arealformål og utnyttelsesgrad legges HTMs innstilling ved førstegangsbehandling til grunn, men rådmannen anbefaler noen mindre endringer. Disse endringene er:

- Byggeområder BS2 og BS3 anbefales slått sammen til ett byggeområde.
- B15, B16 og BKB2 slås sammen til ett felt med kombinert formål, med samlet arealutnyttelse på 200 % i 4-6 etasjer.
- Byggehøyder i felt B19 er anbefalt redusert til 3-4 etasjer sammenlignbart med øvrige foreslåtte byggeområder til boligbebyggelse i området
- Arealutnyttelse for felt B1 økes til 110 %
- Arealutnyttelse for felt BAA økes til 130 %, og byggehøyder presiseres til å gjelde 3-5 etasjer nord i feltet og 3-4 etasjer i syd.
- Byggehøyder i felt B7 justeres til 2-3 etasjer i plankartet, slik at det er samsvar mellom kart og planbeskrivelse.
- Byggehøyder på 2-3 etasjer mot syd i felt B11 presiseres i plankartet.

- Byggehøyder for B18 er justert i plankart til 2-5 etasjer for å samsvare med HTMs vedtak i behandling av forslag til detaljreguleringsplan for området første gang.
- Fortau vest for Langbakken og syd for byggeområde B5 utgår.
- Grønnstruktur G2 er redusert noe i omfang, og omfatter nå kun areal innenfor byggegrensen mot Østfoldbanen, og tverrforbindelsen G3 er redusert noe i omfang.
- Alt jernbaneareal er samlet til ett overordnet arealformål, og er utvidet til å omfatte alt areal eid av Bane NOR, inkludert deler av arealene tidligere foreslått avsatt til bussterminal og grønnstruktur.
- Gang- og sykkelvei langs jernbanen er gitt kombinert arealformål samferdselsanlegg/teknisk infrastrukturtrasé.
- Bestemmelsene endres slik at områdeplanen stiller et generelt krav om at uteoppholdsareal skal utgjøre 20 % av BRA for hvert byggeområde. Endelig fastsetting av uteromsnorm for hvert felt kan justeres ved detaljplanlegging.
- Bestemmelse for uteoppholdsareal er endret slik at tilgrensende grønnstruktur kan beregnes med i uteoppholdsareal for enkelte områder.
- Generell bestemmelse om avvik fra byggehøyder er presisert til å omfatte at inntil 15 % av byggehøydene i et område kan vurderes å avvike i detaljplan.

De største endringene som anbefales for gatenettet er at rundkjøringer reguleres med 30 meter diameter, avkjørsel fra Raveien til fylkesvei 152 utgår, Brekkeveien opprettholdes som bilvei, og areal til kryssing av Østfoldbanen ved Moerjordet utgår.

I tillegg er det foreslått endringer knyttet til rekkefølgekrav, herunder anbefales det at rekkefølgekrav knyttet til sikret opparbeidelse av gangbro over Østfoldbanen nord i planområdet utgår. Videre er det innarbeidet hensynssone for bevaring av stasjonsbygningen.

Begrunnelse for endringene er redegjort for under rådmannens vurdering.

### **Rådmannens vurdering**

Rådmannen har vurdert forslag til reguleringsplan i etterkant av førstegangsbehandling og etter gjennomgang av mottatte høringsuttalelser ved offentlig ettersyn.

Anbefalte endringer er redegjort for etter tema, og anbefalte endringer innarbeidet i plankart, planbestemmelser og planbeskrivelsen der annet ikke fremkommer.

### Kulturminner og vern

Kommunen har gjennomført kartlegging av kulturminner og kulturmiljø i planområdet gjennom arbeidet med kulturhistorisk stedsanalyse (Asplan Viak, 2016) som følger fastsatt metodikk for slik kartlegging. Den kulturhistoriske stedsanalysen har ligget til grunn for arbeid med fortettingsstrategi, og i anbefalinger om utviklingsområder i områdereguleringsplanen.

Fylkesutvalget behandlet områdeplanen i møte 26.8.2019, hvor utvalget skulle vurdere om Akershus fylkeskommune skulle fremme innsigelse på bakgrunn fylkesadministrasjonens vurdering av svakt vern av verdifull bebyggelse i planområdet.

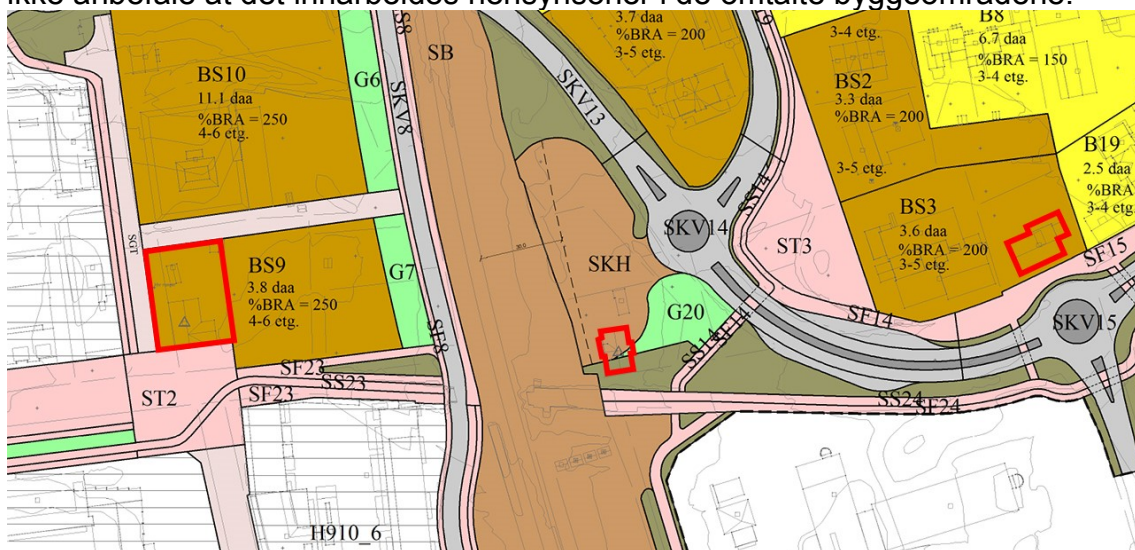
Utvalget vedtok å anbefale at det legges inn hensynsoner for bevaring av kulturmiljø over kulturminnene og kulturmiljøene som er gitt høyest bevaringsverdi i den kulturhistoriske stedsanalysen. Dette gjelder Eriksen-gården samt delområdene kalt Moerveien-Sagaveien, Gamleveien samt stasjonsbygningen. De trekker fram Tandberg-gården med hage som særlig bevaringsverdige, og mener kommunen bør utrede muligheten for å integrere denne i et kunst- og kultursenter for Odd Tandbergs kunst i «Europankvartalet». Fylkesutvalget vedtok ikke å fremme innsigelse til planforslaget på bakgrunn av manglende hensynsoner i behandlingen av saken.

Rådmannen mener verdifull bebyggelse i området kan underlegges hensynsoner for bevaring av kulturmiljø i plankart med tilhørende bestemmelser. I områder som er underlagt hensynsoner vil det knyttes særlige bestemmelser om vern av utpøkte enkeltobjekter eller hele kulturmiljø. Typisk tillates restaurering eller reparasjon av eksteriør til opprinnelig eller eldre utførelse. Eventuelle påbygg, tilbygg eller rivning kan først skje i samråd med kulturminnevernmyndigheten. Dersom områder skal underlegges hensynsoner for bevaring av kulturmiljø, anbefaler fylkeskommunen som utgangspunkt at det innarbeides bestemmelser som tilsier strengt vern av verdifull bebyggelse.

Rådmannen vurderer at det kan innarbeides hensynsoner for bevaring av stasjonsbygningen ved Ås stasjon, og har innarbeidet dette i planforslaget (H570\_1). Bestemmelser knyttet til denne hensynsonen vil være tilsvarende for øvrig bebyggelse som eventuelt underlegges hensynsoner for bevaring i planforslaget.

Flere beboere har også gitt uttrykk for at de ønsker strengere vern av flere småhusområder. Husrekken mellom Moerveien og Sagaveien, som er foreslått til utbygging, trekkes frem av både beboere og naboer. Tandberg-gården, Eriksen-gården og menighetshuset er alle enkeltbygninger som i ulik grad er ønsket bevart. Bevaringsønsket er samtidig i konflikt med ønsket om utbygging fra flere grunneiere i områdene.

Rådmannens vurdering er at planforslagets generelle bestemmelse 3.10 om kartlegging og vurdering av kulturminnevern er tilstrekkelig for å vurdere vern av enkeltobjekter eller kulturmiljø i oppfølgende detaljplaner, og vil som utgangspunkt ikke anbefale at det innarbeides hensynsoner i de omtalte byggeområdene.



Figur 1. Aktuelle verdifulle bygninger og bygningsmiljø langs fv. 152 og sentrum nord, Tandberg-gården i vest,





Figur 2. Aktuelle verdifulle bygninger langs Moerveien som kan underlegges hensynssone for bevaring

### Høyder, utnyttelse og arealformål

Det er kommet innspill til høyder og utnyttelsesgrad på flere av delfeltene i områdeplanen. Den generelle tendensen er at grunneiere/utbyggere ønsker økt utnyttelse og byggehøyder, mens naboer i omkringliggende småhusområder ønsker å holde byggehøydene lave.

#### *Langbakken*

I delområdet Langbakken ber grunneiere i felt B1, B5, B7 og BAA om at utnyttelsesgraden økes. Det påpekes også en uoverensstemmelse i kart og planbeskrivelse når det gjelder tillatte etasjetall for B5 og B7. En nabo øst for BAA mener bygningshøydene bør trappes ned til 3 etasjer i øst.

Rådmannen vurderer at området i Langbakken har gode forutsetninger for å utgjøre et trivelig bomiljø sentralt i sentrumsområdet, og vil ikke anbefale vesentlig høyere utnyttelse og byggehøyder enn opprinnelig foreslått. Selv om området er sentrumsnært, mener Rådmannen det vil være mest hensiktsmessig å betrakte området som et rolig boligområde med eget særpreg, som skiller seg fra øvrig sentrumsbebyggelse både i arealutnyttelse og byggehøyder.

Enkelte byggeområder er til gjengjeld vurdert å kunne ha forutsetninger for å øke utnyttelsen noe, enten i området hvor det er få tilgrensende småhusområder, eller for områder med særlige muligheter for god arrondering hvor økt utnyttelse kan være fordelaktig.

Rådmannen anbefaler derfor at merknadene delvis imøtekommes, og anbefaler at arealutnyttelsen i byggeområdet BAA økes til 130 % og at høyder kan økes opp til 5 etasjer nord i byggeområdet, og at arealutnyttelsen i byggeområdet B1 kan økes til 110 % uten at byggehøyder økes. I felt B5 og B7 er henholdsvis planbeskrivelse og plankart justert slik at høyder samsvarer med HTMs vedtak 22.05.2019.

For byggeområde B3 sentralt i Langbakken anbefaler rådmannen at merknader delvis imøtekommes ved at avsatt grønnstruktur i området reduseres noe i omfang, slik at det kun omfatter areal innenfor byggegrensene mot Østfoldbanen og at tverrforbindelsen G3 reduseres noe i omfang med en strammere geometri for å gi bedre arrondering i feltet.

### *Esso-tomta*

Grunneier på BKB1 (Esso-tomta) mener at dette feltet bør utvides, og at høyere bebyggelse bør tillates. Andre mener feltet bør reduseres i omfang for å bevare mer av Åsmåsan, mot at utnyttelsen økes til 250/300 % BRA.

Rådmannen vurderer at foreslått arealutnyttelse i dette området er høyt, og vil ikke anbefale økte byggehøyder eller arealutnyttelse i området. Områdets plassering i utkanten av dagens sentrumsområde, og omgivelsenes karakter med umiddelbar nærhet til både jernbane og fylkesvei tilsier at det vil være krevende å utforme et vellykket boligprosjekt i området. Rådmannen vurderer som følge at området med fordel kunne utvides til å omfatte deler av det ubebygde arealet langs Lyngveiens østside for å få best forutsetninger til oppnå en vellykket helhetlig utvikling av området, men ettersom dette området ble vedtatt ikke å inngå i arbeidet med fortettingsstrategien, vil rådmannen ikke anbefale at området inngår i planområdet. Alternativt kan byggeområdet for BKB1 utgå i sin helhet, og forslag om utstrekning og utvikling av dette området behandles i kommuneplanen.

Merknader som peker på ønske om å justere trasé for gang- og sykkelvei langs byggeområdets ytre avgrensning er anbefalt imøtekommet ved at det er innført særegen bestemmelse om at denne traséen kan justeres ved detaljplanlegging av området.

### *Gamleveien/Sentrum øst*

I delområdet Gamleveien/Sentrum øst er det uenighet om høyder og utnyttelse mellom grunneierne i feltene B8 og B19-21, og naboene til disse feltene. Naboene, som bor i den bevaringsverdige bebyggelsen langs Gamleveien, er bekymret for høy utnyttelse mellom deres boliger og fylkesveien. De ønsker at det bygges med maks to etasjer i disse feltene, og påpeker særlig at 6 etasjer for ett byggeområde langs fylkesveien er svært høyt. Grunneierne i Holtet Borettslag ønsker at utnyttelsen på de samme tomtene økes til 150-200 % BRA. De er kritiske til at den høyeste bebyggelsen skal legges mot syd, og mener det heller bør tillates enkelte høyere bygninger spredt rundt i delområdet. Beboerne er også bekymret for en bitvis utvikling av delområdet, og mener flere felter bør utvikles samtidig. Særlig pekes det på at feltene BS2-4 er små, og burde slås sammen for å gi mer helhetlig utvikling.

Rådmannen mener vurdering av byggehøyder i området må finne riktig balanse mellom hensyn til sentrumsnærhet, mulighet til å utvikle et helhetlig boligmiljø, og hensynet til tilgrensende bebyggelse nord for områdene som skal bevares.

Rådmannen vurderer at foreslåtte byggehøyder i 3-4 etasjer i byggeområdene balanserer disse hensynene godt, og at byggehøyder i to etasjer vil utgjøre for lav utnyttelse for et såpass sentralt område. Rådmannen deler til gjengjeld en skepsis om å tillate bebyggelse i opp til 6 etasjer i felt B19, og anbefaler at bebyggelsen i dette feltet justeres til å tilsvare øvrig bebyggelse i området i 3-4 etasjer.

Områdeplanens bestemmelser åpner til gjengjeld for å vurdere avvik i oppfølgende detaljplanlegging. Foreslåtte tiltak for variert volumoppbygging, som bruk av «bølgeprinsipp» eller å vurdere høyere hus strategiske steder kan være aktuelle virkemidler i en oppfølgende detaljplan for området som både kan sikre gode siktlinjer og variasjon i bebyggelsen i området.

Rådmannen er enig i at forslag om å slå sammen byggeområder i området vil kunne gi gode forutsetninger for helhetlig planlegging av området, og vil anbefale å slå sammen feltene BS2 og BS3 i områdeplanen. Å slå sammen ytterligere delområder til ett stort utviklingsområde kan være fornuftig, men området består av en svært fragmentert eiendomsstruktur med mange interesser. Et samlet utviklingsområde vil derfor kunne vise seg å være lite fleksibelt med tanke på videre utvikling av området.

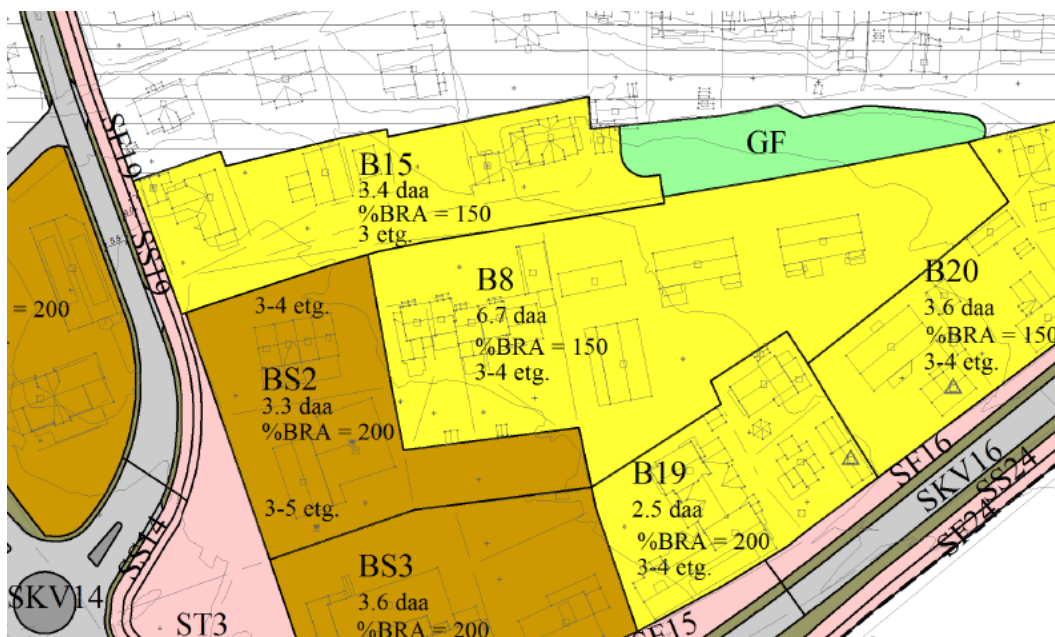
Planforslaget åpner for at kommunen kan kreve at flere byggeområder planlegges i sammenheng, og at kommunen har mulighet til å vurdere avvik i byggehøyder i detaljplan. Vesentlige hensyn i området er beskrevet i kvalitetsprogrammet som følger områdeplanen, herunder hensyn til tilgrensende bebyggelse, internveier og mulighet for gjennomgående gangpassasjer. Rådmannen vurderer derfor at områdeplanen gir kommunen tilstrekkelige virkemidler til å sikre en god helhetlig utvikling av området ved oppfølgende detaljplanlegging av området sett under ett.

Én høringsuttalelse peker på muligheten for å utvide byggeområdene B8 og BS2 til også å omfatte enkelte eiendommer nord for Løkkeveien.

Rådmannen har vurdert mulig utstrekning for et slikt byggeområde, enten som utvidelse av byggeområdene BS2 og B8, eller som et eget byggeområde og mener det kan være fornuftig at fradelte eiendommer og bebyggelse som er etablert som følge av eplehagefortetting syd for Gamleveien inngår som del av i et utviklingsområde ved Løkkeveien. Særlig kan det være fordelaktig å innlemme de fradelte eiendommene som ligger lavt i terrenget og som er tett på bebyggelsen i felt B8/BS2.

Rådmannen er i midlertid skeptisk til å anbefale at nye byggeområder som ikke tidligere er vedtatt ved førstegangsbehandling av områdeplanen, eller avklart i arbeidet med fortettingsstrategien innarbeides i forslaget, og har derfor ikke anbefalt at området inngår i planforslaget.

Skal et nytt byggeområde likevel innarbeides i forslaget, vil rådmannen anbefale at området innarbeides som eget byggeområde med byggehøyder i opp til 3 etasjer for å sikre best mulig tilpasning til tilgrensende bebyggelse i nord. På tilsvarende vis som øvrige byggeområder, vil området kunne kreves planlagt sammen med ett eller flere tilgrensende felter for å sikre helhetlig planlegging av området.



Figur 3. Byggeområde nord for B8 og BS2 som kan vurderes innarbeidet

### Nordre Moer

På Nordre Moer har grunneier Ås Utviklingsselskap ANS uttalt seg om feltene BKB2, B15-B17, G14 og G17. Grunneier mener feltinndelingen gjør det vanskelig å innpasse fornuftige kvartalsstørrelser, og foreslår at B15 og BKB2 slås sammen til ett felt med kombinert formål. De ønsker generelt at det tillates kombinerte formål for større deler av området, bl.a. for å kunne etablere mindre støyfølsom bebyggelse langs Brekkeveien, jernbanen og arealet som er satt av til fremtidig bro. Grunneier ønsker også å etablere høyere bebyggelse mot jernbanen, og etterspør en spesifisering av i hvor stor grad høydebegrensningen i områdeplanen kan avvikes. I tillegg har grunneier innspill til grøntområdene i delområdet. De ønsker at G17 og B17 slås sammen, slik at skillet mellom bebyggelse og grøntareal kan bestemmes i detaljregulering. Grøntområdet G14 mener de ikke bør gå utover jernbanens byggegrenser.

Rådmannen anbefaler at innspill om endret feltinndeling ved Moerjordet imøtekommes i forslaget, for å gjøre størrelsen på utbyggingsområdene mer hensiktsmessige og gi mer fleksible rammer for utviklingen av området sett under ett.

Én ulempe er imidlertid at det med endringen ikke fastsettes tydelige bestemmelser om redusert arealutnyttelse og lavere byggehøyder mot syd i byggeområdet, som kan sikre at høyden ved Moer sykehjem fortsatt får fremstå som et tydelig landemerke i området. Rådmannen vurderer til gjengjeld at kvalitetskrav for området i områdeplanens kvalitetsprogram bør være tilstrekkelig til å sikre at dette hensynet kan følges opp i oppfølgende detaljplaner.

Grønnstruktur G14 er i forslaget til offentlig ettersyn avsatt i henhold til byggegrense fra jernbanen, og Rådmannen vil ikke anbefale å justere denne avgrensningen. Rådmannen mener arealet bør avsettes som grønnstruktur for å sikre areal til overordnet vannhåndtering og flomveier i et kjent flomutsatt område, og for å sikre at overordnet grønnstruktur i området er tydelig lesbart i plankartet.

Tilsvarende vil rådmannen fortsatt anbefale at grøntareal til nærmiljøpark G17 fastsettes i plankartet på områdenivå, men mener omfanget av arealet kan ses i

sammenheng med tilgrensende areal til boligbebyggelse og justeres ved detaljregulering av eventuell bebyggelse i området. Det er innarbeidet en særlig reguleringsbestemmelse for området som presiserer at det er mulig å justere utstrekning av grøntarealet ved detaljplanlegging av området.

Rådmannen er videre enig i at bestemmelser om avvik fra byggehøyder er uklart definert i foreslåtte bestemmelser, og vil anbefale at innspillet om en fastsatt prosent av byggehøyder som kan vurderes avvik fra i detaljplanlegging innarbeides i forslaget. Rådmannen vil anbefale at dette settes for 15 % av BRA.

#### *Moerveien/Sagaveien*

I delområdet Moerveien/Sagaveien er det uenigheter om utnyttelse, vernehensyn og tilpasning til nabobebyggelse. En beboer i delfelt BS5 mener at dette feltet bør utvikles i sammenheng med BS6, men påpeker risikoen for tidkrevende prosesser og at bygg forfaller i påvente av en helhetlig utvikling. I boligfeltene B9-B11 mener grunneier GloMar Eiendom AS at utnyttelsesgraden bør økes, og at det bør tillates byggehøyder med 3-4 etg. mot Sagaveien og 4-6 etg. mot Moerveien. Ønsket om høyere utnyttelse er i konflikt med uttalelser fra flere naboer, bl.a. E-verkshagen boligsameie, som ønsker å holde byggehøydene så lave som 2-3 etg også mot Moerveien.

Rådmannen anbefaler ikke økte høyder eller arealutnyttelse i delområdet Sagaveien/Moerveien. Arealutnyttelsen i områdene ble vedtatt økt ved behandling første gang, og rådmannen vurderer at ytterlige økning av byggehøyder eller arealutnyttelse i vesentlig grad vil begrense mulighetene for god tilpasning til nabobebyggelse eller forringe muligheten for å bevare enkeltbygninger i området.

Rådmannen er imidlertid enig i at feltene BS5 og BS6 bør planlegges i sammenheng slik at hele området vurderes under ett. Kommunen har anledning til å kreve at feltene planlegges i sammenheng ved oppfølgende detaljplanlegging i henhold til planbestemmelsene i planforslaget. Rådmannen mener til gjengjeld kommunen bør ha anledning til også å planlegge områdene enkeltvis, dersom ulike prosjekter i området har ulik utviklingshorisont i et relativt omfattende og sammensatt område.

Rådmannen er videre enig i at redusert utnyttelse vil være mer i tråd med hensynet til mulig bevaring av enkelte hus i området, og gi bedre tilpasning til omkringliggende områder, men tar vedtak om økt arealutnyttelse ved førstegangsbehandling av forslaget til etterretning og vil ikke anbefale reduserte byggehøyder i områdene.

Brekkeveien 19 («Maxbotomta») ble i høringsforslag til områdeplan foreslått med 2-4 etasjes bebyggelse. Dette er lavere enn detaljreguleringsplanen for samme område, som er behandlet i HTM første gang og vært til offentlig ettersyn. Grunneier Obos mener byggehøydene i områdeplanen bør harmoniseres med forslag til detaljreguleringsplan for Brekkeveien 19. Dette er i strid med naboenes ønsker om at ny bebyggelse på tomte bør holdes lav, for å bedre tilpasses omkringliggende bebyggelse.

Rådmannen bemerker at det er stor uenighet om byggehøyder mellom tiltakshaver og naboer til planområdet.

Rådmannen mener at en eventuell endring av byggehøydene i området bør skje som

følge av politisk behandling av begge sakene. Sakene blir lagt frem for politisk behandling parallelt, og en eventuell justering av enten foreslåtte høyder i områdeplanen eller i detaljplanen bør samsvare i etterkant av behandlingen.

Rådmannen tar til etterretning at byggehøyder i området ble grundig behandlet i førstegangsbehandlingen av detaljplanen, og har revidert plankartet for områdereguleringsplanen så byggehøyder i området samsvarer med disse byggehøydene.

Dersom byggehøydene skal reduseres som følge av ny vurdering etter offentlig ettersyn, anbefaler rådmannen at byggehøyder i områdeplanen fastsettes slik at de samsvarer med høyder i detaljreguleringsplanen. Rådmannen anbefaler i behandling av detaljreguleringsplan for Brekkeveien 19 at foreslåtte byggehøyder nordvest i byggeområdet reduseres med én etasje, og at byggehøyder i enkelte deler av byggeområdet opprettholdes i opp til 5 etasjer. Endringen av plankartet for områdereguleringen til byggehøyder mellom 2-5 etasjer er dermed vurdert å være i samsvar med forslag til detaljreguleringsplan.

### *Ås sentrum*

I sentrumskjernen mener grunneierne av European/Tandbergkvartalet (BS10) at dette feltet bør ha høyere utnyttelse og et høyere antall etasjer, i tråd med det som tidligere er foreslått i detaljreguleringsprosessen for området.

Rådmannen mener kommunen kan vurdere høyere enn 6 etasjer i oppfølgende detaljplaner, i henhold til områdeplanens bestemmelser om vurdering av avvik fra byggehøyder. Rådmannen vil til gjengjeld ikke anbefale å fastsette byggehøyder i områdeplanen som i vesentlig grad avviker fra tilgrensende bebyggelse eller øvrig bebyggelse i området.

### Avvik fra byggehøyder og beregning av BRA

Det er påpekt ønske om å presisere foreslåtte bestemmelser om avvik fra byggehøyder etter behandling av områdeplanen første gang. Rådmannen mener dette vil være fornuftig, og anbefaler at den generelle bestemmelsen om avvik fra byggehøyder presiseres til å omfatte at inntil 15 % av byggehøydene i et område kan vurderes å avvike i detaljplan.

Videre er det påpekt ønske om at bestemmelsene presiseres slik at det tydelig fremkommer at maksimalt tillatt BRA per byggeområde kun omfatter arealer over bakken, og at beregningen ikke inkluderer f.eks. areal til parkeringskjeller eller tilsvarende. Rådmannen anbefaler dette imøtekommes, og har innarbeidet en slik presisering i reguleringsbestemmelsene.

### Beregning av uteoppholdsareal

Flere høringsuttalelser peker på ønske om å presisere innhold bestemmelser om uteoppholdsareal. Av størst betydning er ønske om å endre beregningsmetode fra et fastsatt antall kvadratmeter per bolig i et område (i forslaget 25 m<sup>2</sup> per bolig) til at uteoppholdsareal beregnes som en prosent av maksimalt tillatt bebygd areal i et område. Denne metodikken er innarbeidet i andre kommuner i Follo og Oslo-regionen. Oslo kommune krever at mellom 15 – 25 % av byggeområder avsettes til uteoppholdsareal beroende på bygningstyper og sentralitet, og i Ski kommune er det fastsatt en generell norm på at 20 % av BRA i et byggeområde i sentrum avsettes til uteoppholdsareal.

Rådmannen er enig i vurderingen av at en slik metodikk vil være mer fleksibel og mer presis for en områderegeringsplan der utstrekning av byggeområder og fastsatt BRA varierer. En fastsatt norm på 25 m<sup>2</sup> per bolig kan gi underlige utslag for enkelte byggeområder, og kunne føre til mange avvik og behov for dispensasjoner når de enkelte delområdene skal detaljreguleres. Rådmannen vil derfor anbefale at norm for uteoppholdsareal beregnes som en funksjon av BRA for hvert byggeområde, og vil anbefale at denne settes som en generell norm i planområdet på 20 % av BRA. I tillegg er det presisert at norm for uteoppholdsareal kan justeres i detaljplan, med utgangspunkt i konkrete forslag til utforming av områdene.

I tillegg er det påpekt ønske om at avsatt langsgående grønnstruktur for deler av områdene kan medregnes i uteoppholdsarealet for tilgrensende byggeområder. Avsatte striper grønnstruktur i planforslaget er både ment som forhager og avsatt for å sikre vesentlige vannveier i planområdet. Rådmannen mener disse områdene med fordel kan inngå i beregning av uteoppholdsareal for tilgrensende områder, og dermed bidra til gjennomføring av tiltakene.

Videre er det fra flere pekt på ønske om at avsatte arealer til nær- og områdelekeplasser inngår i beregning av uteoppholdsareal. På tilsvarende vis mener Rådmannen at dette kan bidra til å sikre opparbeidelse av tiltakene, og anbefaler at areal til områdelekeplasser inngår i beregning av uteoppholdsareal for tilknyttede byggeområder tilsvarende krav til opparbeidelse av lekeareal for nærlekeplasser i byggeområdene.

#### Utredning av kryssløsninger langs Fv. 152

Ved behandling av teknisk-økonomisk utredning for gatenettet i HTM 11.04.2019, ble det vedtatt å utrede tre nye rundkjøringer på fylkesvei 152, i kryssene Fv. 152/Brekkeveien/Raveien, Fv. 152/Langbakken/ny bussterminal og Fv. 152/Hogstvetveien. I plankartet som ble sendt på høring ble det avsatt arealer med 40 m diameter i kryssene, slik at det skulle være tilstrekkelig plass til å regulere mer detaljerte løsninger før andregangsbehandling av planen.

Statens vegvesen har i sin høringsuttalelse, datert 04.09.2019, levert innsigelse til planforslaget. Innsigelsen begrunnes i manglende utredning av alternative kryssløsninger, med konsekvenser for busskapasitet, trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper og arealbehov, samt manglende utredning av foreslått bussterminal. Utredningen *Kapasitetsberegninger og trafiksikkerhet* (vedlegg 6) ble utarbeidet i høringsperioden for å svare på disse spørsmålene, og ble oversendt Statens vegvesen 16.09. Det er på nåværende tidspunkt uavklart om Statens vegvesen vil opprettholde innsigelsen.

Utredningen vurderer fremtidig trafikkavvikling på fylkesveien, dersom det etableres rundkjøringer med ett kjørefelt i tilfartene. Kapasiteten i rundkjøringene sammenlignes med kapasiteten i vikepliktregulerte kryss hvor svingefeltet i sideveiene er fjernet, som er en mer bilrestriktiv løsning. Rådmannen vil understreke at utredningen ikke svarer ut alle mulige utforminger av kryssene. Dette er utfordrende med tanke på at begge de beskrevne løsningene har problematiske sider, som redegjort for under. Med tanke på at det fortsatt foreligger innsigelse knyttet til kryssløsningene, mener rådmannen at det bør jobbes videre med disse, før det opparbeides tiltak. Omregulering av kryssene selv etter vedtak av

områdereguleringsplanen kan bli nødvendig.

Utredningen viser at de vikepliktregulerte kryssene vil bli overbelastet i sideveiene dersom trafikken øker. En del av bilistene fra sideveiene vil antakelig finne seg andre reisemål, reisemidler eller reisetidspunkter i en slik situasjon, men det er også sannsynlighet for betydelig kødannelse. Nøyaktig hvor stor effekten av disse endringene blir, er ikke mulig å beregne. Også rundkjøringene vil bli overbelastet, men her vil sideveistrafikken få vesentlig bedre trafikkavvikling enn i de vikepliktregulerte kryssene.

Fremkommelighet for buss på fv. 152 er beskrevet i kapittel 6 i utredningen. Beregnet forsinkelse for trafikken rett frem på fylkesveien er vist i tabellen nedenfor. Med vikepliktregulerte kryss er det beregnet en gjennomsnittlig forsinkelse på 0–3 sekunder. Unntaket er ved ettermiddagsrush i krysset mot Brekkeveien, hvor forsinkelsen østover kan bli opp mot 97 sekunder. Årsaken er at kø i venstresvingefeltet på fylkesveien forplanter seg ut i kjørefeltet som skal rett frem. Bussrute 510 anses likevel å ha god fremkommelighet med vikepliktregulerte kryss. Med rundkjøringer antas bussfremkommeligheten å bli betydelig dårligere på fylkesveien, med forsinkelser opp mot 156 sekunder for vestgående trafikk i morgenrush. Størst forsinkelse er antatt for østgående trafikk i ettermiddagsrush, der det kan bli 536 sekunders forsinkelse i rundkjøring ved Brekkeveien, og 213 i rundkjøring ved Langbakken.

Kryss	Forsinkelse i morgenrush [sek]				Forsinkelse i ettermiddagsrush [sek]			
	Buss mot øst		Buss mot vest		Buss mot øst		Buss mot vest	
	Vikeplikt	Rundkjøring	Vikeplikt	Rundkjøring	Vikeplikt	Rundkjøring	Vikeplikt	Rundkjøring
Kryss ved Brekkeveien	0	20	1	68	97	536	1	37
Kryss ved Langbakken	1	3	3	88	4	213	2	49
Sum	2	23	4	156	101	750	4	86

Figur 4. Beregnet forsinkelse i kryss for busser som kjører på fv. 152. Beregningene er basert på en antakelse om at all utbygging i Ås sentralområde vil gi en trafikkøkning på 670 kjt/t i morgenrush, og 940 kjt/t i ettermiddagsrush.

Kapasiteten i krysset fv. 152/Hogstvetveien er beregnet i en egen trafikkanalyse for Dyster-Eldor II. Også her konkluderes det med at sideveien vil bli sterkt overbelastet med dagens kryssløsning. Rapporten vurderer at en rundkjøring kan gi god trafikkavvikling for alle tilfartene, men dette forutsetter en arealkrevende løsning med ekstra svingefelt i alle tilfartene. Det er ikke gjennomført trafikkberegninger for løsningen som er foreslått regulert i områdeplanen, som er en mindre arealkrevende rundkjøring.

Rådmannen mener at kommunen bør være restriktiv med å opparbeide rundkjøringer på fylkesveien, av hensyn til fremkommeligheten for busstrafikken. Særlig vurderes det at rundkjøringen i krysset mot Brekkeveien vil kunne skape store forsinkelser. I plankartet er det avsatt areal til rundkjøring i henhold til HTMs vedtak ved førstegangsbehandling, men rådmannen vil som utgangspunkt anbefale at dagens kryssløsning opprettholdes. For å bedre bussfremkommeligheten ved dagens løsning, kan det vurderes å forlenge venstresvingefeltet vest for krysset, slik at denne trafikken skaper mindre forsinkelser for trafikken rett frem.

Dersom det skal etableres rundkjøringer, mener rådmannen at det er ønskelig å redusere arealomfanget så mye som mulig. Rundkjøringene er derfor foreslått



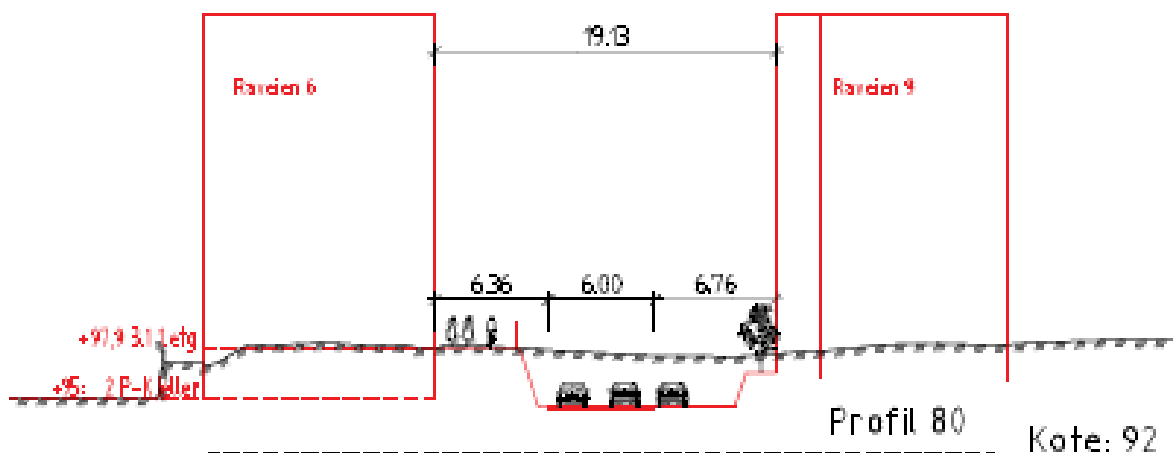
regulert med en diameter på 30 m, som er samme dimensjon som rundkjøringen i Sentralkrysset. Det vurderes som særlig viktig å begrense arealomfanget i kryssene mot Langbakken og Hogstvetveien, hvor det vil forekomme konflikter med både foreslått og eksisterende bebyggelse, og hvor det planlegges nye gang- og sykkeltraséer. For krysset Fv. 152/Langbakken er det vurdert at 30 meter vil være hensiktsmessig for at tilgangen til bussterminalen ikke i vesentlig grad går utover utviklingsmuligheter i arealet. Rådmannen vil som følge anbefale at rundkjøringer i dette omfanget legges til grunn for utformingen av de øvrige kryssene, slik at det er samsvar mellom alle rundkjøringer i sentrumsområdet inklusive rundkjøringen i sentralkrysset. Rådmannen mener at løsningen som nå foreslås regulert vil ha få negative konsekvenser for omkringliggende arealbruk i disse kryssene.

Diameter på rundkjøringene i planforslaget er mindre enn det Statens vegvesen forventer i sin høringsuttalelse. I en eventuell mekling om innsigelsen, må kommunen komme til enighet med vegvesenet om valg av kryssløsninger og arealbehov. Kravene fra Statens vegvesen, og særskilte problemstillinger for hvert av kryssene, er oppsummert under.

#### *SKV12: Fv. 152/Brekkeveien/Raveien*

Statens vegvesen har i sin høringsuttalelse stilt krav om minimum 32 meter diameter, dersom rundkjøring skal etableres. Vegvesenet er videre svært kritiske til en påkobling mellom Raveien og rundkjøringen, som de mener vil bli en dårlig løsning for fotgjengere i sentrumsområdet. De mener det ikke er naturlig å tillate en avkjørsel fra noen få boligfelt, mot en såpass viktig fylkesvei som Fv. 152.

Rådmannen stiller seg bak vegvesenets vurdering, og vil ikke anbefale at løsningen videreføres. Som vist i *Prinsippskisse om senkning av Raveien* (vedlegg 8) vil en senkning av Raveien skape en dyp skjæring som vil dele gaterommet langs Raveien i to. Fotgjengere som skal krysse fylkesveien på dagens gangbro vil måtte bevege seg på et fortau 3 meter høyere i landskapet enn biltrafikken, og det vil ikke være mulig å krysse Raveien for fotgjengere i nordenden. Tiltaket vurderes å vesentlig forringe forhold for fotgjengere og syklister i Åskvartalet, Europankvartalet, mellom Kaja og Ås sentrum, og i sentrumsområdet for øvrig. I tillegg vil trafikk i krysset både være synlig og hørbart fra foreslått torg ST2 og sentrum for øvrig, og dermed bidra til å forringe oppholdskvaliteter i sentrum.



Figur 5. Snitt av nedsenket Raveien

Det kan heller ikke regnes med bidrag fra grunneierne på felt BS10/BS4 til etablering av denne påkoblingen, da påkoblingen ikke kan anses som nødvendig for utviklingen av feltet. Det er rimelig å anta at kostnadene i all hovedsak vil tilfalle kommunen. Kostanden for etablering av rundkjøringen er beregnet til å være mellom 7 og 16 mill. kr. eks. mva. Kostnad for senkning av Raveien kommer i tillegg, men er ikke beregnet.

Rådmannen anbefaler derfor tidligere foreslått løsning med ny tverrvei som gatetun gjennom Europankvartalet syd for Raveien 9. Denne løsningen gir også best forutsetninger for at Rådhusplassen kan videreutvikles uten gjennomfartstrafikk. Nytt skisseprosjekt for «Europankvartalet» viser at en slik løsning kan innarbeides uten at det gir vesentlige uheldige virkninger for utformingen av kvartalet. Gatetunet er foreslått med 9 meter bredde, som vil gi gode forhold både for bilister, gående og syklist, samt handel/opphold.

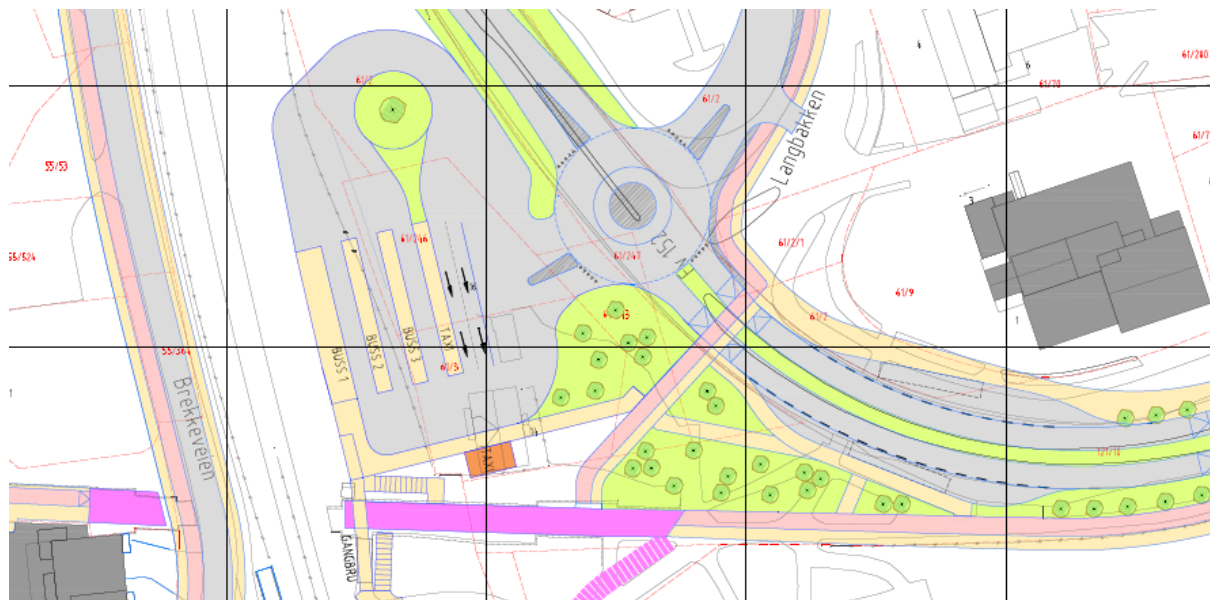
#### SKV14: Fv. 152/Langbakken/ny bussterminal

Statens vegvesen har i sin høringsuttalelse stilt krav om minimum 32 m diameter, dersom rundkjøring skal etableres. Vegvesenet mener i utgangspunktet at det er et godt grep å legge en ny kollektivterminal i umiddelbar nærhet til togstasjonen, men savner en nærmere utredning og mer detaljerte tegninger før de vil godkjenne løsningen.

Rådmannen har tidligere redegjort for at en ny bussterminal på trekanttomta forutsetter etablering av rundkjøring eller lyskryss. Rådmannen mener at den foreslåtte rundkjøringen, med 30 meter diameter, er en akseptabel løsning dersom bussterminalen skal etableres. Løsningen har noe større arealbeslag enn et vikepliktregulert kryss, men er redusert i størrelse etter førstegangsbehandling, og kommer ikke i direkte konflikt med foreslåtte gang- og sykkeltraséer. Trafikkmessig vil en slik utforming kreve at det er noe overkjørbart areal i trafikkøyene, for at bussen skal klare svingene.

Rådmannen mener en flytting av bussterminalen vil være gunstig for stasjonsområdet, som bør utvikles for opphold, byliv og møteplasser. Flyttingen vil bidra til å gi et mer samlet knutepunkt, men vil ha liten nytte for bussrute 510, som

bør ha mer effektive stoppesteder langs veibanen. Rådmannen bemerker derfor at kostnadene for å etablere bussterminalen er høye, sett opp mot nytten. Samlet kostnad for ny rundkjøring, flytting av holdeplasser vestover, og ny bussterminal er vurdert til mellom 21 og 51 mill. kr. eks. mva. Bussterminalen vil trolig måtte finansieres av det offentlige, mens det vil være muligheter for å innhente utbyggerbidrag til deler av kostnaden for opparbeiding av rundkjøringen.



Figur 6. Skisse av regulert bussterminal. Rundkjøringen har en diameter på 30 meter.

#### SKV15: Fv. 152/Hogstvetveien

Statens vegvesen mener det bør avsettes nok areal til å kunne etablere ekstra svingefelt i rundkjøringen, både fra vest og fra syd, dersom det skulle oppstå behov for dette i fremtiden. Dette krever at det avsettes en diameter på 45 meter. De peker på fremtidig trafikk fra Dyster Eldor II som utløsende for dette behovet, i tillegg til trafikk fra områdene vest for jernbanen, dersom det i fremtiden etableres en ny jernbanekryssing syd for sentrum slik planforslaget til offentlig ettersyn la opp til. Rådmannen mener at en rundkjøring med dimensjonene som vegvesenet beskriver, vil innebære en rekke negative konsekvenser. Regulert gangfelt over fylkesveien vest for rundkjøringen vil måtte fjernes, mens gangfeltet øst for rundkjøringen må flyttes omlag 40 m østover, for å unngå å krysse tre felt. Dette vurderes å vesentlig forringe forholdene for fotgjengere i sentrumsområdet. En rundkjøring med 45 m diameter, vil også kreve at menighetshuset i Johan K. Skanckes vei 7 må rives. Det kan alternativt vurderes å flytte rundkjøringen lenger mot syd, som vil gi en mindre gunstig trasé for gående og syklende langs fylkesveien, og ta et noe større areal av dyrka mark og skoletomten.

Rådmannen mener det ikke er akseptabelt å regulere en rundkjøring i dette omfanget. Løsningen som etterspørres av vegvesenet har et stort arealbeslag, og vurderes å legge til rette for en betydelig økt biltrafikk. Rådmannen mener også at areal til ny bro over jernbanen bør tas ut av planen, slik at Hogstvetveien ikke får status som fremtidig hovedvei for trafikk vest for jernbanen. Dette er redegjort for som et eget punkt.

#### Brekkeveien og Askeveien

Områdeplanen ble sendt på høring med to alternative plankart. I det alternative plankartet ble Brekkeveien regulert som sykkelgate fra Ås stasjon frem til dagens

rundkjøring mot Askeveien, og en ny bilvei ble regulert langs jernbanen syd for Ås stasjon. På tross av at alternativet med flytting av Brekkeveien vil kunne gi flere positive virkninger i sentrumsområdet, vil rådmannen ikke anbefale at denne løsningen legges til grunn. Som redegjort for tidligere, vil en ny vei langs jernbanen være i konflikt med jernbanens byggegrenser, og det er derfor en risiko for at biltrafikken må tilbakeføres til dagens trasé på et senere tidspunkt. Løsningen i det alternative plankartet er beregnet til å koste mellom 19-43 mill. kr. mer enn hovedalternativet, og er ikke ønsket av grunneierne langs den foreslåtte traséen.

Grunneierne på Brekkeveien 12 og 14, felt BS9, og grunneier Ås Utviklingsselskap ANS på felt BKB2, B17, G14 og G17, har uttalt seg om saken. De mener dagens trasé gir best muligheter for å oppnå gode byggevolumer og støyforhold på tomtene mellom dagens Brekkeveien og jernbanen. De er bekymret for at omlegging av Brekkeveien vil føre til høye felleskostnader, og mener at de foreslåtte tverrveiene vil være arealkrevende og bryte opp byromsstrukturen. De mener også at Brekkeveien utelukkende som gang- og sykkelåre kan gjøre det vanskelig å etablere næringsaktivitet langs veien.

Det er kommet noen innspill som tar til orde for flytting av Brekkeveien, bl.a. fra flere beboere langs Moerveien. Rådmannen mener likevel at det ikke foreligger argumenter som er tungtveiende nok til å anbefale flytting av veien, når dette går på tvers av grunneiernes ønsker, medfører økte kostnader og kan komplisere gjennomføringen av planen.

Fra Grunneier Ås Utviklingsselskap ANS er det kommet innspill om at planbestemmelsene bør åpne for en mulig omlegging av Askeveien i detaljplan, slik at utbyggingstomtene kan utvikles på best mulig måte. Rådmannen mener dette ønsket bør imøtekommes, og særegen bestemmelse om dette punktet er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene.

#### Arealer til ny bro over jernbanen på Moer

I høringsutkastet til planforslaget ble det avsatt arealer til en fremtidig bro over jernbanen på Moer, gjennom fastsatte byggegrenser. Grunneier Ås Utviklingsselskap ANS påpeker at disse byggegrensene til ny bro er for snevre til å dekke det reelle arealbehovet, når veilovens krav til byggegrenser fra vei medregnes. Dette medfører at byggegrensene enten må utvides eller tiltaket må fjernes.

Grunneier påpeker at en slik begrensning vil redusere byggbarheten på eiendommen betydelig, og vil skape stor usikkerhet for ny, tilgrensende bebyggelse. Rådmannen er enig i dette, og anbefaler at areal til fremtidig bro utgår. Det vurderes at en fremtidig bro er lite realistisk, grunnet høye kostnader (mellom 68 og 158 mill. kr.), usikker finansiering, stort arealbeslag og store konsekvenser for omkringliggende bebyggelse med tanke på solforhold, sikt, støy o.l. Arealet legger unødvendig store begrensninger på hvordan eiendommen kan utvikles, og Rådmannen anbefaler at byggegrenser til eventuell bro tas ut av planen. Dette medfører at planen ikke løser spørsmålet om beredskap ved hendelser som gjør at dagens jernbaneundergang på fylkesveien ikke kan benyttes. Rådmannen mener at dersom det er aktuelt å etablere en ny jernbanekryssing av beredskapshensyn, bør dette gjøres som et eget planarbeid utenfor avgrensningen til områdeplanen, fortrinnsvis ved dagens undergang for gående syd for planområdet.

### Arealer til idrettsanlegg

Flere idrettslag og foreninger peker i sine høringsinnspill på at det mangler arealer til anlegg for den organiserte idretten i Ås sentrum. Det forventes at befolkningsveksten i sentrumsområdet vil gi ytterligere knapphet på treningsfasiliteter. De foreslår derfor at det settes av nye arealer til idrettsanlegg i nærheten av Ås stadion, på feltene B1, B2, B3 eller BAA. Også Moerjordet nevnes som en mulig plassering.

Rådmannen vurderer at planlagte nye flerbrukshaller i sentrumsområdet ved Rustad og Åsgård skoler samt Ås videregående skole vil bidra til at idrettstilbud i sentrumsområdet styrkes. I områdeplanen er det også stilt krav til områdelekeplasser av større utstrekning, hvor det kan etableres tilbud som ballspill og lignende.

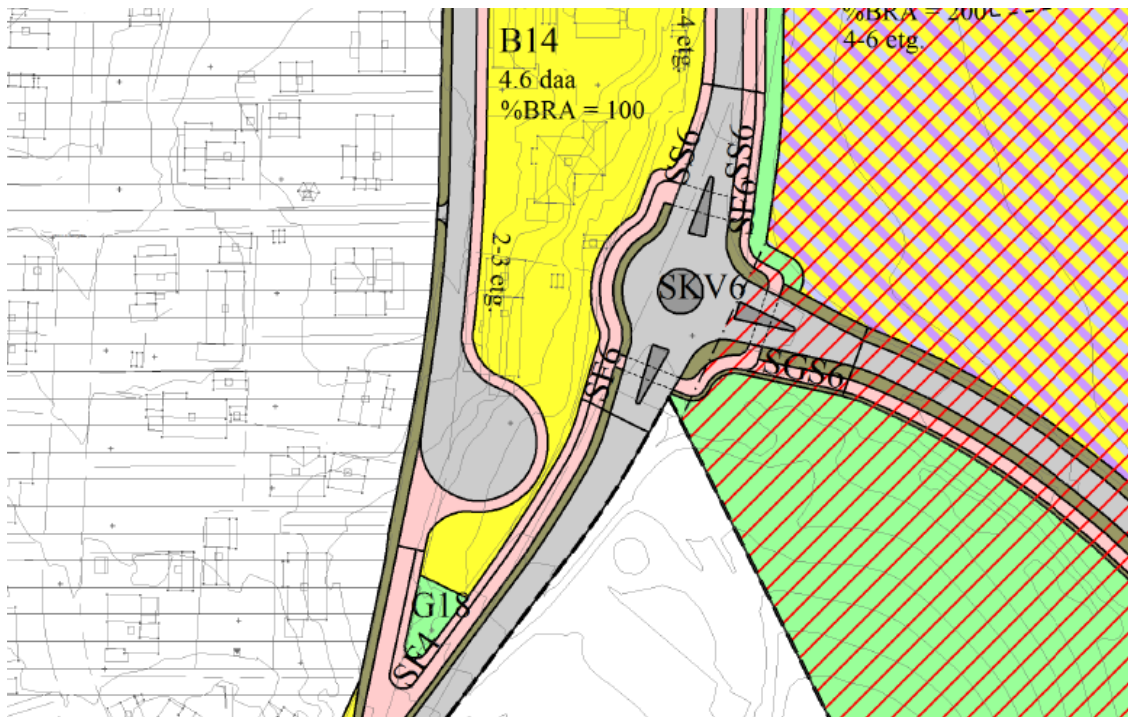
Rådmannen er imidlertid enig i at det kan være behov for flere sentrumsnære arealer til organiserte idrettsaktiviteter, også utendørs. Videre utvikling av Ås stadion, og arealer til eventuelle nye utendørs idrettsanlegg, bør vurderes i rullering av kommuneplanen hvor også arealer utenfor områdeplanens avgrensning kan vurderes.

### Etablering av snusirkel i Moerveien

En uttalelse peker på ønske om å tilrettelegge for vendehammer i enden av Moerveien i syd. Det pekes på at det kan være hensiktsmessig all den tid det hender tyngre trafikk kommer inn i gaten, og det antas det kan forventes mer dersom områdene blir utviklet med høyere arealutnyttelse. Spørsmålet ble vurdert forutfor behandling av vei- og gateplan med teknisk-økonomisk utredning, hvor det ble vurdert ikke å være aktuelt med snusirkel eller vendehammer i sydden av Moerveien.

Dersom det likevel skal innarbeides mulighet for å snu trafikk i enden av Moerveien, mener rådmannen innarbeidelse av snusirkel vil være det foretrukne alternativet. En snusirkel vil gå på bekostning av utviklingsareal i byggeområdet B14, og rådmannen vurderer det først vil være aktuelt å opparbeide en slik løsning når byggeområdet eventuelt skal utvikles.

Et forslag til snusirkel er vist i figur nedenunder.



Figur 7. Anbefalt utforming av snusirke i enden av Moerveien

### Øvrige mindre endringer

Det er pekt på bekymring om foreslått etablering av fortau langs Langbakken for eiendommene i Langbakken 2 og 4, som i planforslaget ikke er pekt ut som et utviklingsområde. Fortau langs strekningen vil gå på bekostning av etablert garasje for Langbakken 4, og synes vanskelig å oppføre. Rådmannen mener fortau over disse eiendommene som følge godt kan utgå, ettersom det i alle tilfeller er behov for kryssing av veibanen noe lenger syd. Rådmannen vil imidlertid anbefale at fortau langs de øvrige utviklingsområdene opprettholdes for å sikre best mulig tilgjengelighet mellom nye og etablerte boligområder langs Langbakken.

Bane NOR har pekt på ønske om at alt jernbaneareal samles til ett overordnet arealformål. Rådmannen anbefaler at ønsket imøtekommes og har innarbeidet dette i forslaget. Dette innebærer at areal regulert til jernbane omfatter alt areal eid av Bane NOR, inkludert deler av arealene tidligere foreslått avsatt til bussterminal og grønnstruktur. I tillegg er det på Bane NORs oppfordring innført særegen bestemmelse om vurdering av jernbanestabilitet i krav om grunnundersøkelser med avbøtende tiltak for området underlagt hensynsone H310\_1 ved Moerjordet.

Langs grønnstruktur G2 er det innført bestemmelse om å etablere sikring av jernbaneareal med gjerde i inntil 1.8 meter i tråd med Bane NORs tekniske regelverk.

For gang- og sykkelvei langs jernbanen både nord for og syd for dagens sentrum er arealformål anbefalt endret til kombinert arealformål samferdselsanlegg/teknisk infrastrukturtrasé.

Videre er det innført krav om fremlagt helhetlig renovasjonsteknisk plan fordelt på delområder i bestemmelsene, og det er innført fellesbestemmelse om etablering av nettstasjoner ved detaljplanlegging av delområder.

### Endring av rekkefølgebestemmelser

Det er gjort noen endringer i rekkefølgematrisen i foreslåtte reguleringsbestemmelser § 2.2.1., som følge av reviderte vurderinger av nødvendigheten av tiltakene. Den viktigste endringen er at ingen delfelt får rekkefølgekrav som ligger på motsatt side av jernbanen. Nærmiljøpark G17 og fortau i Langbakken nord (utenfor planområdet) foreslås tatt ut. Sykkelveg med fortau langs Brekkeveien fra stasjonen til Askeveien, foreslås innført som rekkefølgekrav til feltene B9-B11, B18 og B5-B6, da det vurderes at disse også vil belaste Brekkeveien med trafikk. Det er også gjort mindre justeringer av feltbetegnelser som følge av endringer i plankartet.

Rådmannen anbefaler at tidligere foreslått rekkefølgekrav for gang- og sykkelbro over Østfoldbanen nord for sentrum utgår. Tiltaket har vist seg å være teknisk krevende å håndtere, og er beregnet til å ha svært høye kostnader, mellom 94 og 219 mill.kr. Det anses ikke som realistisk at kommunen eller utbyggere i planområdet kan bære en slik kostnad, og foreslåtte løsninger for overgangen vurderes å ha liten nytte sett opp mot både kostnad og praktiske virkninger for gangforbindelser i området.

Rekkefølgematrisen danner grunnlag for en finansieringsmodell for felles infrastruktur, hvor kostnader for tiltakene skal fordeles mellom utbyggere, kommunen og andre offentlige aktører, basert på en vurdering av forholdsmessighet og nødvendighet. Finansieringsmodellen er under arbeid, og skal drøftes videre i møter mellom kommunen og utviklere i planområdet, før den behandles politisk i et senere møte.

#### **Alternativer:**

I en områdeplan av dette omfanget vil det være naturligvis være mange problemstillinger uten entydige svar. Merknadene peker på flere problemstillinger og rådmannen har i innstillingen og utforming av revidert planforslag lagt til grunn anbefalinger for de mest fremtredende.

Nedenfor er forslag til alternative innstillinger knyttet til disse problemstillingene.

- 1) Det innarbeides hensynsoner for bevaring av kulturmiljø med tilknyttede bestemmelser for:
  - a) Tandberg-gården med hage
  - b) Eriksen-gården
  - c) Sagaveien/Moerveien med uthevet linjetykkelse for 6 eneboliger langs Moerveien
  - d) Menighetshuset i Johan Skanckes vei 7
- 2) Kryssløsninger langs fylkesvei 152 skal etableres som kryss med vikeplikt for:
  - a) Brekkeveien/fv.152
  - b) Langbakken/fv. 152
  - c) Hogstvetveien/fv. 152
- 3) Det avsettes areal til bro for biltrafikk over Østfoldbanen ved Moerjordet, og samtidig avsettes areal til rundkjøring i krysset Hogstvetveien/fv. 152 med en diameter på 45 meter.

- 4) Nytt byggeområde nord for Løkkeveien innarbeides i planforslaget som eget arealformål B15, med arealutnyttelse på 150 % BRA og med byggehøyder i opp mot 3 etasjer, som vist i figur 3.
- 5) Byggeområdet BKB1 utgår fra planområdet, og omfang av et eventuelt byggeområde i området vurderes i rullering av kommuneplanens arealdel.
- 6) Byggehøyder ved Brekkeveien 19 (Maxbo-tomta) settes til maksimalt 4 etasjer, tilsvarende forslag sendt til offentlig ettersyn.
- 7) Snusirkel i sydenden av Moerveien innarbeides i planforslaget, som vist i figur 7.
- 8) Avkjørsel fra Raveien til fylkesvei 152 innarbeides i forslaget, med tilhørende anlegg, som vist i figur 5.

### **Konklusjon med begrunnelse:**

Planforslaget til behandling er resultatet av en fire år lang planprosess. Det er gjennomført omfattende utredningsarbeid som danner kunnskapsgrunnlag for det som anbefales av veiløsninger, omfang av byggeområder, arealutnyttelse, grønnstruktur, m.m. Det er gjennom prosessen gjennomført bred medvirkning med politikere, lokalbefolkning og eiendomsutviklere. To viktige vedtak er fattet i kommunestyret i arbeid med fortettingsstrategi for sentrumsområdet, og for infrastrukturtiltak i vei- og gateplanen.

Områdeplanen avklarer arealbruken i de mest sentrale områdene i Ås, og vurderes å gi kommunen et godt grunnlag til å vurdere videre arealutvikling både i sentrumsområdet og i tettstedet for øvrig i fremtidig planarbeid. Planen gir forutsigbarhet både for eiendomsutviklere og berørte naboer i delområdene, og kommunen har gode virkemidler for forvaltning gjennom fastsatt kvalitetsprogram, planens generelle reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse, og avgrensning av aktuelle byggeområder.

Planen er således vurdert å være et godt grunnlag som gir rammene for videre utvikling av Ås sentrum, og gir forutsigbare rammer for oppfølgende detaljregulering av delområder. Rådmannens konklusjon er at områdeplanen gir kommunen verktøy til å håndtere planinitiativ og forslag om detaljplaner i de sentrumsnære arealene i årene som kommer.

Områdeplanen er til gjengjeld fortsatt beheftet med innsigelse fra Statens vegvesen knyttet til kryssløsninger langs fylkesvei 152. Vedtar kommunestyret planen med innsigelse fra Statens vegvesen vil de delene av planen som er beheftet med innsigelse ikke få rettsvirkning. Innsigelsen vil gjelde for kryssløsningene langs fylkesvei 152. De øvrige delene av områdeplanen vil imidlertid ha rettsvirkning. Valg av løsninger for kryssene er vurdert ikke å påvirke planforslaget for øvrig.



Rådmannen anbefaler derfor at områdeplan for Ås sentralområde, med kart datert 19.09.2019, bestemmelser datert 19.09.2019 og kvalitetsprogram datert 31.05.2019 vedtas

**Kan vedtaket påklages?**

Ja

**Ikrafttredelse av vedtaket:**

Umiddelbart