



Saksutskrift

Vei- og gateplan for Ås sentralområde

Arkivsak-dok. 16/01606-9
Saksbehandler Mari Olimstad

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for teknikk og miljø	24.08.2017	51/17
2 Kommunestyret		

Hovedutvalg for teknikk og miljøes behandling 24.08.2017:

FrP fremmet følgende forslag:

1. Overordnede mål

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

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

Gående

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

Syklende

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

Kollektiv

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

Bilister

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

2. Det utarbeides en teknisk utredning for løsningsforslagene

- Adkomst fra fv 152 vestfra mot Moer løses/utredes.

Postadresse	Besøksadresse	Telefon	64 96 20 00	Org.nr.	964 948 798
Postboks 195	Skoleveien 1	Telefaks	64 96 20 19	Bankgiro	1654.07.99605
1431 Ås	1430 Ås				
post@as.kommune.no	www.as.kommune.no				

- Stegvis gjennomføring av trafikkomlegging fra Brekkeveien til Hogstvetveien-Brekkeveien utredes.
 - Hovedtraseer for syklende: Ekornveien, Brekkeveien, Skoleveien, Rådyrveien, Søråsveien, Herumveien, Høgskoleveien, Hogstvetveien, Langbakken, Von Øtkens vei og Solfallsveien.
 - Hovedtraseer for gående: Ekornveien, Moerveien, Skoleveien, Høgskoleveien og Langbakken. Gjenåpning av tidligere gangvei Dr Sodringsvei-Furuveien.
 - Hovedgate for bil i sentrum: Moerveien og Raveien
 - Hovedgate for bil til Moer: Ny kryssing av jernbanen for bil, fotgjengere og syklist sør for sentrum, fra Brekkeveien til Hogstvetveien.
 - Ny kryssing av jernbanen for fotgjengere og syklist nord for fylkesveien, mellom Åsmåsan og Langbakken.
 - Utvidelse av eksisterende gangundergang og evt integrasjon med nytt kollektivknutepunkt.
 - Senking av Raveien og nytt kryss fra Raveien til fylkesveien
 - Utforming av fv. 152 fra vei til gate og utvidelse med gjennomgangssykkelvei og kollektivfelt.
3. Det avsettes byggegrenser i områdeplanen som gir tilstrekkelig areal til at følgende tiltak kan opparbeides senere, dersom det blir ønskelig:
- Forlengelse av Rådhusplassen frem til utvidet undergang under jernbanen.
 - Kollektivfelt langs fv. 152.
 - Gjennomgangssykkelvei langs fv 152.
 - Ny kryssing av jernbanen for biler, fotgjengere og syklist sør for nåværende stasjon.
4. Området for det midlertidige plan og deleforbudet utvides til å omfatte de ubebygde delene av reguleringsplan 198.

Ap fremmet følgende forslag:

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

Votering:

Forslaget fra Frp med forslaget fra Ap som nytt pkt 5 ble satt opp mot rådmannens innstilling. Forslagene fra Frp og Ap ble enstemmig tiltrådt.

Hovedutvalg for teknikk og miljø vedtak 24.08.2017:

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

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

Gående

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

Syklende

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

Kollektiv

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

Bilister

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

2. Det utarbeides en teknisk utredning for løsningsforslagene

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

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

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

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

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

Saksutskriften bekreftes
Ås, 6.september 2017

Marianne Thorsen
Konsulent i politisk sekretariat

Dokumentet er elektronisk godkjent

SAKSFREMLEGG

Rådmannens innstilling:

1. Mål og egenskaper beskrevet i kapittel 2 i vei- og gateplan for Ås sentralområde, legges til grunn for det videre arbeidet med områdereguleringsplan for Ås sentralområde.

2. Det utarbeides en teknisk utredning for løsningsforslagene beskrevet i kapittel 5 i vei- og gateplan for Ås sentralområde, som kan gjennomføres på kort og mellomlang sikt.

Disse er:

- Hovedtraseer for syklende: Ekornveien, Brekkeveien, Skoleveien, Rådyrveien, Søråsveien, Herumveien, Høgskoleveien, Hogstvetveien, Langbakken, Von Øtkens vei og Solfallsveien.
- Hovedtraseer for gående: Ekornveien, Moerveien, Skoleveien, Høgskoleveien og Langbakken.
- Hovedgate for bil gjennom sentrum: Moerveien og Raveien
- Ny kryssing av jernbanen for bil, fotgjengere og syklist sør for sentrum, fra Brekkeveien til Hogstvetveien.
- Ny kryssing av jernbanen for fotgjengere og syklist nord for fylkesveien, mellom Åsmåsan og Langbakken.
- Senking av Raveien og nytt kryss fra Raveien til fylkesveien
- Utforming av fv. 152 fra vei til gate

3. Det avsettes byggegrenser i områdeplanen som gir tilstrekkelig areal til at følgende tiltak kan opparbeides på lang sikt, dersom det blir ønskelig:

- Bussgate over Rådhusplassen og ny bussundergang under jernbanen.
- Kollektivfelt langs fv. 152.
- Ny kryssing av jernbanen for fotgjengere og syklist sør for stasjonen.

Ås, 10.08.2017

Trine Christensen
Rådmann

Ellen Grepperud
Plan- og utviklingssjef

Avgjørelsesmyndighet:

Kommunestyret

Behandlingsrekkefølge:

HTM

24.08.2017

Kommunestyret

Vedlegg:

1. Vei- og gateplan for Ås sentralområde, datert 01.06.2017
2. Uttalelse, Statens vegvesen
3. Uttalelse, Akershus fylkeskommune

Øvrige relevante dokumenter som ligger i saken:

Planprogram for områderegeringsplan for Ås sentralområde, datert mai 2015

Øvrige utredninger som ligger til grunn for arbeidet med områderegeringsplanen

Saksbehandler sender vedtaket til:

Plan- og utviklingssjef Ellen Grepperud

Planrådgiver Mari Olimstad

Planrådgiver Magnus Ohren

Saksutredning

Sammendrag:

Vei- og gateplan for Ås sentralområde er ett av flere faglige dokumenter som er utarbeidet som kunnskapsgrunnlag for arbeidet med områdereguleringsplan for Ås sentralområde. Rapporten inneholder mål og prinsipper, samt strategiske grep for utvikling av gatenettet i Ås.

Fakta i saken:

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



Avgrensning av studieområdet

Hensikten med denne saken er å forankre hovedprinsippene i vei- og gateplanen, som bør ligge til grunn for utarbeidelse av områdeplanen, samt avklare hvilke løsningsforslag som skal utredes videre. Rådmannen gjør oppmerksom på at dette ikke er et vedtak om hvilke konkrete tiltak som skal reguleres inn i selve områdeplanen.

Mål og prinsipper i vei- og gateplan

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

Overordnede mål

- Vei- og gateplanen skal bidra til å utvikle Ås til en fremtidsrettet by, med urbane og grønne kvaliteter, og sterk stedsidentitet.
- Vei- og gatenettet i Ås skal skape attraktive og effektive hverdagsreiser, ved å prioritere gange, sykkel og kollektiv.

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

Gående

- Et sammenhengende finmasket nettverk.
- Mange krysningspunkter.
- Brede fortau med plass til møbleringssoner og gatetrær i sentrum.

Syklende

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

Kollektiv

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

Bilister

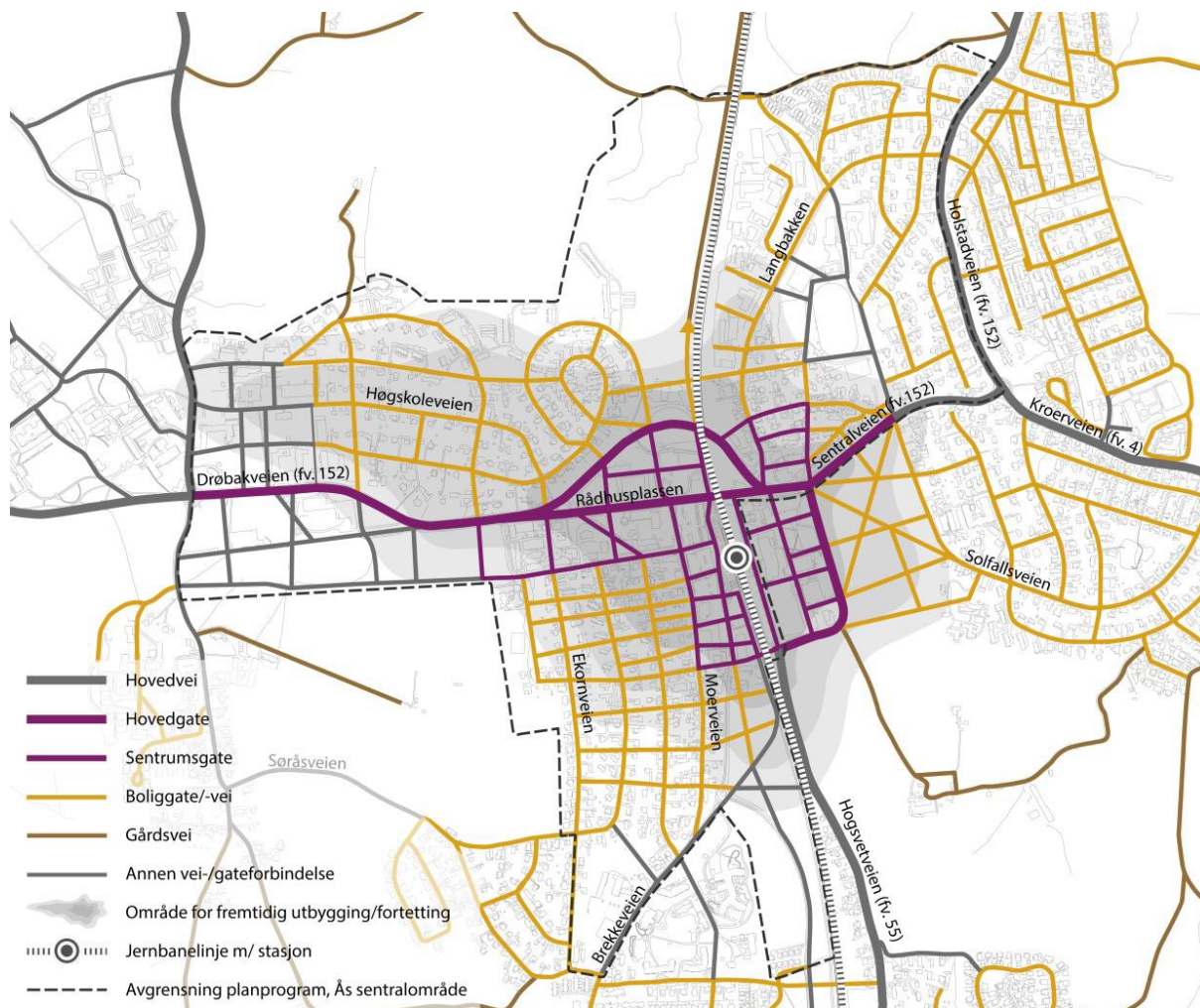
- Bilen skal gis god tilgjengelighet til sentrum, men må kjøre på gående, syklende og kollektivreisendes premisser.
- Det skal finnes parkeringsmuligheter i sentrumsgatene med høy sirkulasjon.
- Langtidsparkering etableres utenfor sentrumskjernen.
- Gjennomkjøring med lav hastighet

For utfyllende beskrivelse av egenskapene, se vei- og gateplan s. 10.

Strategiplan for vei- og gatenettet

Vei- og gateplanen foreslår konkrete tiltak for å utvikle gatenettet i tråd med målene og egenskapene i kapittel 2. Hovedtrekkene er redegjort for under, og er beskrevet mer detaljert i kapittel 5 i vei- og gateplanen.

Gatetypologi



Vei- og gatenettet i sentralområdet er foreslått delt opp i 6 ulike kategorier:

- Hovedveier (mest trafikkerte veier utenfor sentrum)
- Hovedgate (fv.152)
- Sentrumsgater
- Boliggater/-veier
- Gårdsvei
- Annen vei-/gateforbindelse

Kategoriene får betydning for hva slags utforming som anbefales for de ulike gatene. Antallet sentrumsgater er utvidet i forhold til dagens situasjon, og omfatter blant annet et foreslått gatenett rundt Ås vgs. Fylkesveien utformes også som en bygate.

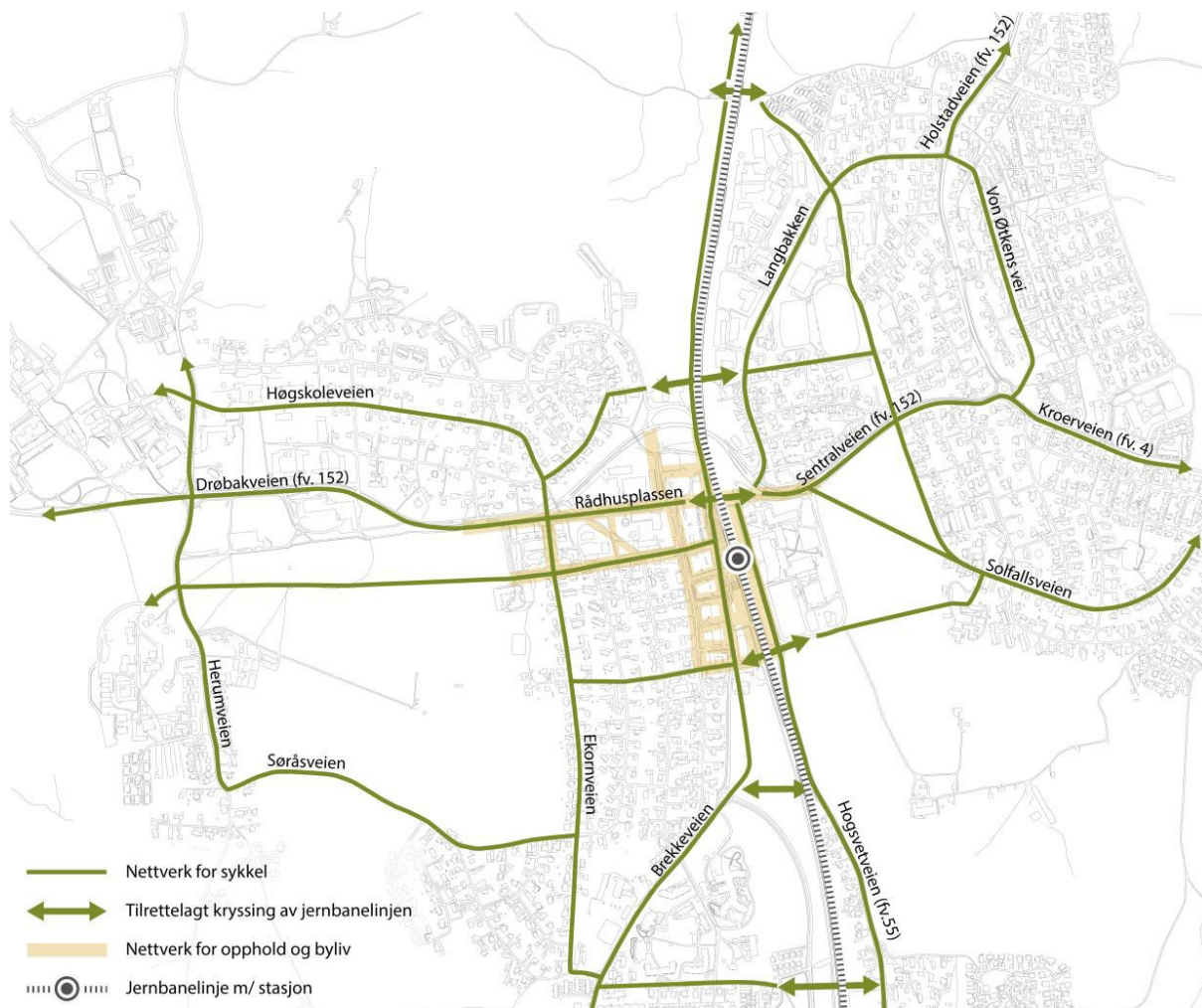
Det er tegnet forslag til gatenett på deler av de sentrumsnære jordene, som viser hvilke muligheter disse områdene gir for et sammenhengende sentrum, dersom man på sikt ønsker utbygging.

Prioritert for gående



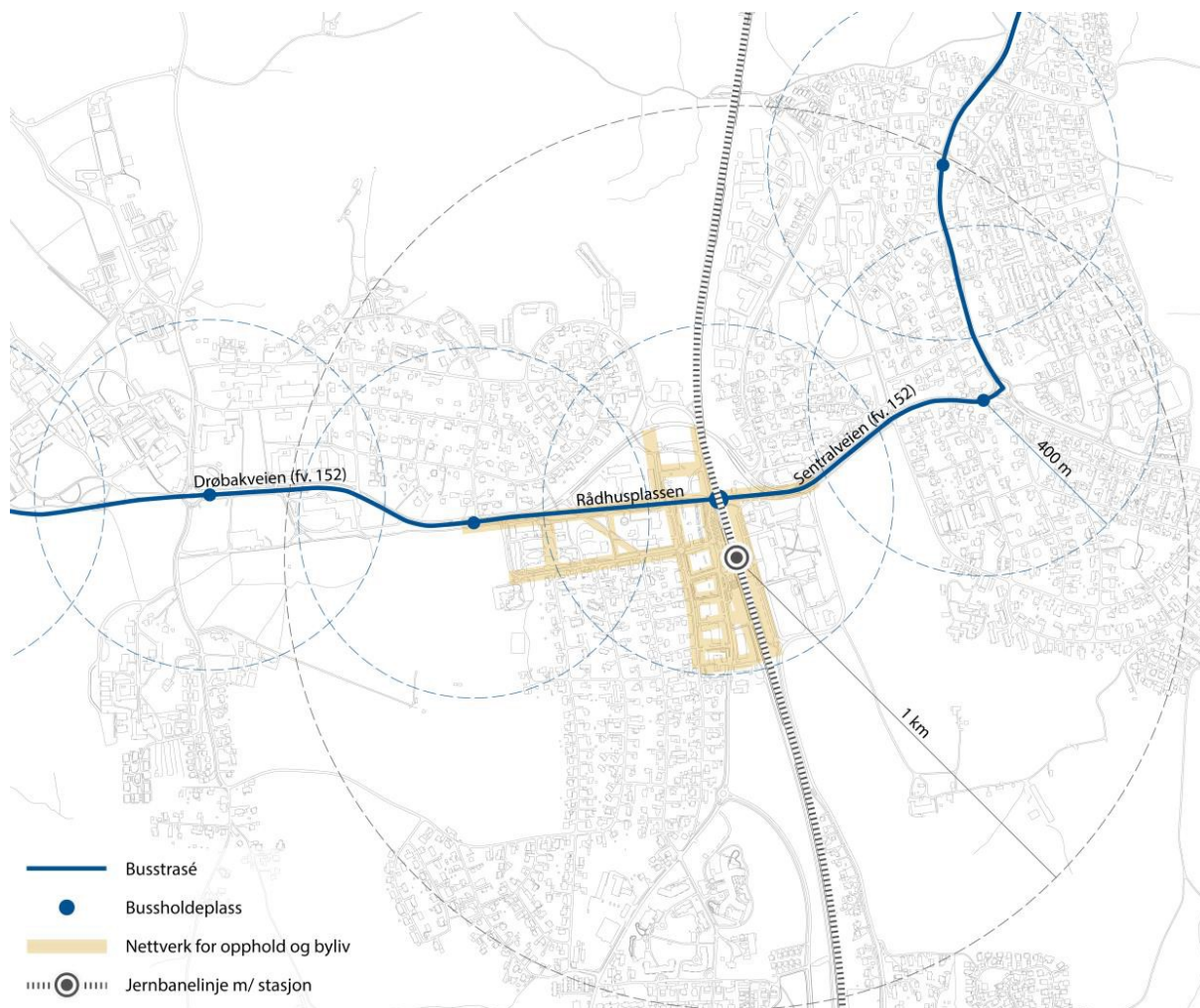
Gående skal ha tilgjengelighet i hele sentrumsområdet gjennom et finmasket gatenett. I sentrum skal gatene spesielt prioritere fotgjengere, opphold og byliv foran andre transportformer. Det er også pekt ut noen særlig viktige gangforbindelser der tilrettelegging for gående skal prioriteres høyt, b.la. Moerveien, Ekornveien, Langbakken, Solfallsveien, Rådhusplassen og deler av fv 152. Det foreslås flere kryssinger under jernbanen for fotgjengere og syklist.

Prioritert for syklende



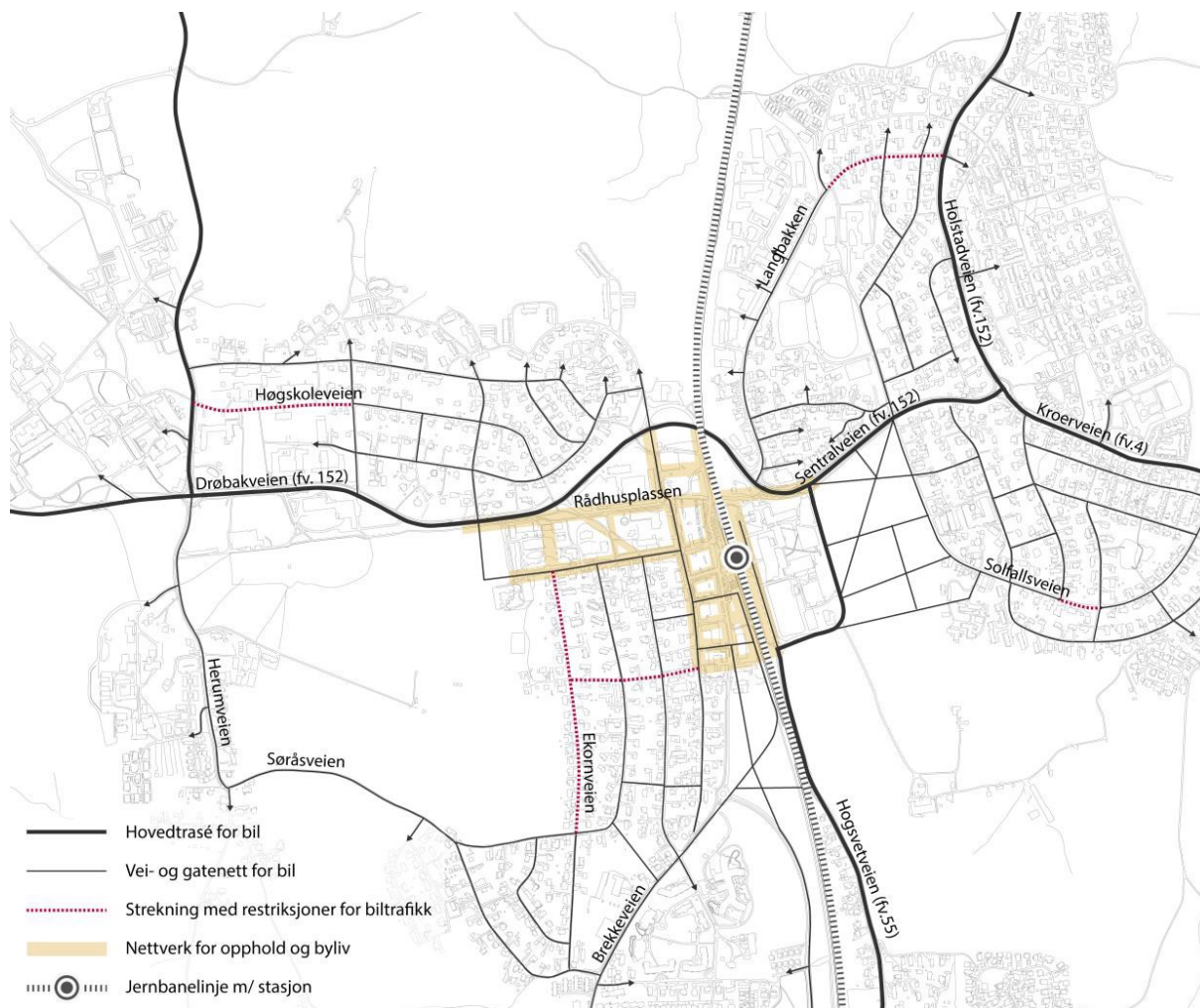
Syklende skal prioriteres på flere traseer inn til og gjennom sentrum fra omkringliggende bebygde områder. Kartet viser traseer som foreslås prioritert for sykkel, bl.a. Brekkeveien, Høgstvedtveien, Langbakken, Rådhusplassen, og fv 152. Langs fylkesveiene og på andre særlig trafikkerte strekninger vil dette bety adskilte sykkeltraseer, mens det andre steder kan være tilstrekkelig med sykling i blandet trafikk.

Prioritert for buss



Fremtidig busstilbud i Ås vil gå på omtrent samme trasé på fv. 152 som i dag. Ved sentrum foreslås det at bussen svinger av fra fylkesveien, og føres i egen trasé over Rådhusplassen. Videre føres bussen under jernbanen i en utvidelse av dagens gang- og sykkelundergang. Holdeplassene Ås vgs og Ås stasjon slås sammen til en ny sentrumsholdeplass i jernbaneundergangen, med god tilgjengelighet til sentrum og togstasjonen.

Tilgjengelighet for bil

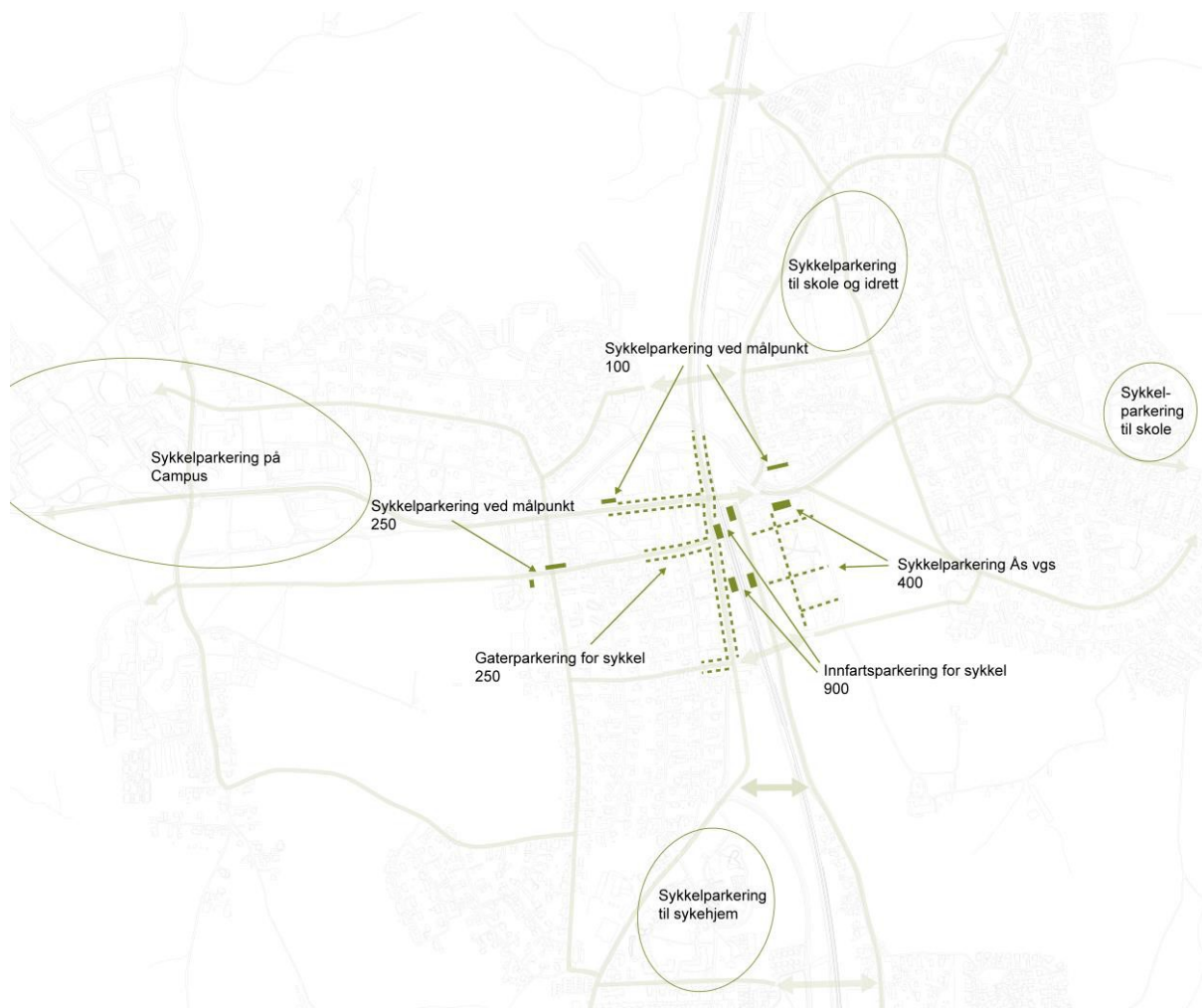


Det skal fortsatt være god tilgang til sentrum med bil, selv om gange, sykkel og kollektivtransport prioriteres. Det foreslås at hovedgaten for bil i sentrum blir aksene Raveien–Moerveien, med påkobling til fv. 152 gjennom et nytt kryss i nord. Rådhusplassen stenges for biltrafikk, med unntak av innkjøring til p-hus. Brekkeveien stenges for biltrafikk slik at området ved stasjonen kan opparbeides som et bilfritt stasjonstorg.

Gjennomgangstrafikk fra sør vil i hovedsak ledes utenom sentrum, enten via Søråsveien eller i en ny undergang til Hogstvetveien. Denne undergangen må være på plass før Brekkeveien kan stenges for biltrafikk.

Sentrumsgatene utformes med lav hastighet, gateparkering og mange fotgjengerkrysninger, slik at de ikke blir attraktive for gjennomgangstrafikk. På lang sikt foreslås det restriksjoner for å hindre gjennomgangstrafikk på strekninger som er særlig viktige for syklister, herunder Ekornveien, Langbakken, Solfallsveien og Høgskoleveien.

Parkering for sykkel



Det tilrettelegges for sykkelparkering utenfor alle større målpunkt og i de fleste sentrumsgatene. På Ås stasjon anlegges fire hovedparkeringsplasser for sykkel, slik at de syklende lett har tilgang til parkering fra alle retninger.

Parkering for bil



Gateparkering foreslås i hovedgatene for bil i sentrum. For å sikre høy utskifting, som er gunstig for handelsstanden, blir gateparkering avgiftsbelagt og begrenset til korttidsparkering. Gateparkering for bil legges ikke i gatene som er viktige for sykkel.

Det tilrettelegges for langtidsparkering i dagens parkeringshus, samt et foreslått nytt p-hus øst for jernbanen som kan opparbeides ved behov. Mesteparten av dagens innfartsparkering på stasjonen avvikles, og kan om ønskelig flyttes inn i nytt parkeringshus.

Uttalelser:

Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune, Ruter og Bane Nor har deltatt i en prosjektgruppe som har kommet med innspill gjennom hele planarbeidet. Prosjektgruppa fikk også anledning til å uttale seg til siste utkast av vei- og gateplanen. Det er kommet inn uttalelser fra Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune, som redegjort for under.

Statens vegvesen

Statens vegvesen påpeker at Akershus er i sterk vekst og at det er hard konkurranse om midlene i fylket. Vegvesenet har bidratt med faglige råd i prosjektgruppa, men understreker at deres deltakelse ikke kan oppfattes som et løfte om finansiering og realisering av tiltak. Spesielt påpeker de at den foreslåtte kollektivtraséen gjennom

Rådhusplassen, med ny undergang under jernbanen, vil være svært kostbar og arealkrevende, og at det kan bli utfordrende å finne statlige eller fylkeskommunale midler til realisering av en slik busstrasé. I tillegg mener de en slik trasé vil båndlegge verdifullt sentrumsareal som kan benyttes på annen måte.

Statens vegvesen har på dette tidspunktet ingen prinsipielle innvendinger mot å etablere nytt kryss mellom Fv.152 og Raveien.

Statens vegvesen mener foreslått omfang parkeringsplasser er svært romslig, og frykter at en liberal parkeringspolitikk vil føre til unødig mye biltrafikk inn i området, og vil kunne redusere de bymessige kvalitetene man ønsker å oppnå.

Akershus fylkeskommune

Fylkeskommunen mener samlet sett at vei- og gateplan inneholder mange gode grep som ivaretar føringer i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. De påpeker at planen er resultat av en god og inkluderende prosess.

For fylkeskommunen er et sentralt anliggende hensynet til kollektivframkommeligheten i Ås. I følge Ruter er framkommeligheten i dag tilfredsstillende, men når Ås i årene fremover skal vokse betydelig, er det grunn til å forvente økte utfordringer. Det vises til at planen foreslår å opparbeide en bussgate gjennom Ås sentrum, i forbindelse med en fremtidig ombygging av jernbanestasjonen. Dette vil først være aktuelt 20 år frem i tid eller mer, og fylkeskommunen mener det trolig vil være behov for tiltak for å sikre bussframkommeligheten gjennom Ås sentrum før den tid. De påpeker også viktigheten av å få belyst kostnadene ved foreslått løsning, sammenlignet med et alternativ med opprusting og bussfelt på hele fv.152.

Fylkeskommunen anbefaler videre at kommunen bør ha et robust parkeringssystem.

Rådmannens vurdering:

Mål og egenskaper ved gatenettet

Vei- og gateplan vurderes å være et godt og grundig faglig dokument. Målene og egenskapene i planen vil bidra til å gjøre Ås sentralområde i stand til å ta i mot en betydelig økning i andel reisende, styrke attraktiviteten til kollektivtransport, sykkel og gange, tilrettelegge nye gaterom for byliv og styrke Ås som et regionalt sentrum. Rådmannen mener derfor at målene og egenskapene bør legges til grunn for det videre arbeidet med områdereguleringsplanen. Det bør tilstrebes å utforme gatenettet med de egenskapene som beskrives i kapittel 2.

Strategiplan for vei- og gatenettet

Rådmannen mener de foreslåtte hovedtraseene for gående, syklende, kollektivtransport og biltrafikk bør videreføres i områdereguleringsplan for Ås sentralområde, og tilpasses til fortettingsstrategien som til slutt prioriteres. Traseene tar hensyn til de viktigste behovene til de ulike trafikantgruppene, som bl.a. behovet for sammenhengende sykkelløsninger og flere kryssinger av jernbanen.

Forslaget om å senke Raveien og opparbeide et nytt kryss til fylkesveien, anbefales videreført i områdereguleringsplanen dersom det teknisk sett lar seg gjennomføre. Både dette tiltaket og en ny jernbaneundergang for biltrafikk mellom Moer og Hogstvetveien, bør søkes gjennomført på kort/mellomlang sikt. Tiltakene frigjør Brekkeveien for

biltrafikk foran stasjonen, som gjør det mulig å opparbeide et bilfritt stasjonstorg og skape en god kobling til sykkelveien langs jernbanen mot Ski.

Vei- og gateplan foreslår at bussens framkommelighet gjennom sentrum sikres med kollektivfelt på fylkesveien og en ny bussgate gjennom sentrum. Tiltakene foreslås realisert på lang sikt, i forbindelse med en større ombygging av Ås stasjon og nytt dobbeltspor til Halden. Rådmannen ser imidlertid behov for å påpeke at bussens framkommelighet kan sikres på to alternative måter. Det bør settes byggegrenser i områdeplanen som sikrer nok areal til at begge mulighetene holdes åpne.

Alternativ 1: Ny bussgate over rådhusplassen og ny bussundergang under jernbanen

Skissert løsning i vei- og gateplan innebærer at fylkesveien opparbeides med kollektivfelt fram til sentrum. Ved sentrum svinger bussen av fra fylkesveien, og føres i egen trasé over Rådhusplassen. Videre føres bussen under jernbanen i en utvidelse av dagens gang-/ og sykkelundergang, og med en ny sentral bussholdeplass i undergangen.

Som Statens vegvesen påpeker i sin uttalelse vil løsningen med ny kollektivundergang trolig være svært kostbar, og det er også usikkerhet knyttet til teknisk gjennomførbarhet, samt konsekvensene for utforming av Rådhusplassen. Dersom forslaget skal vurderes bør det derfor utredes i en teknisk plan på et senere tidspunkt, og kostnadsberegnes opp mot alternativ 2.

Alternativ 2: Kollektivfelt på fylkesveien langs dagens trasé nord for sentrum

Bussframkommelighet gjennom sentrum kan også sikres ved at det opparbeides kollektivfelt langs hele dagens trasé på fylkesveien. Ny holdeplass kan i dette alternativet anlegges på «trekanttomten» nord for stasjonen, eller som kantstopp ved dagens innkjøring til Langbakken. Forslaget vil i noe mindre grad enn alternativ 1 bidra til et konsentrert knutepunkt, men har som fordel at Rådhusplassen kan frigjøres til andre formål.

Alternativet innebærer at undergangen nord for sentrum må utvides. Det er usikkert hvor teknisk omfattende og kostnadskrevende en slik løsning vil være. Rådmannen mener derfor at forslaget bør utredes samtidig med alternativ 1, slik at fordeler og ulemper kan veies opp mot hverandre.

Alternativ 3. Nullalternativet

I tillegg til de to alternativene med kollektivfelt foreligger også et nullalternativ, som innebærer at det ikke gjøres endringer i dagens løsning for buss på fylkesveien. Så lenge biltrafikken holder seg på dagens nivå vil dette trolig være tilstrekkelig, ettersom det er få køproblemer på strekningen i dag. Det er imidlertid usikkert hvor langt fram i tid dette vil være gjeldende, noe også fylkeskommunen påpeker i sin uttalelse. Rådmannen mener derfor at sentrumsplanen må legge til rette for at de foreslåtte kollektivløsningene kan innføres på lang sikt, dersom trafikkbildet i Ås endrer seg. Konsekvensene av å ikke tilrettelegge for kollektivfelt langs fylkesveien vil på sikt kunne være store begrensninger i framkommelighet og attraktivitet for bussen i rushtid, så vel som for bilen.

Behovet for en teknisk utredning

Løsningene som foreslås i vei- og gateplan innebærer til dels omfattende endringer av dagens gatenett. Forslagene er kun prinsipielle, og det er ikke gjort vurderinger av teknisk gjennomførbarhet, kostnadsberegninger eller tegnet detaljerte gatesnitt. Rådmannen ønsker derfor kommunestyrets tilbakemelding på hvilke tiltak det er ønskelig å utrede videre i arbeidet med områdereguleringsplan for Ås sentralområde.

Rådmannen mener at det bør utarbeides en teknisk utredning for å avklare gjennomførbarhet, arealbeslag, gategeometri og byggegrenser for utvalgte løsningsforslag. Det er flere grunner til at en slik utredning vil være viktig. For det første er det usikkerhet knyttet til den tekniske gjennomførbarheten for noen av tiltakene, og det er også usikkert hvor stort areal løsningene vil legge beslag på. Å avklare dette vil være viktig i vurderingen av om det er ønskelig å gå videre med de foreslåtte tiltakene.

For det andre vil en teknisk utredning gjøre det mulig å sette nøyaktige formålsgrenser og byggegrenser for de ulike gateløsningene i områdeplanen. Alternativet er å sette romslige byggegrenser til gatene, slik at nye gater og kryss kan detaljeres på et senere tidspunkt. Denne løsningen kan være aktuell for tiltak som ligger svært langt fram i tid. Man risikerer imidlertid at unødvendig store arealer båndlegges av byggegrensen, og at man senere blir sittende igjen med restarealer uten bestemte funksjoner.

Noen av tiltakene kan det også bli aktuelt å innlemme som rekkefølgekrav i områdeplanen, og følge opp med utbyggingsavtaler. Det er derfor avgjørende å ha en teknisk utredning som gir grunnlag for å lage realistiske kostnadsanslag for ny infrastruktur.

Til sist vil en teknisk utredning gi grunnlag for å vurdere konsekvensene av et nytt gatesystem for trafikkbildet i Ås.

Rådmannen mener at det i første omgang er viktigst å få utredet tiltak som kan gjennomføres på kort og mellomlang sikt, herunder:

- Hovedtraseer for syklende: E Kornveien, Brekkeveien, Skoleveien, Rådyrveien, Søråsveien, Herumveien, Høgskoleveien, Hogstvetveien, Langbakken, Von Øtkens vei og Solfallsveien.
- Hovedtraseer for gående: E Kornveien, Moerveien, Skoleveien, Høgskoleveien og Langbakken.
- Hovedgate for bil gjennom sentrum: Moerveien og Raveien
- Ny kryssing av jernbanen for bil, fotgjengere og syklist sør for sentrum, fra Brekkeveien til Hogstvetveien.
- Ny kryssing av jernbanen for fotgjengere og syklist nord for fylkesveien, mellom Åsmåsan og Langbakken.
- Senking av Raveien og nytt kryss fra Raveien til fylkesveien
- Utforming av fv. 152 fra vei til gate

For løsninger som først kan bli aktuelle på lang sikt mener rådmannen det ikke er behov for en teknisk utredning på nåværende tidspunkt. For disse tiltakene er det viktigst å avsette nok areal i områdeplanen til at endringer kan gjennomføres på sikt, dersom det skulle bli ønskelig. Disse tiltakene er:

- Bussgate over Rådhusplassen og ny bussundergang under jernbanen.
- Kollektivfelt langs fv. 152.

- Ny kryssing av jernbanen for fotgjengere og syklistar sør for stasjonen.

For mindre sentrumsgater som blir liggende innanfor et transformasjonsområde, kan det utarbeides teknisk plan i forbindelse med detaljregulering.

Forholdet mellom vei- og gateplan og utredning av fortettingsstrategier

Arbeidet med vei- og gateplan har foregått parallelt med utredning av fortettingsstrategier, og det har vært god kontakt mellom konsulentteamene gjennom hele prosessen. Rådmannen vurderer at løsningsforslagene i vei- og gateplan stort sett vil være aktuelle i alle de anbefalte fortettingsstrategiene. Valg av fortettingsstrategi kan likevel få innvirkning på hvilke tiltak som bør prioriteres først.

Ny kryssing av jernbanen nord for fylkesveien vil være mest aktuelt dersom strategi øst/vest eller strategi syd/øst velges. Omgjøring av fv. 152 til en gate blir viktigst dersom strategi syd/øst, med utbygging på Søråsjordet, videreføres.

I vei- og gateplan er det tegnet inn forslag til gatenett på deler av Dysterjordet. Dette må regnes som et innspill som ligger utenfor mandatet til områdereguleringsplan for Ås sentralområde, og området er derfor utelatt i rapporten om fortettingsstrategier.

Rådmannens innstilling er at den foreslåtte nye kryssingen av jernbanen for fotgjengere og syklistar sør for stasjonen, ikke prioriteres som et tiltak på kort/mellomlang sikt.

Denne kryssingen vil først bli viktig ved en eventuell fremtidig utbygging på Dysterjordet.

Økonomiske konsekvenser:

Administrasjonen har forespurt Akershus fylkeskommune om midler til å utarbeide en teknisk utredning. Søknaden skal behandles i forbindelse med fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel, i løpet av høsten 2017.

Konklusjon:

Vei- og gateplan vurderes å være et godt og grundig utarbeidet faglig dokument, hvor prosessen har inkludert et utstrakt samarbeid mellom kommunen, konsulent og relevante myndigheter. Rådmannen mener mål og prinsipper, som beskrevet i kapittel 2, bør legges til grunn for det vidare arbeidet med områdereguleringsplan for Ås sentralområde. Det anbefales at løsningsforslagene som kan gi større endringer i gatenettet på kort og mellomlang sikt utredes vidare, og innarbeides i forslag til områdeplanen dersom de lar seg gjennomføre.

Kan vedtaket påklages?

Nei

Ikrafttredelse av vedtaket:

Umiddelbart