

# Endring av områderegulering for Dyster Eldor 2

Datert: 05.11.2020

## Sammendrag

Forslag om endring etter pbl § 12-14 av R-291 Områderegulering for Dyster Eldor 2 fremmes av Ås kommune.

Formålet er å fastsette fire nye rekkefølgebestemmelser på infrastrukturtiltak utenfor planområdet.

Forslag til nye rekkefølgebestemmelser er:

- «Før det gis igangsettingstillatelse for boligbebyggelse skal omlegging av krysset Hogstvetveien og fv. 152 være sikret opparbeidet.»
- «Før det gis igangsettingstillatelse for boligbebyggelse skal utbedring av veitrasé med tilhørende bussløsning mellom kryssene fv. 152 og Langbakken, og fv. 152 og Hogstvetveien være sikret opparbeidet.»
- «Før det gis igangsettingstillatelse for boligbebyggelse skal oppgradering av eksisterende gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau langs Hogstvetveien på strekningen mellom Grunnfjellsveien og Ås videregående skole være sikret opparbeidet.»
- «Før det gis brukstillatelse for boligbebyggelse skal innsnevring av T-krysset Hogstvetveien og Grunnfjellsveien være opparbeidet.»

Nye rekkefølgebestemmelser vil være juridisk bindende for byggetiltak i området, og sikrer at utbygger(e) på Dyster Eldor yter et forholdsmessig bidrag til tiltakene.

Kun reguleringsbestemmelser foreslås endret.

## Gjeldende reguleringsplan

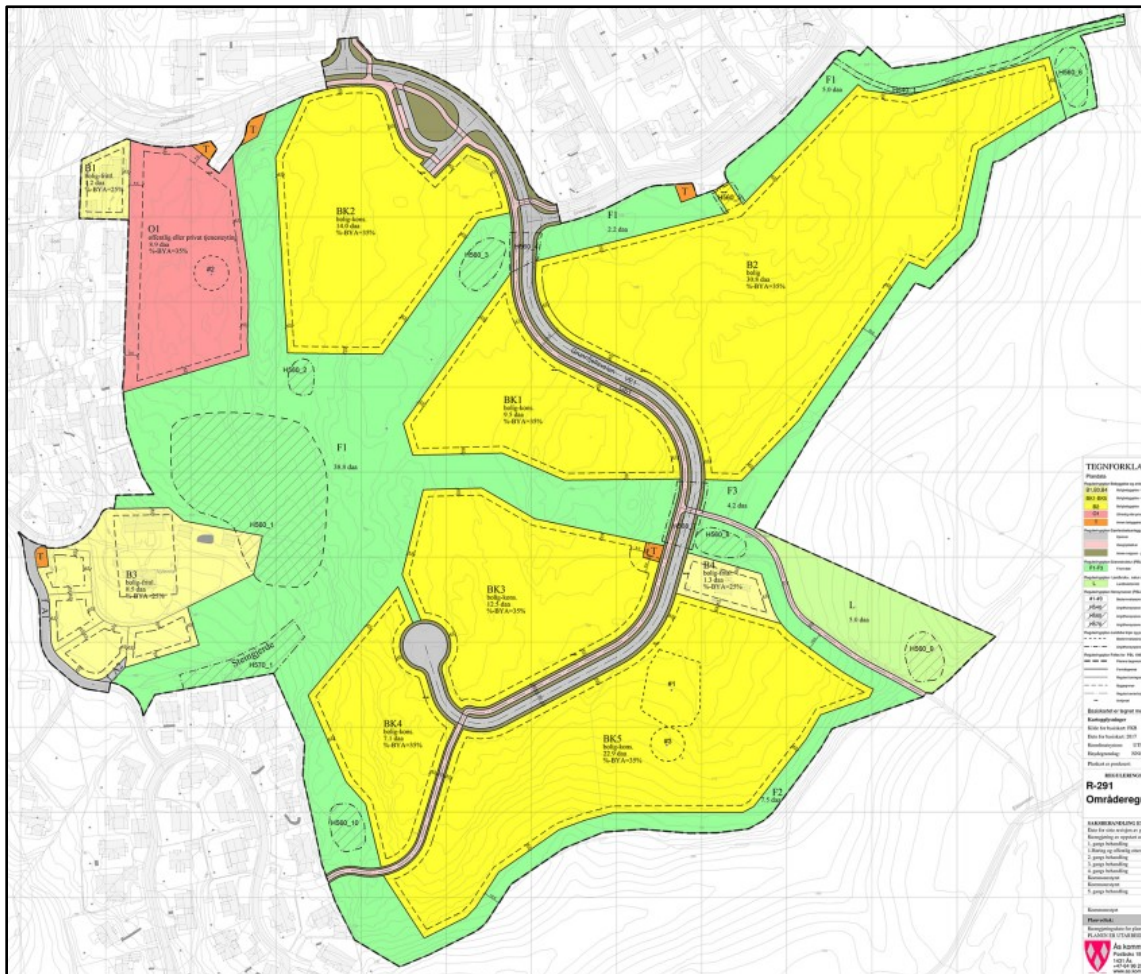
Gjeldende plan for området er R-291 Områderegulering for Dyster Eldor 2, vedtatt av kommunestyret 21.06.2017.

Området er delt i 9 felt til boligformål og ett felt til offentlig- eller privat tjenesteyting. For feltene O1, B2, BK1, BK2, BK3, BK4 og BK5 stilles det krav om detaljregulering hvor det må fremmes og vedtas detaljreguleringsplan før det kan igangsettes tiltak innenfor feltene.

Områdereguleringen er avsatt med 450 boliger i kommunens boligprogram.

Rådmannen redegjorde for områdeplanens virkninger i politisk behandling av planforslaget, herunder de trafikale konsekvensene av 450 nye boliger, og forslag til tiltak på infrastruktur utenfor planområdet. Kommunestyret vedtok å sende planforslaget på offentlig ettersyn og høring uten krav om tiltak på infrastruktur utenfor planområdet. Statens vegvesen fremmet heller ikke krav om tiltak på fv. 152 eller Hogstvetveien i sin uttalelse til offentlig ettersyn.

Ås kommune mener likevel samlet utbygging av Dyster Eldor 2 nødvendigjør utbedring av infrastruktur utenfor planområdet, og ønsker at dette tas opp til ny vurdering.



Figur 1. Utsnitt av plankart for R-291 Områderegulering for Dyster Eldor 2

## Bakgrunn

Ås kommune solgte i 2018 seks grunneiendommer avsatt til boligbebyggelse i områderegulering for Dyster Eldor 2. Dette gjelder feltene BK1, BK2, BK3, BK4, BK5 og B2. Kjøper, Solon Eiendom AS ved datterselskapet Ås Boligutvikling AS, ønsker å utvikle alle feltene i tråd med områdereguleringen, og tar sikte på trinnvis planlegging og utbygging, med fortrinnsvis én detaljregulering per felt.

Solon Eiendom har igangsatt arbeidet med å detaljregulere første boligfelt (felt B2) av områdeplanen. Ås kommune og Solon Eiendom avholdt oppstartsmøte

den 21.09.2018, og planoppstart ble varslet 06.05.2019. Planforslaget legger opp til 135 nye boenheter i konsentrert småhusbebyggelse (rekkehus).

## **Vurdering av Dyster Eldor II**

Ås kommune har vurdert at samlet utbygging av felt B2 og kommende utbygging av øvrige boligfelt nødvendigvis krever utbedring av infrastruktur, herunder tiltak som ligger utenfor planområdet. Infrastrukturtiltakene er vurdert, analysert og dimensjonert for alle boenheter på området.

Det er derfor riktig og hensiktsmessig å forankre rekkefølgekravene i en områderegulering og ikke i en detaljregulering for delområdet B2. Å forankre rekkefølgekravene kun i detaljreguleringen for B2 vil gi flere *uønskede virkninger*.

Uten å forankre rekkefølgekravene i områdereguleringen blir det ikke mulig å inngå en overordnet utbyggingsavtale om gjennomføring av nødvendige infrastrukturkostnadene for *hele* området. Utbyggingsavtalen kan kun regulere forhold som er *vedtatt* i plan, og de konkrete rekkefølgebestemmelsene det her gjelder, er ikke vedtatt i områdereguleringen.

Det er i utbyggingsavtaler mulig å regulere hvem som skal opparbeide nødvendig tiltak i rekkefølgebestemmelsen. Videre er det mulig å fastsette at et nødvendig tiltak skal sikres opparbeidet, altså fastsette utbyggingsprosjektet forholdsmessige andel av infrastrukturkostnadene. Per i dag kan utbyggingsavtalen med Solon Eiendom AS kun regulere forhold i vedtatt detaljreguleringer og Ås kommune kan kun kreve delfelt B2s rettmessige andel av infrastrukturkostnadene. Det betyr at kommunen vil måtte forankre og regulere gjennomføringen av rekkefølgekrav på de øvrige fem utbyggingsfeltene, med det merarbeid det skaper hver gang.

Det er også en risiko for at Ås kommune må finansiere en større del av infrastrukturtiltakene selv, ettersom tiltakene ikke er regulert i områdereguleringen eller sikret opparbeidet i en overordnet utbyggingsavtale. Det er ingen garanti for at alle byggefeltene på Dyster Eldor vil være byggeklare før infrastrukturen skal opparbeides. Dersom Ås kommune må bygge ut infrastrukturen før de siste delfeltene er byggeklar, vil infrastrukturen være ferdig opparbeidet, med det resultat at rekkefølgekravet er falt bort. Det vil ikke være mulig å sette rekkefølgekrav i detaljreguleringen, eller forhandle om den rettmessige og forholdsmessige andelen av infrastrukturtiltakene i en utbyggingsavtale.

## **Rekkefølgekrav**

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

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

Avgrensningen til «i nødvendig utstrekning» innebærer at rekkefølgekravet må fylle et behov som står i saklig sammenheng med utbygging av området som har det aktuelle rekkefølgekravet knyttet til seg.

## Vurdering av behov for konsekvensutredning

Det er vurdert om endringene vil medføre vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, og det er konkludert med at endringene ikke gir grunnlag for å kreve konsekvensutredning eller ny eller endret ROS-analyse.

Det vil være påregnelig med krav om detaljregulering ved planlegging av ny kryssløsning for Hogstvetveien og fv. 152 med bussløsning, og krav om detaljregulering ved planlegging av utvidelse av eksisterende gang- og sykkelvei langs Hogstvetveien. I arbeidet med disse detaljreguleringene vil Ås kommune som planmyndighet vurdere behovet for og omfanget av dokumentasjonskrav til planarbeidene, og om tiltakene utløser krav om konsekvensutredning.

## Beskrivelse av rekkefølgebestemmelsene

Det redegjøres for fire nye rekkefølgekrav til områdeplanens reguleringsbestemmelser. Rekkefølgekravene knyttes til følgende infrastrukturtiltak:

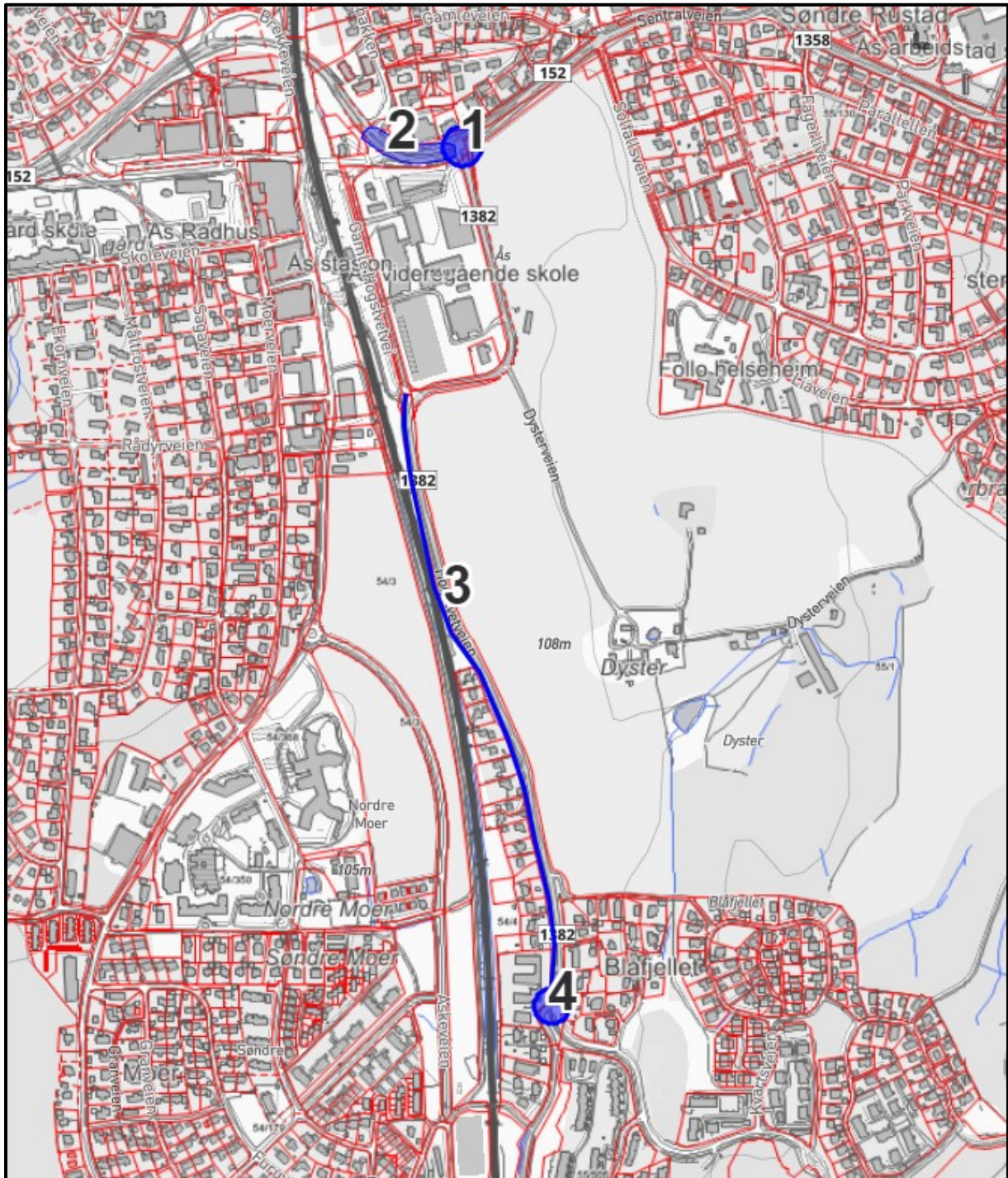
- Omlegging av krysset Hogstvetveien og fv. 152.
- Utbedring av veitrasé med tilhørende bussløsning mellom kryssene fv. 152 og Langbakken, og fv. 152 og Hogstvetveien.
- Utbedring av eksisterende gang- og sykkelvei langs Hogstvetveien fra Ås videregående skole til krysset Grunnfjellsveien og Hogstvetveien.
- Innsnevring av T-kryss Hogstvetveien og Grunnfjellsveien.

Det foreslås ingen endringer på plankartet. Formålet med rekkefølgekrav er å sikre at nødvendige tiltak blir finansiert før utbygger kan få tillatelse til tiltak.

Tre av fire nye rekkefølgebestemmelser formuleres som «*sikret opparbeidet*». Formuleringen «*sikret opparbeidet*» gjør at utbygger gjennom å inngå utbyggingsavtale med kommunen har oppfylt sin forpliktelse til å bidra til at tiltaket blir opparbeidet, f.eks. gjennom økonomisk kontantbidrag etter en utbyggingsavtale.

Rekkefølgebestemmelser av typen «*sikret opparbeidet*» bør knyttes til innslagstidspunktet «*igangsettingstillatelse*». Det er på dette stadiet tilstrekkelig

med tid til nødvendige forhandlinger da tidspunkt for igangsetting kan forskyves, i motsetning til søknad om ferdiggattest/brukstillatelse. På dette tidspunktet har en også en grunneier som kan ta det økonomiske ansvaret for bidraget. Det er også ved søknad om igangsettingstillatelse at likviditeten for utbygger er så god at en kan bidra til infrastrukturen.



Figur 2. Kart over tiltakene som inngår i forslag til endret plan. Dyster Eldor 2 er nederst til høyre.

## **1. Ny kryssløsning Hogstvetveien og fv. 152:**

Krysset Hogstvetveien og fv. 152 inngår i områderegulering for Ås sentralområde, vedtatt 23.10.2019 (omtalt videre som sentrumsplanen). Krysset er i dag et kanalisert T-kryss, men foreslås til ny rundkjøring med en diameter på 30 meter i nylig vedtatt sentrumsplan.

Statens vegvesen og Viken fylkeskommune har imidlertid fremmet innsigelse til de regulerte løsningene for tre kryss på fv.152. Disse løsningene anses derfor som ikke mulig å gjennomføre, og Ås kommune er i pågående dialog om ulike kryssløsninger på fv. 152. En ny rekkefølgebestemmelse på dette krysset må derfor sees i sammenheng med løsningen som Ås kommune og Viken fylkeskommune enes om. Per dags dato foreligger ingen endelig løsning.

Trafikkanalysen som ble utarbeidet til områdeplanen konkluderer med at områdereguleringen, som legger opp til 450 nye boliger, vil utløse behov for en ny kryssløsning ved Hogstvetveien og fv. 152, og anbefalte at krysset fortrinnsvis utformes som rundkjøring.

Forslag til ny reguleringsbestemmelse § 8, trettende ledd er derfor:

*«Før det gis igangsettingstillatelse for boligbebyggelse skal omlegging av krysset Hogstvetveien og fv. 152 være sikret opparbeidet.»*

## **2. Utbedring av veitrasé med bussløsning mellom kryssene fv. 152 og Langbakken, og fv. 152 og Hogstvetveien**

Bussrute Ås sentrum – Dyster Eldor har i dag stoppested vest for Ås stasjon. I områderegulering for Ås sentralområde er det regulert en ny bussterminal for lokalbussene på østsiden av jernbanen, med direkte adkomst fra fv. 152. Det er knyttet innsigelse til kryssløsningen i områdereguleringen, og denne løsningen anses ikke som mulig å gjennomføre. Kommunen jobber med en ny løsning for kryssene på fylkesveien, som innebærer at lokalbussene og regionbussene får felles stoppested på en utvidet holdeplass i fylkesveien, mellom Hogstvetveien og Langbakken. Busslommen i østgående retning vil ha plass til tre busser i lengden. Kryssene fv. 152/Langbakken og fv. 152/Hogstvetveien foreslås oppgradert til rundkjøringer med filterfelt, som skal sikre bussens fremkommelighet.

Forslag til ny bussløsning må ses i sammenheng med ny kryssløsning for fv. 152 og Hogstvetveien som utløses av utbyggingen på Dyster Eldor. Ny bussløsning med filterfelt skal sikre fremkommelighet for buss, og samtidig sørge for effektiv trafikkavvikling fra sideveiene, herunder Hogstvetveien. Foruten å fungere som endestasjon for Dyster Eldor-bussen vil bussløsningen fungere som et knutepunkt for lokalbuss, regionbuss og tog for innbyggere på Dyster Eldor og resten av Ås sentrum.

Forslag til ny reguleringsbestemmelse § 8, fjortende ledd:

*«Før det gis igangsettingstillatelse for boligbebyggelse skal utbedring av veitrasé med tilhørende bussløsning mellom kryssene fv. 152 og Langbakken, og fv. 152 og Hogstvetveien være sikret opparbeidet.»*

### **3. Oppgradering av eksisterende gang- og sykkelvei langs Hogstvetveien.**

Eksisterende gang- og sykkelvei langs Hogstvetveien er om lag 2,5 meter bred, en standard som tilsvarer liten bruk. Strekningen er på om lag 925 meter og er en del av kommunens hovednett for sykling og gange i Ås kommunes Sykkel- og gåstrategi, vedtatt 15.15.2018.

Trafikkanalysene for henholdsvis områdereguleringen og forslag til detaljregulering for B2 viser til sannsynlighet for økt gang- og sykkeltrafikk, særlig dersom tilbudet for gående og syklende utbedres. Allerede etter gjennomføring av felt B2 vil antall syklende og gående på gang- og sykkelveien langs Hogstvetveien overstige behovet for separat gang- og sykkelvei med bredde på henholdsvis 2,5 og 1,5 meter eksklusiv skulder. Anbefalt normalprofil er hentet fra Statens vegvesens håndbok N100 om veg- og gateutforming.

Forslag til ny rekkefølgebestemmelse fastsetter at eksisterende gang- og sykkelvei langs Hogstvetveien fra Ås videregående skole til krysset Hogstvetveien og Grunnfjellsveien skal være sikret opparbeidet som sykkelvei med fortau før det kan gis igangsettingstillatelse for boligbebyggelse.

Det må utarbeides en detaljreguleringsplan ved gjennomføring av dette tiltaket. I detaljreguleringen vil Ås kommune ta stilling til normalprofil, detaljert trase, eventuelt grunnverv, grøftebredder, m.m. Grunneiere og andre berørte parter vil varsles ved oppstart av planarbeidet, og de vil få anledning til å gi innspill underveis i planarbeidet.

Forslag til ny reguleringsbestemmelse § 8, femtende ledd:

*«Før det gis igangsettingstillatelse for boligbebyggelse skal oppgradering av eksisterende gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau langs Hogstvetveien på strekningen mellom Grunnfjellsveien og Ås videregående skole være sikret opparbeidet.»*

### **4. Innsnevring av T-kryss**

Krysset er i dag utformet som et ukanalisert T-kryss. Fotgjengeravstanden over Hogstvetveien er i dag 16 meter. Statens vegvesen anbefaler at krysset snevres inn slik at fotgjengerovergangen blir kortere. Innsnevring av kjørebanelen i kryss skjer gjerne ved å utvide fortauet/gang- og sykkelveien. Foruten å gi kortere krysningslengde for gående vil en innsnevring virke fartsdempende. Veieier Viken fylkeskommune må godkjenne endelig løsning.



Figur 3. Skråfoto av krysset Hogstvetveien og Grunnfjellsveien. Skråfotoet er tatt før Viken fylkeskommune innførte tiltak med skilting og veimerking.

Det er i Nasjonal vegdatabank ingen ulykker registrert på krysset.

Dette krysset får økt belastning ved fyll utbygging av Dyster Eldor 2 med økt antall kjørende på veibanen og gående/syklende langs eksisterende gang- og sykkelvei. Ås kommune mener det viktig med trygge og gode løsninger som legger til rette for myke trafikanters fremkommelighet.

Forslag til ny reguleringsbestemmelse § 8, sekstende ledd:

*«Før det gis brukstillatelse for boligbebyggelse skal innsnevring av T-krysset Hogstvetveien og Grunnfjellsveien være opparbeidet.»*

## **Virkningene av endringene**

### **Utbedring eller omlegging av krysset fv. 152 og Hogstvetveien**

Utbedring eller omlegging av krysset fv. 152 og Hogstveien vil bedre trafikkavviklingen for biltrafikk fra sideveien. Det er foreløpig ikke anledning til å vurdere alle virkningene all den tid endelig kryssløsning ikke er fastsatt. Ås kommune og Viken fylkeskommune er i pågående dialog, og endelig løsning vil antakeligvis bero på fremkommeligheten for buss langs fv. 152.

### **Utbedring av veitrasé med tilhørende bussløsning mellom kryssene fv. 152 og Langbakken, og fv. 152 og Hogstvetveien**



Stasjonsområdet vest for jernbanen kan utvikles for fotgjengere, byliv og møteplasser. Flytting av bussholdeplassen gir et mer samlet knutepunkt for lokalbuss, regionbuss og tog. Filterfelt gjennom rundkjøringene og på strekningen mellom kryssene, sikrer framkommelighet for bussen. Stoppested langs veibanen vil også være mer effektivt enn stoppested på bussterminal eller stasjonsområdet.

### **Utbedring av eksisterende gang- og sykkelvei**

Framkommeligheten for myke trafikanter på strekningen bedres i form av økte bredder på gang- og sykkelarealet. Skille mellom arealet for de gående og syklende gir god framkommelighet for begge trafikantergrupper og hindrer faresituasjoner/fare for ulykker. Adskillelse mellom fotgjengere og syklister er vurdert som viktig.

Framkommeligheten for biltrafikken blir tilsvarende dagens.

Tiltaket vil medføre at enkelte tilgrensede eiendommer må avgi grunn. Det er ikke avklart hvilke eiendommer, eller arealbehovet. Dette er forhold som må avklares ved detaljregulering.

### **Innsnevring av T-kryss**

Innsnevring av kjørebane i kryss skjer gjerne ved å utvide fortauet eller gang- og sykkelveiareale. Strammere kryss og kortere krysningsavstand gjør at motorisert kjøretøy må kjøre saktere gjennom kryssområdet, samt at strekningen hvor gående og syklende er i kjørebane reduseres. Kortere krysningsavstand kan bidra til bedre opplevd trygghet.

Endelig utforming er ikke bestemt, og valg av løsning må koordineres med veieier Viken fylkeskommune.