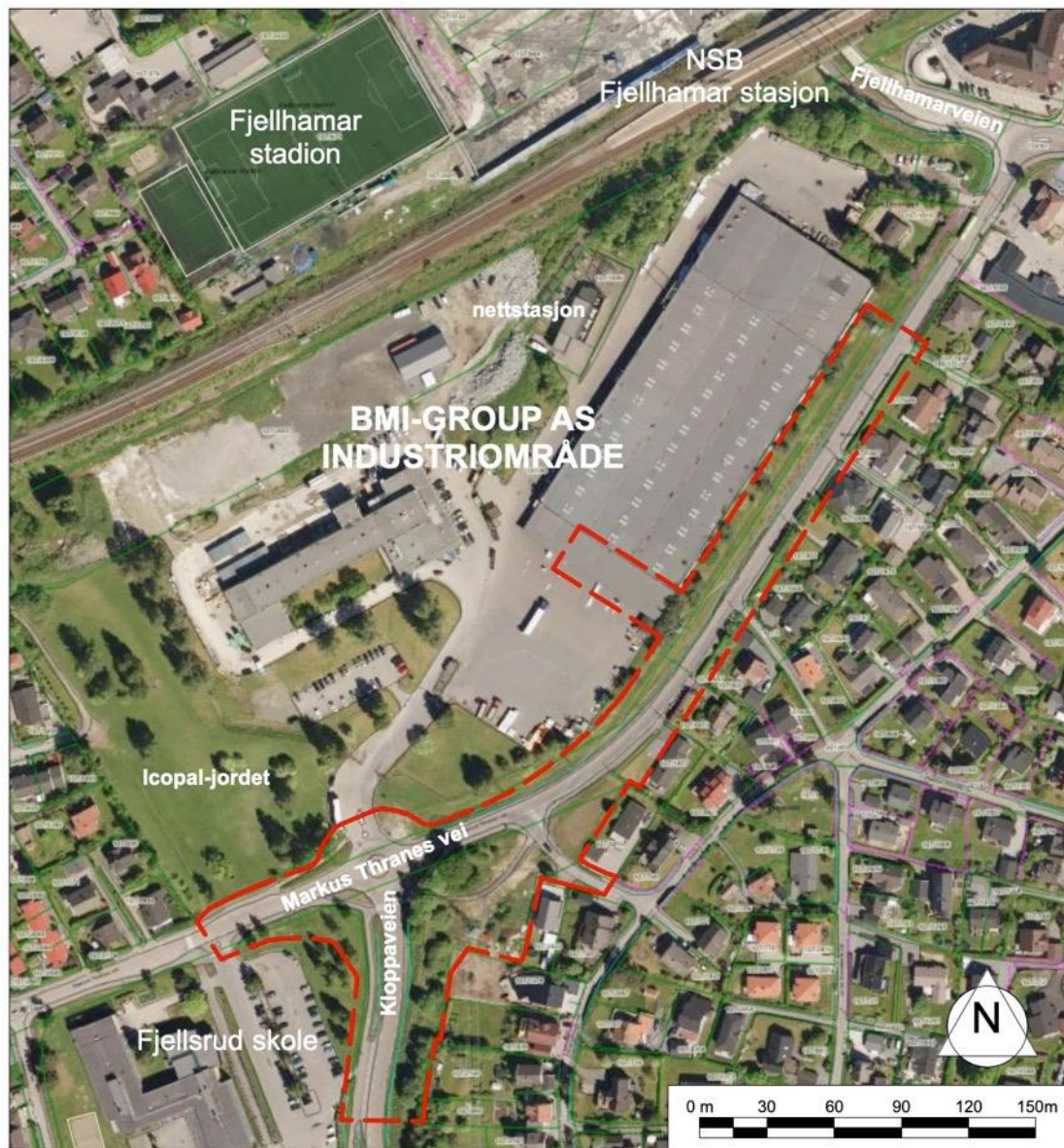


Planbeskrivelse

Detaljregulering for del av Marcus Thranes vei og Kloppaveien



Plan nr.:

Forslagsstiller: Lørenskog kommune, Teknisk sektor, Prosjektvirksomheten

Konsulent: Arkitektkontoret GASA AS

Datert: **24.09.2020**

Sist revidert:

INNHold

Sakens forhistorie	3
Hensikten med planen.....	4
Saksgang	5
Oppstartsmøte	5
Kunngjøring	5
Vurdering av forskrift om konsekvensutredning og utarbeidelse av planprogram	5
Tidligere politiske vedtak.....	6
Beskrivelse av planområdet	6
Beliggenhet.....	6
Eksisterende bebyggelse	7
Omkringliggende områder	7
Landskap.....	8
Naturmangfold	8
Kulturminner	9
Trafikkforhold	10
Teknisk infrastruktur	13
Juridiske/eiendomsrettslige forhold	14
Støy	14
Luftkvalitet.....	14
Grunnforhold	15
Flom	17
Forurensning	18
Risiko- og sårbarhet.....	20
Eierforhold	20
Planstatus	20
Kommuneplan KP 2015-2026.....	21
Reguleringsplaner.....	21
Planer for tilgrensende områder	22
Pågående planarbeid.....	22
Utbyggingsavtale	22
Beskrivelse av planforslaget	23
Hovedgrep	23
Formål.....	23
Bebyggelsens plassering, høyder og utnyttelsesgrad	23
Utforming	23
Teknisk plan Marcus Thranes vei og Kloppaveien.....	28

Støy	29
Teknisk infrastruktur	29
Rekkefølgekrav	30
Illustrasjonsprosjekt	31
Konsekvenser av planforslaget.....	31
Konsekvenser ifht. overordnede planer og mål	31
Trafikk.....	32
Naturmangfold	33
Kulturminner	34
Støy.....	34
Luftkvalitet.....	35
Grunnforhold.....	36
Forurensning	36
Teknisk infrastruktur	37
Konsekvenser for barn og unge.....	38
Eierforhold.....	38
Konsekvenser for eksisterende avkjørsler langs Marcus Thranes vei.....	38
Økonomiske konsekvenser.....	39
Juridiske konsekvenser	39
Konsekvenser i anleggsperioden	40
Risiko og sårbarhet	40
Framdrift.....	41
Bemerkninger	41
Varsel om oppstartsvarsel mars 2020	41
Forhåndsuttalelse i forbindelse med varsling av oppstart:.....	41
Forhåndsuttalelse i forbindelse med begrenset varsling av utvidet planavgrensning:	47

Forslagsstiller: Lørenskog kommune, Teknisk sektor, Prosjektvirksomheten
Adresse: Postboks 304, 1471 Lørenskog
Kontaktperson: Steen Blach Sørensen
Telefon: 934 41 497
E-post: stesor@lorenskog.kommune.no

Fagkyndig: Arkitektkontoret GASA AS
Adresse: Møllergata 12, 0179 Oslo
Kontaktperson: Bård Hagen
Telefon: 909 89 020
E-post: baard.hagen@gasa.no

Sakens forhistorie

De deler av Marcus Thranes vei og Kloppaveien som omfattes av planforslaget, inngikk i utgangspunktet i plan med ID 042 (vedtatt januar 2020) for ny Fjellhamar skole og idrettsanlegg. Da det etter offentlig ettersyn av plan 042 viste seg at den nye veigeometrien (godkjent av Statens vegvesen i september 2019) for Fjellhamar berørte arealer utenfor varslet planområdet, ble det i samråd med kommunens planavdeling besluttet å ta veiarealet ut av plan 042 og i stedet fremme en separat detaljregulering for veiene. Plan 042 måtte da forholde seg til eksisterende Marcus Thranes vei, slik at også mindre deler av gatetunet og de planlagte byggeområdene for skolen og idrettsanlegget måtte tas ut av planen.



Eksisterende situasjon

Planområdet er en del av kommuneplanens område med krav om felles planlegging av Fjellhamar sentrum. Det pågår for tiden områderegulering for å svare ut dette kravet. Områdereguleringen og detaljreguleringen skal koordineres. Det fastsatte planprogrammet for områdereguleringen gjelder også for denne detaljreguleringen.

Hensikten med planen

hensikten med reguleringsplanen er å oppgradere Marcus Thranes vei med endret kryssløsning/rundkjøring for å tilrettelegge for tettstedsutvikling av Fjellhamar sentrum. Marcus Thranes vei skal få en bymessig og grønn utforming.

Planen vil også regulere de arealer innenfor dagens veigrunn som skal komplettere gatetun og byggeområder i plan nr 042.



Framtidig plangrep



Framtidig plangrep sett i sammenheng med plan nr. 042 (vedtatt januar 2020) for ny Fjellhamar skole og idrettsanlegg.

SAKSGANG

Oppstartsmøte

Oppstartsmøte ble avholdt 7. februar 2020.

Kunngjøring

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 25. mars 2020 i Romerikes Blad og på Lørenskog kommunes hjemmeside. Høringsinstanser, grunneiere og andre rettighetshavere ble varslet i e-post eller brev datert 24. mars 2020. I forbindelse med en mindre utvidelse av planområdet inn i Edvard Griegs vei, ble det utsendt varsel om dette til berørte naboer 25. juni 2020.

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning og utarbeidelse av planprogram

Konsekvensutredning utarbeidet til offentlig ettersyn for Reguleringsplan for Fjellhamar skole, plan-ID 042 (vedtatt 28. januar 2020 i saksnr. 003/20), gjelder også for dette planforslaget.

Oppgraderingen av veiene var på dette tidspunktet en del av Reguleringsplan for Fjellhamar skole, og er således også et tema i konsekvensutredningen. De forhold som ble utredet vedrørende veiene er overført og implementert i dette planforslaget.

Reguleringsarbeidet for Fjellhamar skole ble vurdert å være konsekvensutredningspliktig i henhold til forskrift om konsekvensutredning § 6 bokstav b, jf. vedlegg I, nr. 24: «Næringsbygg, bygg for offentlig

eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjeldende formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).» Planprogram, utarbeidet i forbindelse med områderegulering for Fjellhamar sentrum (fastsatt 28. januar 2015), ble besluttet å være gjeldende for planområdet for Fjellhamar skole.

Dette planforslaget for Marcus Thranes vei og Kloppaveien er besluttet å skulle gjennomgå tilnærmet samme utredningstema som for regulering av Fjellhamar skole. Begrunnelsen er at planforslaget tidligere var en del av regulering av Fjellhamar skole. Planforslaget i seg selv vurderes ikke å utløse plikt om konsekvensutredning, i henhold til reglene i forskrift om konsekvensutredninger §§ 6 og 8. Planforslaget faller ikke innenfor tiltak som alltid skal konsekvensutredes (forskriftens vedlegg I) eller tiltak som skal vurderes nærmere for konsekvensutredning i henhold til gitte kriterier (forskriftens vedlegg II).

Planprogram for Fjellhamar sentrum er vurdert å være gjeldende også for dette reguleringsplanforslaget når det gjelder utredningstemaet.

Tidligere politiske vedtak

Planprogram for områderegulering, fastsatt 28. januar 2015.

Oppgradering, utvikling og lokalisering av aktivitet på Fjellhamar, behandlet av kommunestyret 16. november 2016 som sak 129/16. Relevant utdrag fra vedtaket:

Det legges til rette for gode forbindelseslinjer i området og mot henholdsvis Strømmen og Lørenskog sentrum/Elveparken, som gir grunnlag for at veksten i persontrafikken dekkes av kollektivtransport, sykkel og gange.

BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

Beliggenhet

Planområdet ligger nordøst i Lørenskog kommune, i vestre del av *Områdeplan for Fjellhamar sentrum*, nær Fjellhamar stasjon på jernbanen. Planområdet omfatter del av Marcus Thranes vei og Kloppaveien (begge Fv 355) med rundkjøring i krysset mellom veiene og grøntområdet på sørøstsiden av rundkjøringen. Det er medtatt et areal inn på den tidligere Icopal-tomten, nå BMI Group AS, for etablering av en felles adkomstvei/nedkjøring til framtidige garasjekjellere.



Eksisterende situasjon

Eksisterende bebyggelse

Planen omfatter i hovedsak eksisterende veggrunn. Innenfor planens avgrensning er det ingen bebyggelse, med unntak av at planområdet berører et tak over laste- og lossesonen til et lagerbygg. Bygget skal rives i forbindelse med forestående boligutvikling på nordre del av BMI-Group-tomten.

Omkringliggende områder

De tilgrensende områdene består av småhusbebyggelse og Fjellsrud skole i vest, BMI-Group-tomten med lager/industribebyggelse på nord-nordvestsiden og småhusbebyggelse på sørøstsiden av Marcus Thranes vei. Det er to stikkveier fra Marcus Thranes vei inn til Edvard Griegs vei i boligområdet på sørøstsiden. På BMI-Group-tomten er industriproduksjonen avsluttet, men lagerfunksjon vil fortsette fram til 2022 i henhold til leiekontrakt. På søndre del av tomten skal det i henhold til plan nr. 042 oppføres ny Fjellhamar skole og idrettsarena med svømmehall. Nordre del av tomten skal utvikles fra industriområde til boligbebyggelse i henhold til *Områdeplanen for Fjellhamar sentrum*. Eksisterende transformatorstasjon er i forbindelse med utbyggingsplanene for naboområdet til skoletomten planlagt flyttet bort fra BMI-Group-tomta. Kraftledninger i luftstrek

langs nordvestsiden av Marcus Thranes vei er planlagt fjernet og lagt i bakken i en alternativ trase' utenom Fjellhamar sentrum.

Landskap

Planområdet er relativt flatt, med et jevnt fall i retning sør-sørvest. I nordøstre ende av planområdet ligger eksisterende veiplanum på ca. kote +157,5 og i sørvestre ende på ca. kote +156. Det er en gruppe store løvtrær i grøntområdet på sørøstsiden av rundkjøringen og noen enkeltstående trær videre sørover i grøntdraget på østsiden av Kloppaveien.



Marcus Thranes vei sett nordøstover fra stikkveien mellom Edvard Griegs vei 15 og 17.

Bilder fra Google Maps



Marcus Thranes vei sett vestover mot rundkjøringen. Til venstre etter stikkveien: grøntområdet sørøst for rundkjøring.

Naturmangfold

Planområdet ligger innenfor et område som inngår i flere tidligere naturkartlegginger. Naturmangfold i planområdet er kartlagt av BioFokus i 2014 på oppdrag for Fjellhamar Utvikling AS og av Norconsults biologer i forbindelse med Teknisk hovedplan for Fjellhamar sentrum, samt supplerende feltregistreringer av Norconsults biologer i 2018.

Naturmangfoldet begrenser seg til grøntområdet med en gruppe løvtrær på sørøstsiden av rundkjøringen og grøntdraget videre sørover langs østsiden av Kloppaveien. Et sig renner sørover i dette grøntdraget ned til en dam utenfor planområdet.

Under kartleggingen i 2018 ble det funnet forekomster av fremmede arter i grøntområdet og enkelte steder langs veiene. Tiltak beskrives under kapittelet *Konsekvenser av planforslaget, undertema Naturmangfold*.



Grøntområdet på sørøstsiden av rundkjøringen, sett fra rundkjøringen. Bilde fra Google Maps.



Forekomster av de fremmede artene fagerfredløs, kanadagullris og hvitsteinkløver (markert med rødt). Illustrasjon: Norconsult.

Kulturminner

Fjellhamar er i et historisk perspektiv et gammelt industriområde med sagbruksdrift og senere annen industriell virksomhet, herunder et anlegg for produksjon av takpapp knyttet til Fjellhamar Brug, senere Icopal, nå BMI-Group AS. I grøntdraget sørover langs østsiden av Kloppaveien har det tidligere gått en jernbanelinje. Sporet ble anlagt i 1861 som et privat jernbanespor, kalt Losbylinja eller Losbysporet, og gikk mellom Hovedbanen ved nåværende Fjellhamar stasjon og Losby for frakt av tømmer.¹

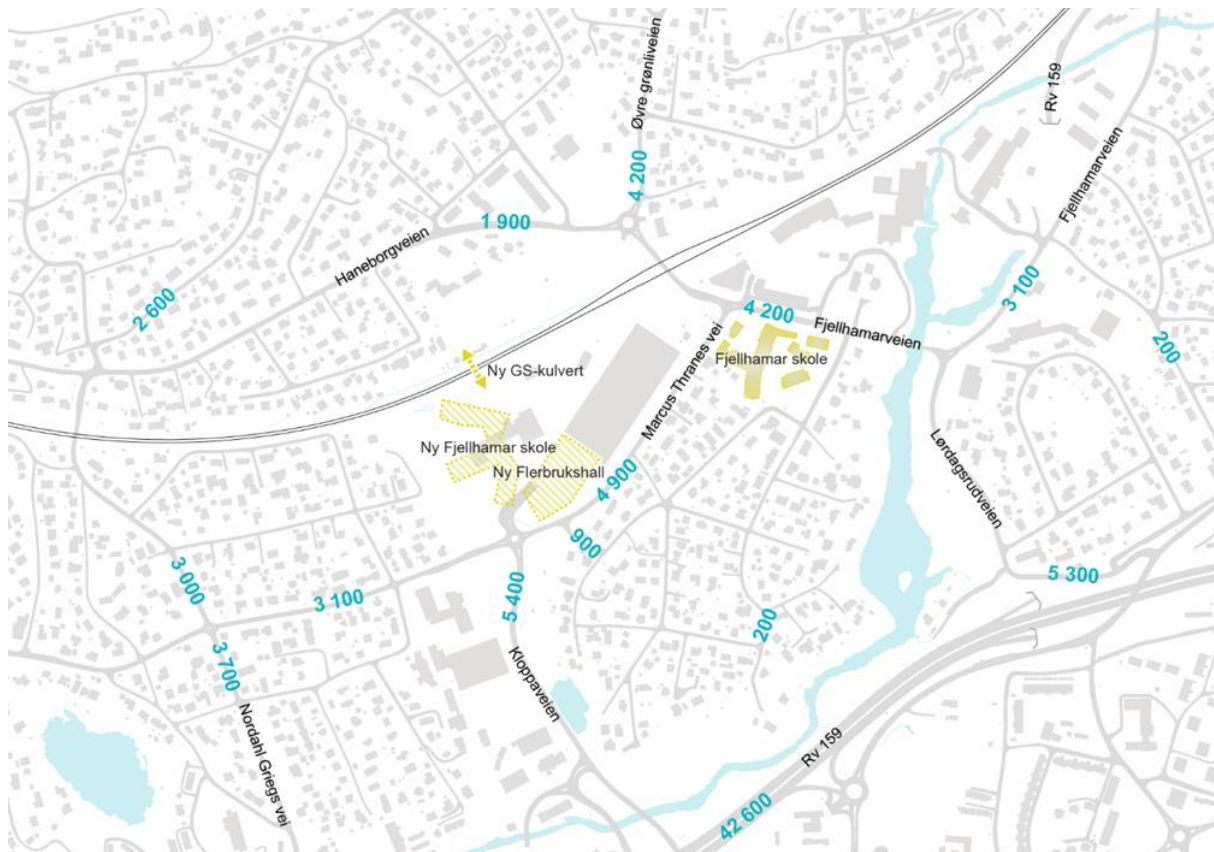
¹ Kilde: Kulturminnevernplan Lørenskog kommune (2006).

Planområdet inneholder ingen registrerte automatisk fredete kulturminner eller nyere tids kulturminner. Det er ingen registrerte kulturminneverdier på planområdet i kartlag for kulturminner på Lørenskog kommunes kartløsning eller i Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden.

Trafikkforhold

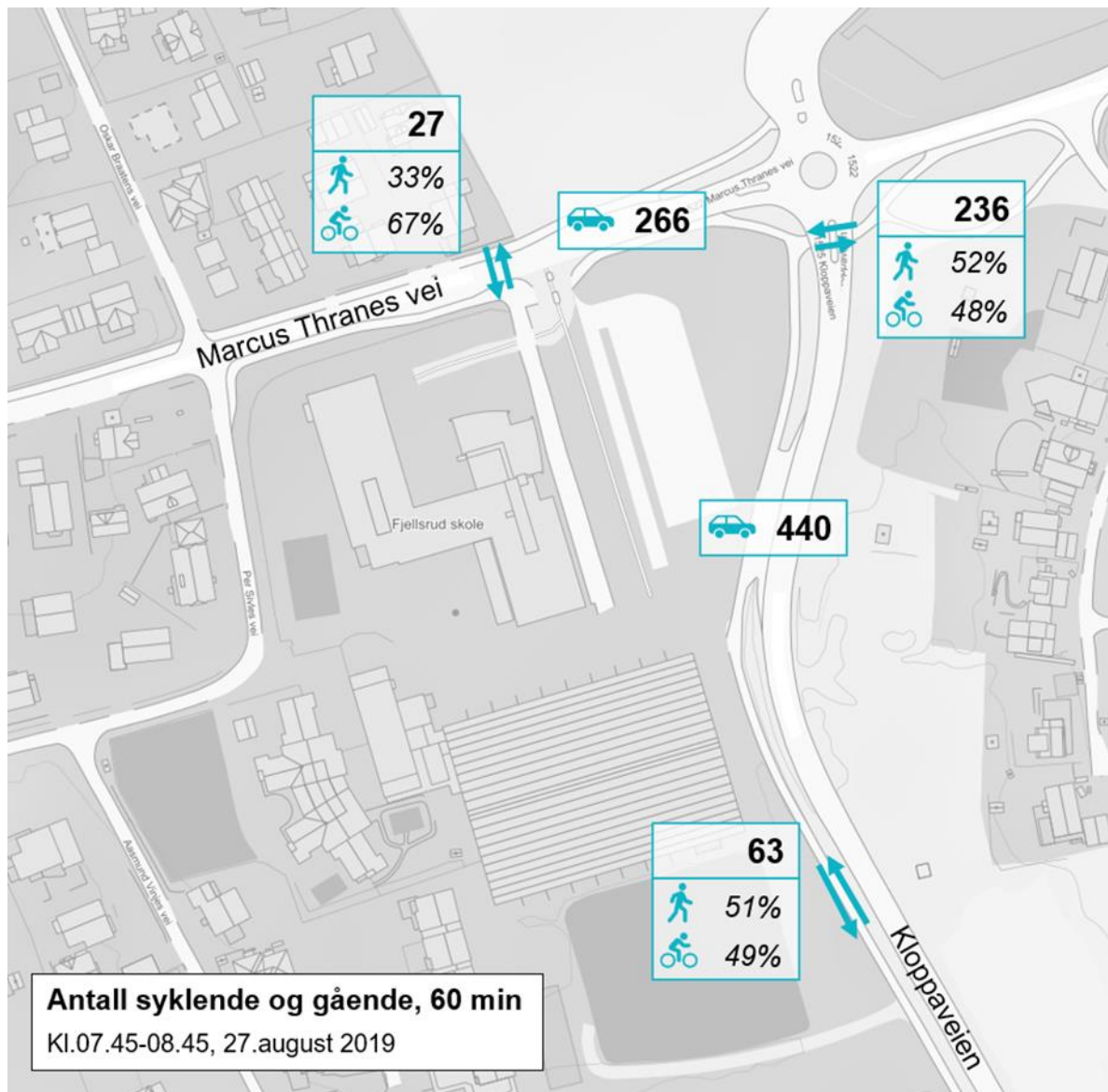
Trafikkmengder

Marcus Thranes vei har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 4 900 kjøretøy per døgn, på strekningen mellom Kloppaveien og Fjellhamarveien. Kloppaveien har ÅDT 5 400. Edvard Griegs vei, ved krysset med Marcus Thranes vei, har ÅDT 900. Figuren under viser ÅDT på sentrale deler av veinettet i Fjellhamar, med beregninger basert på tellinger.



Beregnet ÅDT basert på trafikkregistreringer i Fjellhamar. Illustrasjon: Norconsult.

Telling av gående og syklende gjennomført av Norconsult i august 2019, i forbindelse med trafikkanalyse for Fjellsrud ungdomsskole, viser at det er svært mange gående og syklende som krysser Kloppaveien i morgenrushet, blant annet på vei til Fjellsrud skole. I løpet av én time ble det registrert 236 kryssende gående og syklende i gangfeltet over Kloppaveien og 440 kjøretøy i Kloppaveien. I Marcus Thranes vei (vest for rundkjøringen) ble det registrert 266 kjøretøy og 27 kryssende gående og syklende. Rundt 70 % av de myke trafikantene var barn og unge. Figuren under viser sum av antall gående og syklende i de tre tellesnittene, prosentvis fordeling mellom syklister og gående samt registrert biltrafikk i Kloppaveien og Marcus Thranes vei (vest for rundkjøringen).



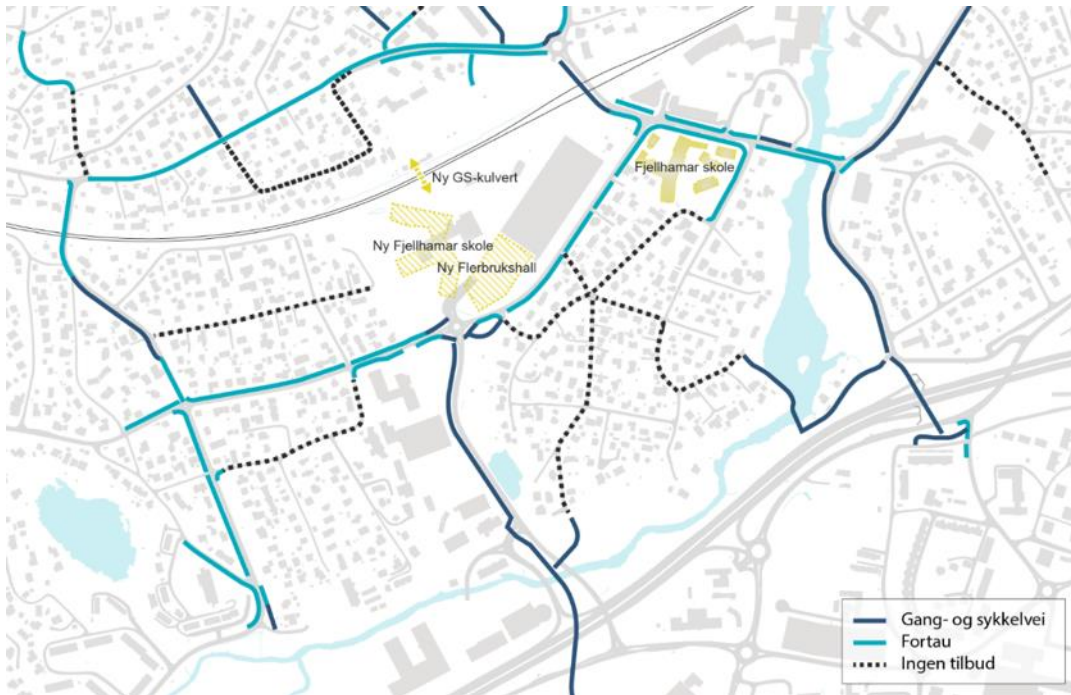
Biltrafikk og antall gående og syklende mellom kl 07.45 og 08.45, 27 august 2019. Illustrasjon: Norconsult.

Kjørehastighet

Fartsgrensen i Marcus Thranes vei er 40 km/t vest for rundkjøringen og 50 km/t øst for rundkjøringen med Kloppaveien. Fartsgrensen i Kloppaveien er 60 km/t. Det er behov for fartsdempende tiltak når flere enn 15 % av kjøretøyene overskrider fastgrensen med mer enn 5 km/t, i henhold til Statens Vegvesens håndbok V128 - fartsdempende tiltak. Ved trafikkteellingene i Marcus Thranes vei og Kloppaveien er det også registrert kjørehastighet. Ifølge målingene som er lagt til grunn er det ikke behov for fysiske fartsreducerende tiltak i dagens situasjon.

Forhold for gående og syklende

Figuren under viser tilbud for gående og syklende på de viktigste skoleveiene innenfor antatt inntaksområde for nye Fjellhamar skole. Det er gang- og sykkelvei langs vestsiden av Kloppaveien og fortau langs sørsiden av Marcus Thranes vei øst for Kloppaveien.



Langsgående anlegg for myke trafikanter på befarte strekninger omkring nye Fjellhamar skole. Illustrasjon: Norconsult.

Det er per i dag én tilrettelagt kryssing av Marcus Thranes vei øst for rundkjøringen. Denne ligger ved Fjellhamar sentrum, i forbindelse med krysset Marcus Thranes vei og Fjellhamarveien. Vest for rundkjøringen er det tre krysningspunkter. Kloppaveien har ett krysningspunkt, rett syd for rundkjøringen. Sistnevnte ligger innenfor planområdet.

Trafikksikkerhet

Det er registrert tre trafikkulykker med personskade innenfor planområdet i perioden 2007-2020. To av ulykkene involverte syklende. Figuren under viser hvor ulykkene skjedde. To av ulykkene var sykkeluhell med henholdsvis alvorlig og lettere skadd (nr. 2 og 3). Mens en ulykke var bilulykke med lettere skadd (nr. 1). Det er sannsynlig at det har skjedd flere sykkelulykker enn registrert, ettersom mange sykkelulykker med personskade ikke rapporteres til politiet.

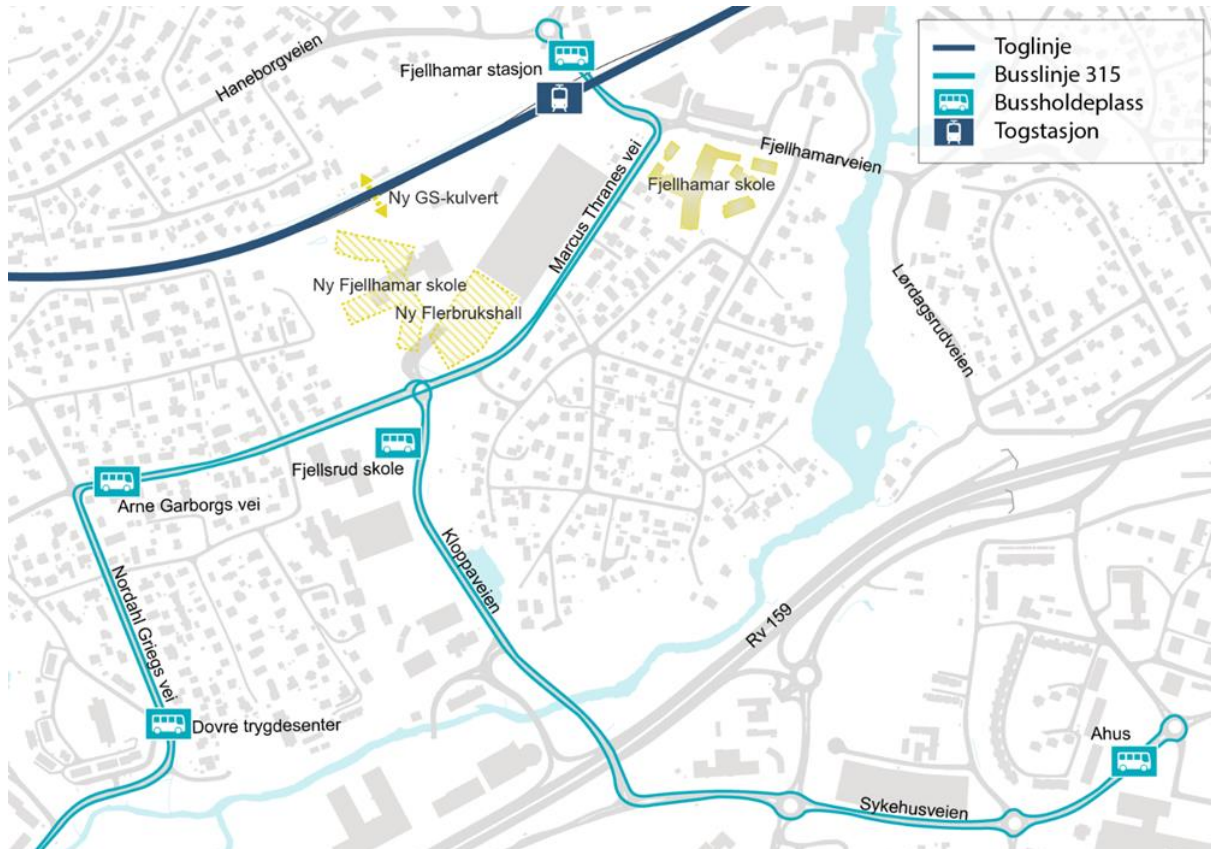


Registrerte trafikkulykker med personskade, i perioden 2007-2020. Kilde: NVDB, illustrasjon: Norconsult.

Kollektivtilbud

Kollektivlinjene i Fjellhamar er illustrert i figuren under. Nye Fjellhamar skole ligger i kort avstand (ca. 600 meter) til togstasjonen. Linje L1 Lillestrøm – Spikkestad/Asker har avgang ca. hvert 15. minutt i ukedagene og hver halvtime i helga.

Busslinje 315 A-hus - Vallerudtoppen kjører i en sløyfe om togstasjonen og en sløyfe om A-hus og har avgang hver halvtime mandag - fredag. I helga har bussen avgang hver time om morgenen og avgang hver halvtime resten av dagen.



Kollektivlinjene i Fjellhamar. Illustrasjon: Norconsult.

Teknisk infrastruktur

Det er utarbeidet Teknisk hovedplan Fjellhamar i januar 2020 for infrastruktur på Fjellhamar, hvor Marcus Thranes vei inngår som en tung bestanddel.

Vannforsyning og spillvann

I følge kartgrunnlag fra Lørenskog kommune går det en hovedvannledning som er en del av kommunens hovedledningsnett i Marcus Thranes vei og Kloppaveien. Omkringliggende bebyggelse er tilknyttet denne hovedvannledningen. Det er brannvannsuttak i eksisterende vannkummer.

Det ligger en spillvannsledning langs fortauet ved Marcus Thranes vei. Ledningsanlegget er tilknyttet ledningsanlegget i Kloppaveien med påslipp til Nedre Romerikes Avløpsselskaps (NRA) avløpstunnel. BMI-Group er tilknyttet spillvannsanlegget øst for dagens rundkjøring. Vest for dagens rundkjøring krysser det en spillvannsledning som håndterer avløp fra bebyggelse på Langgrunna.

Overvann

Overvannsanlegget ligger hovedsakelig i samme trasé som spillvann. Vest for rundkjøringen i Marcus Thranes vei er det to felleskummer for vann og overvann.

Kraftledninger

Det er regional høyspent luftledning inklusiv master innenfor planområdet. Høyspentledningen strekker seg fra planområdets nordre hjørne og sørvestover til krysset med Kloppaveien. Luftledningen fortsetter videre sørover, langs østsiden av Kloppaveien, parallelt med planområdet.

Fjernvarme

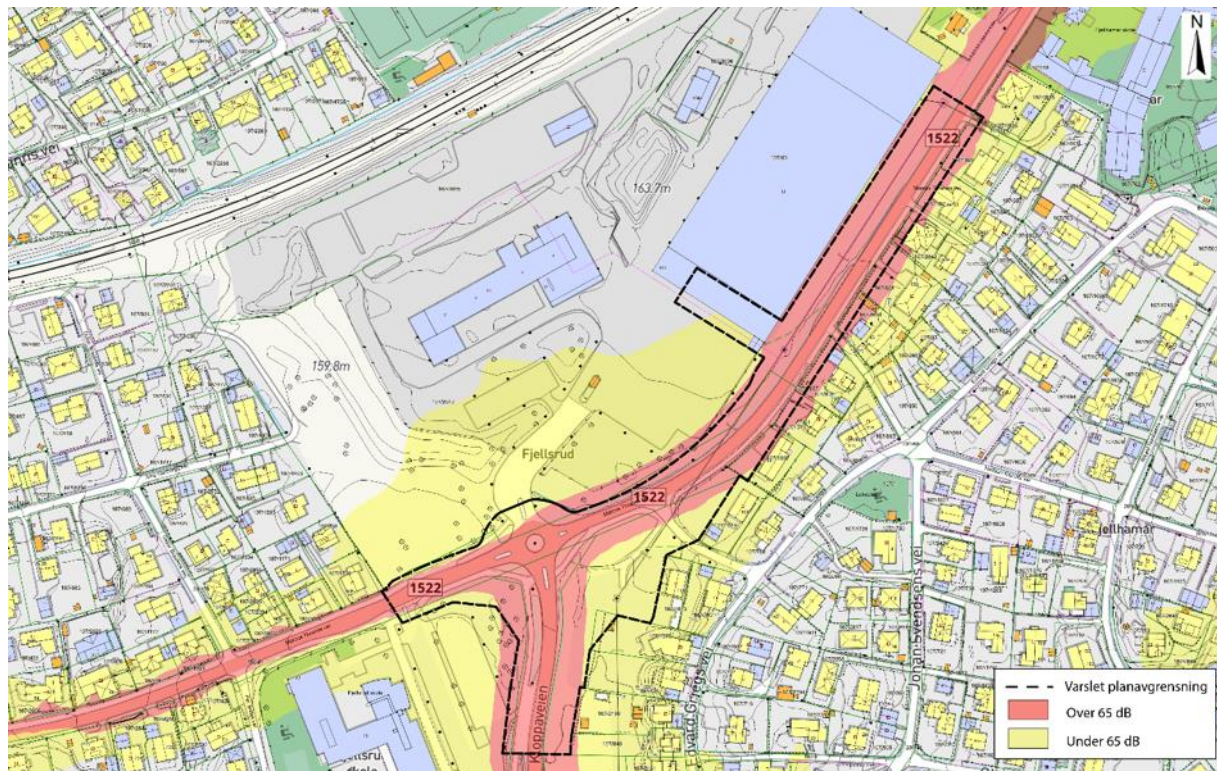
Det ligger fjernvarmerør (lagt i 2018) langs Kloppaveien østside. Fjernvarmerørene krysser Kloppaveien like sør for dagens rundkjøring vestover, for så å krysse Marcus Thranes vei igjen nordover mot «Icopal-jordet».

Juridiske/eiendomsrettslige forhold

Planforslagets veigeometri, med godkjent teknisk plan av Statens vegvesen i september 2019 og justert i dialog med Viken fylkeskommune juni 2020, overlapper deler av tomten til Fjellsrud skole, BMI-Group tomten og to private eneboligtomter.

Støy

Trafikk på Marcus Thranes vei og Kloppaveien bidrar til veitrafikkstøy for omkringliggende boligområde i øst.

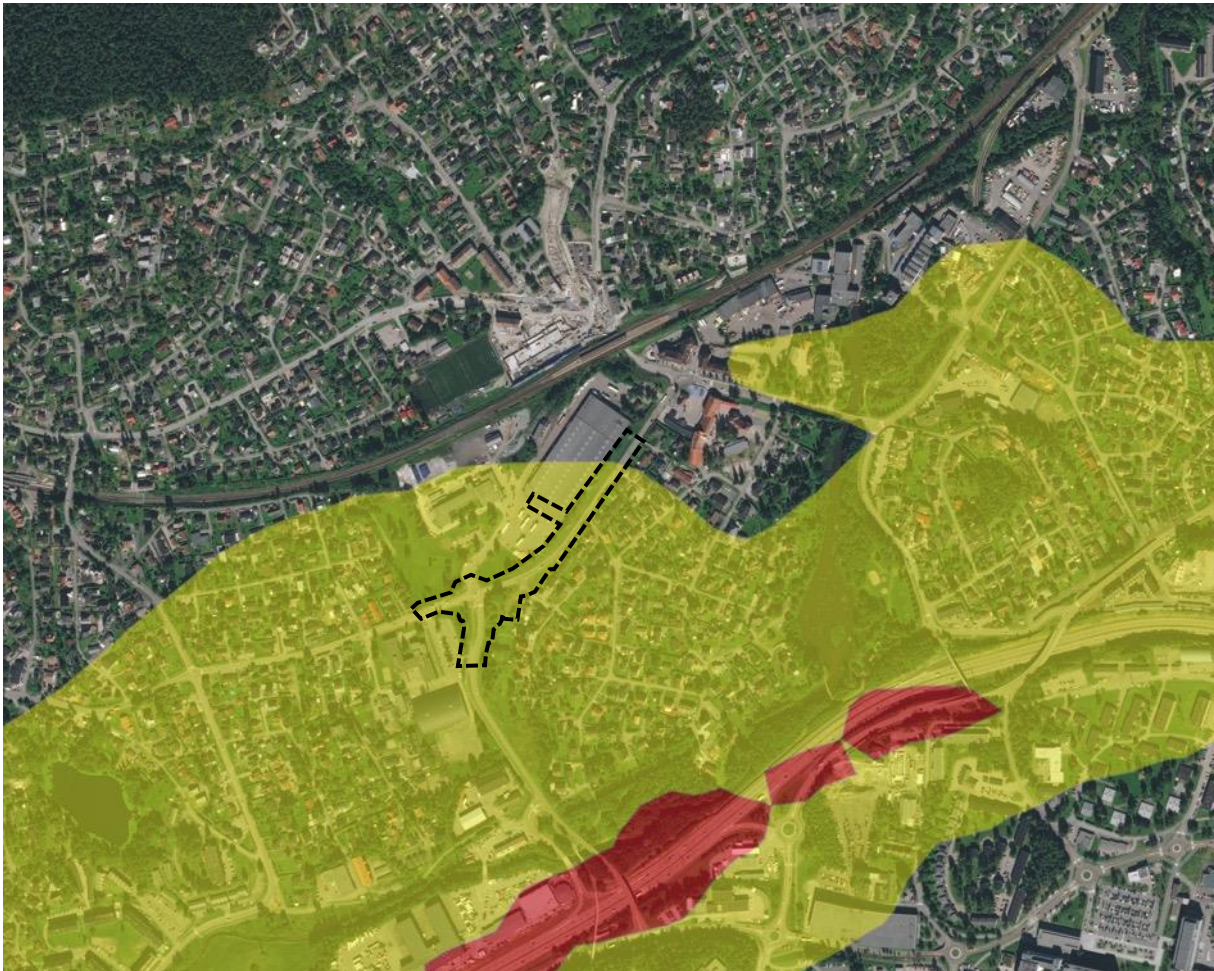


Støyvarselskart utarbeidet i henhold til støyretningslinjer T-1442, hentet fra Lørenskog kommunes kartløsning. Støy er beregnet for 15-20 år frem i tid basert på eksisterende situasjon med fremskrevet trafikkmengde.

Luftkvalitet

Beregninger gjort av Norsk institutt for luftforskning (NILU) for år 2015 viser at en større del av planområdet ligger i gul luftforurensningszone. Dette ses i figuren nedenfor. Gul sone er i henhold til retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) en vurderingszone. I sonen bør det vises varsomhet med å tillate etablering av bebyggelse med bruksformål følsomt for luftforurensning, eller etablere/utvide virksomheter som vil medføre økning av luftforurensningen. Rød sone angir område som er lite egnet til bebyggelse med bruksformål følsomt for luftforurensning og er ikke egnet for etablering av ny/utvidelse av virksomheter som vil øke luftforurensningen.

Det er i tillegg overskridelser over hele området når det gjelder døgnmiddel for svevestøv. Konsentrasjonene lå over 50 µg/m³ mer enn 30 dager i året, som er over tillatte grense i forurensningsforskriften.



Luftsonekart for området for 2015. Varslet planområde er markert med sort stiplet linje. Rød og gul farge viser beregnet luftforurensning for 2015. Illustrasjon: Norconsult.

Grunnforhold

Planområdet er relativt flatt, men sydøst for området er områder med brattere helning mot planområdet. Se figuren under som viser helningskart fra NVE Atlas. Terrenghelning for planområdet er mellom 0-3°, mens skråninger syd og øst for planområdet varierer mellom 0-15°.



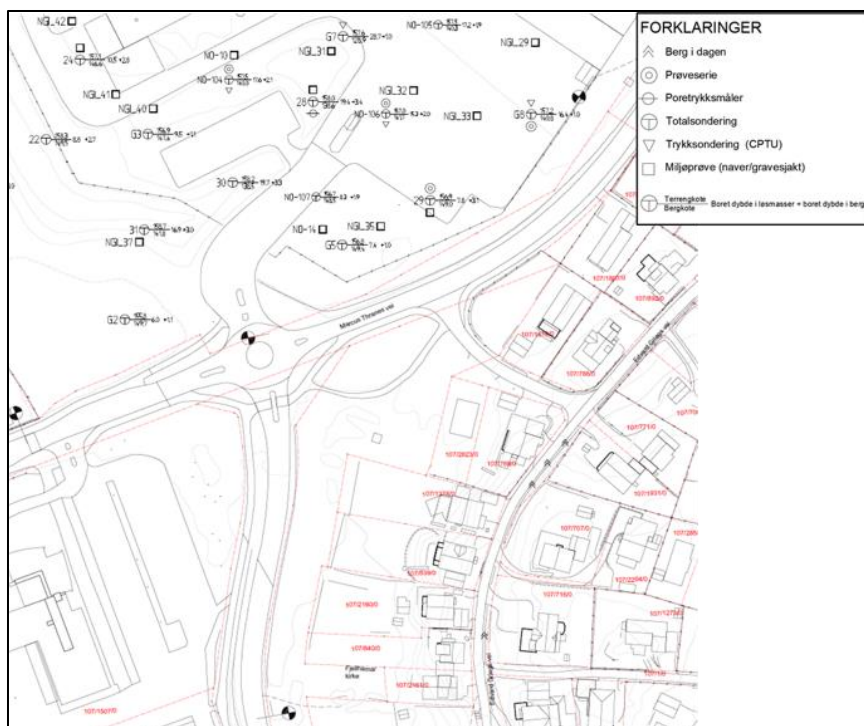
Helningskart fra NVE Atlas for planområdet. Områder med helning $< 3^\circ$ har ikke farge og er vist med grått.



Utsnitt av NGUs løsmassekart.

Løsmassekart fra NGU (figuren over) viser av planområdet er registrert med fyllmasse og hav- og fjordavsetning med tynt dekke.

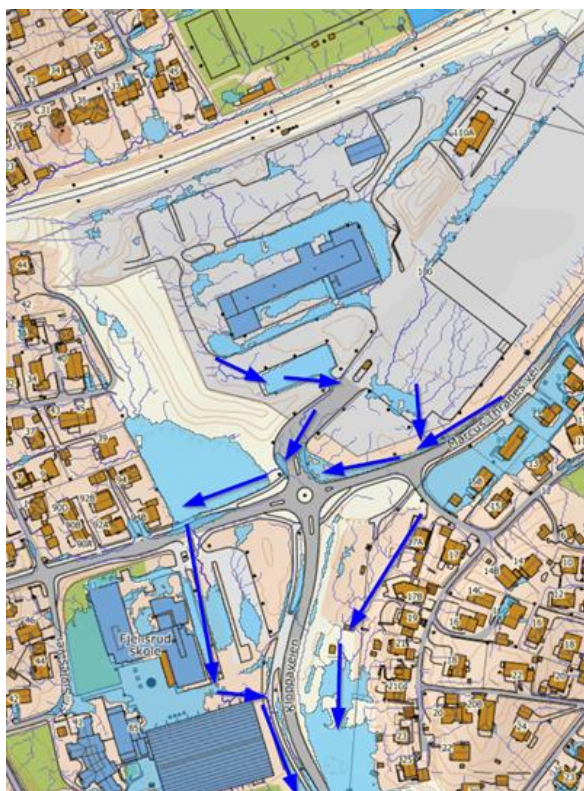
Det er utført grunnundersøkelser på tomten nord for Marcus Thranes vei i forbindelse med nye Fjellhamar skole. Nærmeste undersøkelser ligger ca. 20 meter fra planområdet. Grunnundersøkelsene viser generelt 2-4 meter fyllmasser og tørrskorpeleire over leire. Det antas at grunnvannet ca ligger på kote +156,1 Berg i borpunkter utført nær Marcus Thranes vei varierer mellom 6 meter dybde og 16,4 meter dybde med helning mot øst. Det er påvist kvikkleire i prøveserie i borpunkt G8 fra ca. 8 meter dybde. I resterende borpunkt er leiren registrert som bløt og sprø fra ca. 5 meter dybde.



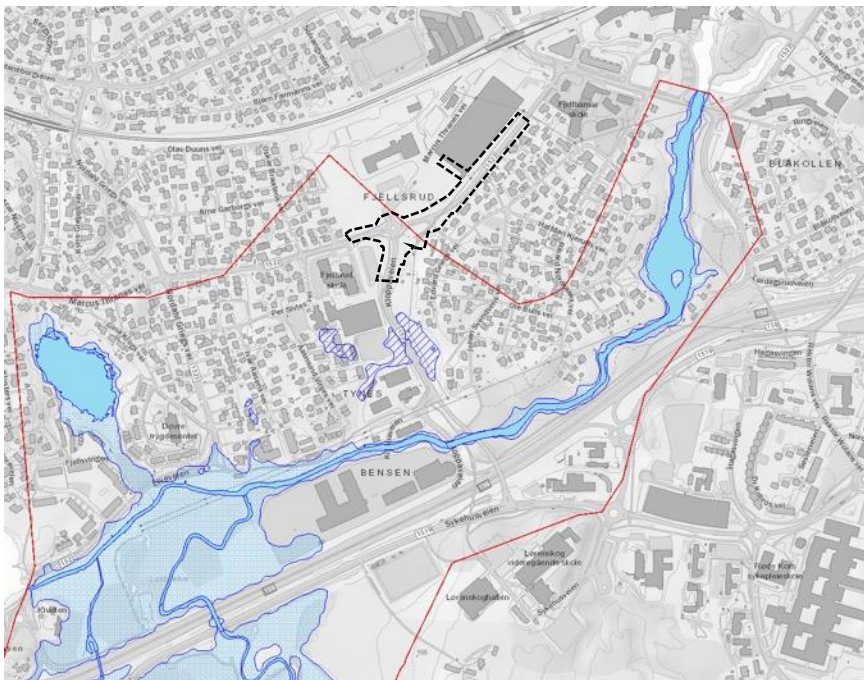
Utsnitt borplan. Berg i dagen langs Edvard Griegs vei er observasjoner fra digital befaring.

Flom

Fare for flom er kontrollert mot NVEs flomsonekart for 200-årsflom. Planområdet er utenfor 200-årsflomsone. Planområdet er ikke omfattet av sone der det er fare for elveflom. I dag går det avrenningslinjer som vist på figuren under. Flere områder er utsatt for oppstuvning av vann ved større regnhendelser. Det er lite fall på området, slik at overvann vil bre seg lett.



Avrenning i området vist med blå piler. Områder med lyseblå farge viser oppstuingsområder ved større regnhendelser. Kilde Scalgo. Illustrasjon: Norconsult.



Flomsonekart NVE 200-årsflom. Planavgrensning er vist med stiplet linje.

Forurensning

Miljødirektoratets grunnforurensningsdatabase inneholder informasjon om påvist forurensning i grunnen og hvor det er mistanke om forurensning. I nærheten av planområdet er bl.a. Marcus Thranes vei 100 (BMI-Group-tomta) registrert, se figur nedenfor.

Flere eiendommer på Fjellhamar er registrert i grunnforurensningsdatabasen kun fordi de deler gnr/bnr med andre lokaliteter, se markeringer med stjerne i figur. De tre eiendommene med stjerner deler gnr/bnr med følgende registreringer:

- Fjellhamarveien v/Granlund bru, lokalitet ID 640. Registrert som tidligere kommunal fylling i perioden 1945-1958, er nå overdekket (gnr/bnr 107/1).
- Icopal vest (tidligere A/S Fjeldhammar Brug 1, nå BMI-Group), lokalitet ID 642. Registrert som industrifylling fra 1900, er nå overdekket (gnr/bnr 107/1 m.fl.).

Det vurderes ikke at disse mindre eiendommene som kun deler gnr/bnr med oppføringer i grunnforurensningsdatabasen er forurensset. Høyt trafikkerte veganlegg med tilgrensende sideareal kan imidlertid være lett forurensset av avrenning fra veg.

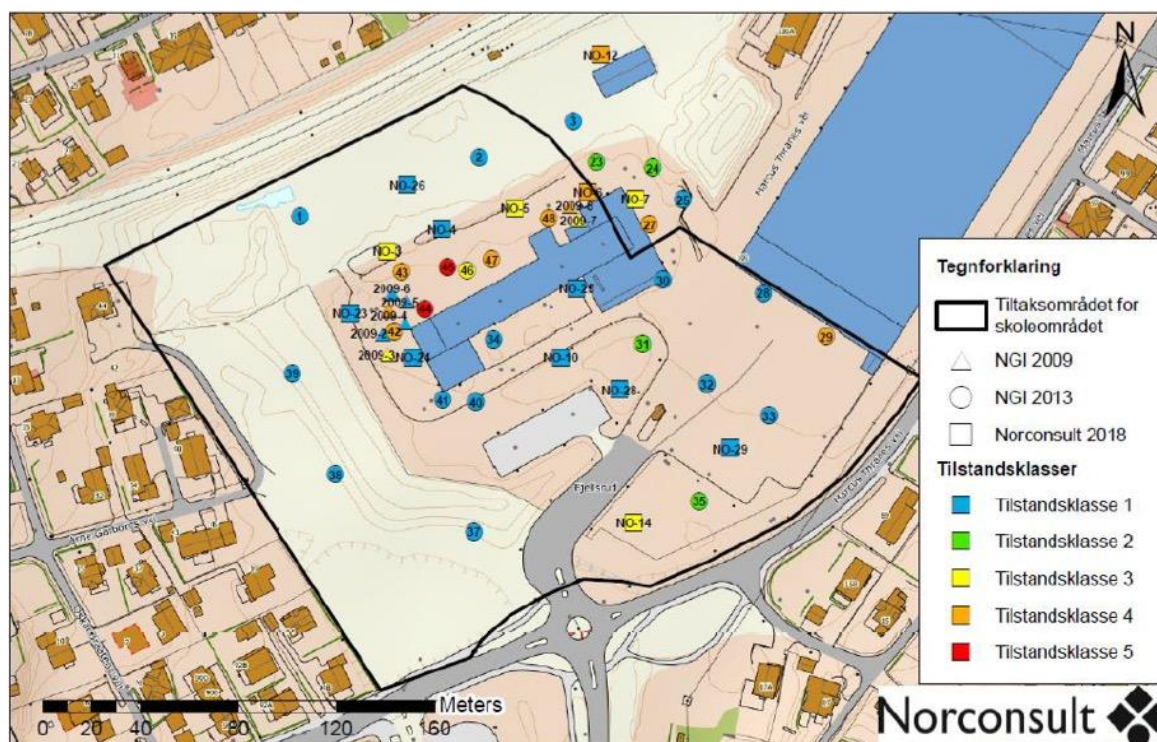


Uttrekk fra Miljødirektoratets grunnforurensningsdatabase som viser eiendommer med påvist eller mistanke om forurensning markert med gult (BMI-Group-tomta nord for Marcus Thranes vei). Stjernene markerer eiendommer som deler gnr/bnr med eiendommer som er registrert i databasen, men hvor det ikke foreligger spesiell grunn til mistanke om forurensning.

Det har foregått industrivirksomhet på tomten i Marcus Thranes vei 100 (gnr/bnr 107/40) i over 100 år. Fjeldhammar Brug A/S (hetende IcopalTak AS fra 1998) ble grunnlagt i 1895, da det ble bygget en pappfabrikk øst på tomten. Bedriften produserte takpapp og senere også asfaltpapp. Produksjonen av takpapp og asfaltpapp omfattet bruk av tjærestoffer og oljeprodukter. Nordlig del av planområdet grenser til Marcus Thranes vei 100 (BMI-Group-tomten), og deler ligger også innenfor.

NGI gjennomførte i 2013 miljøtekniske grunnundersøkelser på BMI-Group-tomten og påviste både rene og sterkt forurensede masser. De sterkt forurensede massene ble hovedsakelig påvist nordvest på tomten. NGI gjennomførte også spredt prøvetaking på østre delen av BMI-Group-tomten. Det ble påvist noe forurensning også her, men ikke i like stort omfang. Ett av prøvepunktene hvor det ble påvist sterk forurensning ligger imidlertid innenfor det aktuelle planområdet, sørvest for eksisterende lagerbygning (se prøvepunkt nr. 29 i Figur 2). Grøntområdene mellom lagerbygget og Marcus Thranes vei er ikke prøvetatt, og det kan ikke utelukkes at det kan forekomme forurensning i dette området.

Supplerende miljøtekniske grunnundersøkelser gjennomført av Norconsult i 2018 påviste også rene og sterkt forurensede masser på vestre del av BMI-Group-tomten. Den sterkeste forurensningen er knyttet til oljeforbindelser som stammer fra produksjonen av takpapp og asfaltpapp. Forurensning er hovedsakelig påvist i et begrenset område nord på skoletomten (langs eksisterende bebyggelse) i fyllmasser over leire.



Oversikt over prøvepunkter og forurensningsgrad på vestre del av Marcus Thranes vei 100.

Tilstandsklasse	1	2	3	4	5
Beskrivelse av tilstand	Meget god	God	Moderat	Dårlig	Svært dårlig
Øvre grense styres av	Normverdi	Helsebaserte akseptkriterier	Helsebaserte akseptkriterier	Helsebaserte akseptkriterier	Nivå som anses å være farlig avfall

Tilstandsklasse for forurenset grunn og beskrivelse av tilstand.

Risiko- og sårbarhet

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med planarbeidet. Funnene fra risiko- og sårbarhetsanalysen er oppsummert under kapittelet «Konsekvenser av planforslaget».

Eierforhold

Følgende eiendommer inngår i planområdet:

Gnr./bnr.	Eiendommens adresse / Bruksnavn	Eier
Del av 107/1	Fjellhamarveien 50	Lørenskog kommune
Del av 107/40	Marcus Thranes vei 100	Fjellhamar Bruk Eiendom AS
Del av 107/851	Marcus Thranes vei 95b	Bjørn Erik Paulsen
Del av 107/902	Marcus Thranes vei 93	Elin og Trond Formo
Del av 107/1073	Marcus Thranes vei 91	Aud Lill Jacobsen
Del av 107/1378	Edvard Griegs vei 17b	Ngoc og Loc Hann
Del av 107/1507	Marcus Thranes vei 83	Lørenskog kommune (Fjellsrud skole)
Del av 107/1626	Marcus Thranes vei 101	Astrid og Bjørn Fossum
Del av 107/1668	Marcus Thranes vei 95	Steinar Husom
Del av 107/1712	Marcus Thranes vei 95 (adkomstvei)	Steinar Husom
Del av 107/1807	Marcus Thranes vei 89	Anna og Han Ngoc Nguyen
Del av 107/1836	Marcus Thranes vei 103 (adkomstvei)	Frank Lindgren
Del av 107/1857	(veigrunn)	Lørenskog kommune
Del av 107/1887	Marcus Thranes vei 99	Irfan Ahmed
Del av 107/2842	Marcus Thranes vei 97	Ajaz Umar og Anam Khalid
Del av 150/41	Fv 355 Marcus Thranes vei	Akershus Fylkeskommune / Statens vegvesen
Del av 150/42	Fv 355 Marcus Thranes vei /Fjellhamarveien	Akershus Fylkeskommune / Statens vegvesen
Del av 150/58	Fv 355 Kloppaveien	Akershus Fylkeskommune / Statens vegvesen

PLANSTATUS

Statlige føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

I henhold til retningslinjene skal det legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i arealplanleggingen. Gjennom samordnet planlegging av utbyggingsmønster og transportsystemer tas det sikte på å begrense transportbehovet. Som en konsekvens av dette bør utbygging skje innenfor bebygde områder og i nærheten av kollektivknutepunkt. Det legges samtidig vekt på bevaring av grøntstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter og at hensynet til gode bomiljøer skal vektlegges.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (Rpr for barn og unge)

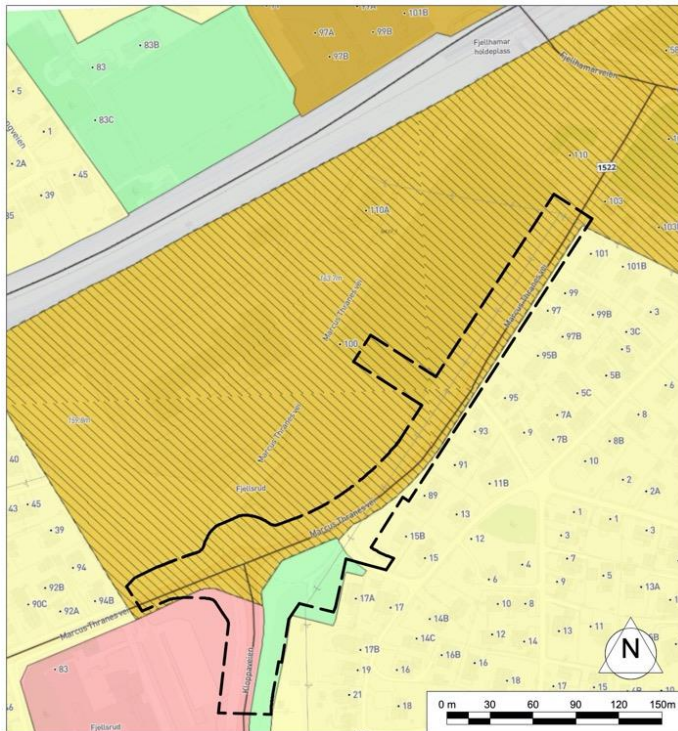
Rpr for barn og unges interesser setter mål for krav til utforming av arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge. Slike arealer skal sikres mot trafikk, støy og annen helsefare og det skal være områder som egner seg for lek og opphold hele året. Dersom arealer som er avsatt med tanke på lek, eller uregulerte arealer som barn bruker som lekeareal, blir omdisponert, skal det skaffes fullverdig erstatning.

Temaplan for klima og energi

Temaplanen definerer målrettede tiltak på områder der kommunen kan bidra til å redusere klimagassutslipp. Det er valgt 5 temaer som fokusområder for planen: Arealbruk og transport, energibruk, klimavennlige materialer, avfallshåndtering og klimatilpasning.

Kommuneplan KP 2015-2026

I kommuneplanens arealdel ligger planområdet i overgangen mellom framtidig og eksisterende bebyggelse og anlegg, og med et grøntområde i sørøst. Planområdet omfattes også av en gjennomføringssone - krav om felles planlegging (skravert område).



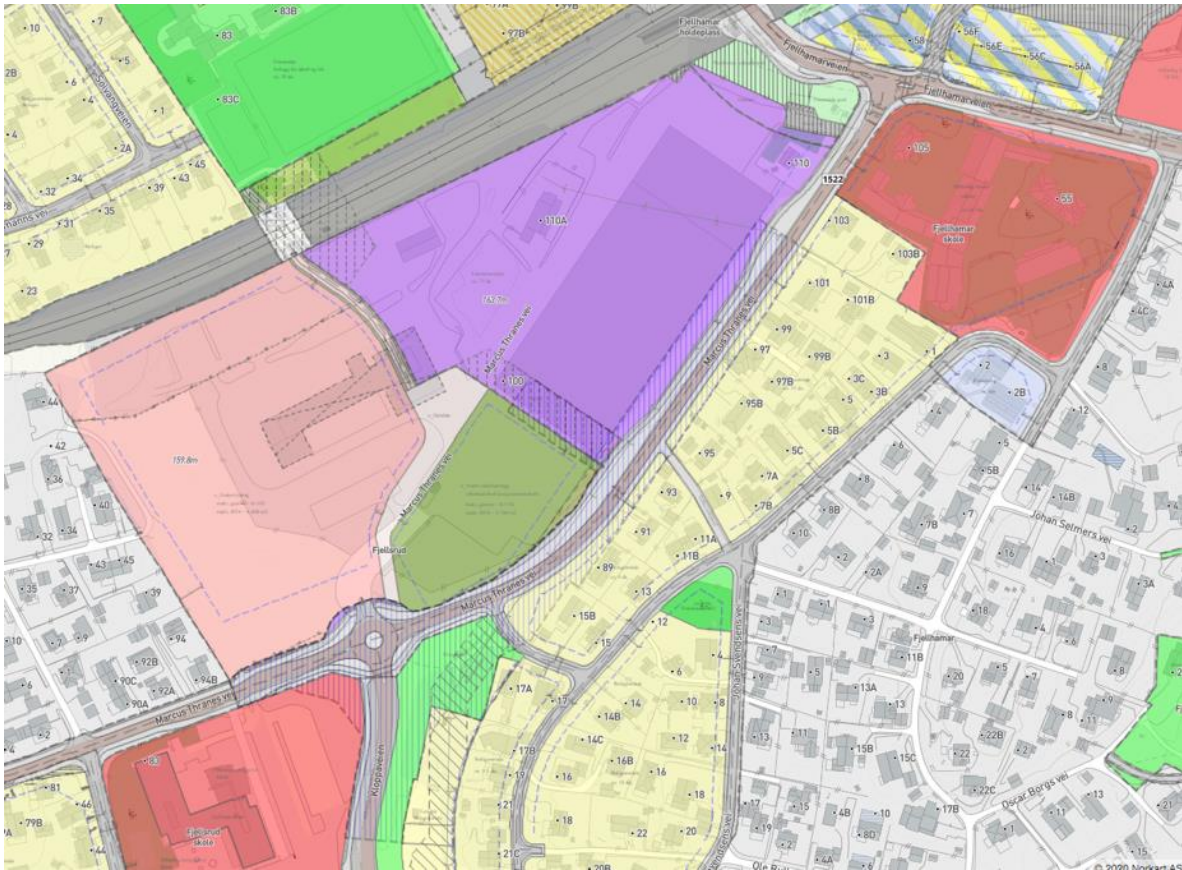
Gjeldende kommuneplan

Reguleringsplaner

Reguleringsplan 12-4-06 1-3, Fjellhamar sentrum - del 1-3, vedtatt 31. oktober 1983

Reguleringsplan 23-4-06, Området ved Fjellsrud, vedtatt 9. februar 2000

Gjeldende reguleringsformål innenfor planområdet er i hovedsak samferdselsanlegg. På østsiden av Kloppaveien er et grøntareal (formål: friområde) og på vestsiden berøres Fjellsrud skole (formål: undervisning). Langs Marcus Thranes vei berøres BMI-Group-tomten i nordvest (formål: industri). Eksisterende boligområde langs østsiden av Marcus Thranes vei berøres i hovedsak bare av et midlertidig anleggsområde.



Gjeldende regulering i Fjellhamar sentrum

Planer for tilgrensende områder

Reguleringsplan 12-3-13, Marcus Thranes vei fra Langgrunna til Fjellsrud, vedtatt 21. mars 1977

Reguleringsplan 12-4-06 1-3, Fjellhamar sentrum - del 1-3, vedtatt 31. oktober 1983

Reguleringsplan 23-4-06, Området ved Fjellsrud, vedtatt 09. februar 2000

Reguleringsplan 042, Fjellhamar skole og idrettsanlegg, vedtatt 28. januar 2020

Arealformål for tilgrensende områder er frittliggende småhusbebyggelse, offentlig bygg - undervisning og andre idrettsanlegg, industri, samferdselsanlegg og offentlig friområde.

Pågående planarbeid

Planområdet er del av pågående områderegulering med konsekvensutredning av Fjellhamar sentrum (planprogram fastsatt 28.01.2015).

Øvrige føringer

I kommunestyrets sak 129/16, 16.11.2016, om oppgradeirng, utvikling og lokalisering av aktivitet på Fjellhamar, ble følgende vedtak fattet:

Idrettsanlegget på Fjellhamar beholdes nord for jernbanelinjen. Det legges til rette for fremtidig oppgradering og utvikling anlegget. Regulering av skoletomten på 30 dekar, samt et eventuelt tilleggsareal på 10 dekar med kombinert formål, kan gjennomføres uavhengig av den øvrige områdereguleringen. Det legges til rette for gode forbindelseslinjer, i området og mot henholdsvis Strømmen og Lørenskog sentrum/Elveparken, som gir grunnlag for at veksten i persontrafikken dekkes av kollektivtransport, sykkel og gange.

Utbyggingsavtale

Det er startet opp arbeid med utbyggingsavtale for tilgrensende områderegulering.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Hovedgrep

Planforslaget er i hovedsak et samferdselsprosjekt og beskrivelsen her baserer seg på byggeplan som er godkjent av vegvesenet. Byggeplan vil kunne revideres innenfor planforslagets avgrensning og øvrige føringer. Marcus Thranes vei skal oppgraderes og tilpasses en fremtidig bymessig situasjon i området. Sikker skolevei og gode løsninger for syklende skal prioriteres. Rundkjøringen flyttes sørøstover. Det skal sikres trygge krysningspunkter for gående og syklende, spesielt av hensyn til trygg skolevei.

I tillegg kompletterer planforslaget byggeområdene og gatetunet i plan nr. 042 Fjellhamar skole og idrettsanlegg. Med dette tillegget vil nye Fjellhamar skole få det tomtearealet som er planlagt og forutsatt for å sikre 20 m² uteoppholdsareal pr. elev.

Formål

Området reguleres til:

Formål	Formål	Areal
Bebyggelse og anlegg:	o_Undervisning (areal som tilføres plan nr. 042)	1.088 m ²
	o_Andre idrettsanlegg - flerbrukshaller og svømmehall (areal som tilføres plan nr. 042)	970 m ²
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:	o_Kjørevei	5.567 m ²
	f_Kjørevei (felles)	398 m ²
	o_Gatetun (areal som tilføres plan nr. 042)	63 m ²
Kombinert samferdselsanlegg:	o_Fortau/sykkelfelt/møbleringssone/annen veigrunn - grønt/tekn.	9.303 m ²

Bebyggelsens plassering, høyder og utnyttelsesgrad

Byggeområdene for Undervisning og Andre idrettsanlegg skal tilføres tilsvarende områder i plan nr. 042 (vedtatt januar 2020) og underlegges gjeldende reguleringsbestemmelser i den nevnte planen. Arealene skal opparbeides som en del av skolens og idrettsbyggets grøntarealer, og tillates ikke bebygget. Byggegrenser for skole og idrettsbygg er fastsatt i plan nr. 042.

Utforming

Følgende illustrasjoner viser planlagt utforming av nye Marcus Thranes vei øst, inkludert rundkjøring og kobling mot Kloppaveien og Marcus Thranes vei vest med oppgraderte busstopp. Videre forløp og kobling mot Fjellhamarveien inngår ikke i denne planen.

Illustrasjonene og beskrivelsen i dette avsnittet viser det som er planlagt per nå. Veianlegget er ikke detaljprosjektert. Det kan derfor bli foretatt justering av utformingen innen tiltakene skal etableres. Fremtidige tiltak må for øvrig være i henhold til det som er fastsatt i plankart og reguleringsbestemmelser.



Illustrasjon av planlagt løsning for Marcus Thranes vei, inkludert rundkjøring og busstopp. Norconsult



Planlagt rundkjøring med fokus på sikre kryssinger for mange trafikanter. Norconsult

Det overordnede grepet for nye Marcus Thranes vei er å utforme dagens veisystem på en bymessig måte. Gaten vil få redusert fart (40 km/t) og god tilrettelegging for mange trafikanter. Dette innebærer blant annet etablering av sikre kryssinger med opphøyde gangfelt, koblet sammen av gode traseer for gående og syklende i form av adskilte gang- og sykkelveier og fortau. Gangfeltene ved rundkjøringen er foreslått trukket tilbake fra sirkulasjonsarealet for å gi rom for ventende kjøretøy, og sørge for god sikt mot kryssingsstedene.

Det foreslås etablert sykkelfelt fra rundkjøringen østover mot Fjellhamarveien, hvor det er planlagt å koble dette sammen med en tilsvarende sykkeløsning ved en oppgradering av Fjellhamarveien. Sykkelfeltet er trukket bak busslommen ved Edvard Griegs vei for å hindre konflikt med bussene, og dermed øke trafikksikkerheten. Adkomstveier mot dagens BMI-Group-tomt planlegges utformet med vikeplikt for sykkelfeltene.

I tillegg til anlegg for mange trafikanter er det lagt stor vekt på god tilrettelegging for kollektivtrafikk med egne busslommer i tilknytning til hver av de tre hovedarmene i rundkjøringen. Busslommen i

Marcus Thranes vei øst (på motsatt side av planlagt idrettshall) erstatter et tidligere kantstopp, mens busslommene i Marcus Thranes vei vest og Kloppaveien er en oppgradering av eksisterende lommer.

Planlagte busslommer er dimensjonert med plattformbredde på minst 2,7 meter, og tilrettelagt for universell utforming. Lengden på oppstillingsplassene er 30 meter, med unntak av busslommen ved Edvard Griegs vei som er på 20 meter for å ivareta areal til opprettholdelse av krysset inn til boligområdet. Dette er basert på utbedringsstandard, godkjent løsning i henhold til Statens vegvesens norm.



Busslomme i Marcus Thranes vei øst, tilpasset fortsatt opprettholdelse av krysset mot Edvard Griegs vei. Norconsult



Busslomme i Kloppaveien ved Fjellsrud skole. Norconsult



Busslomme i Marcus Thranes vei vest. Norconsult

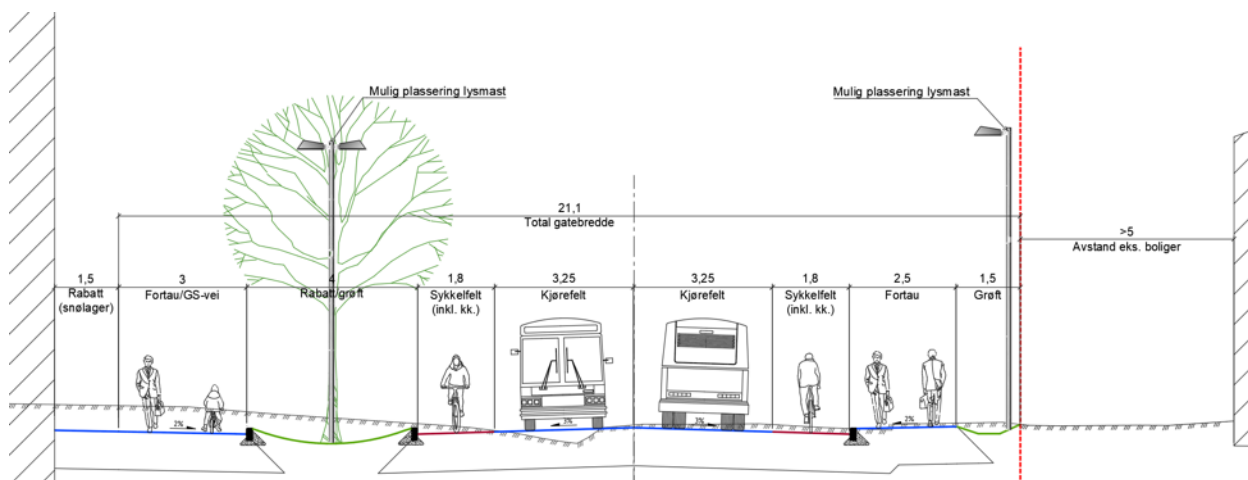
En grønt Rabatt på 4 meter er planlagt på nordsiden av Marcus Thranes vei, mot fremtidig idrettshall og boliger. Rabatten fungerer som et skille mellom kjørende og brukere av gang- og sykkelveien, og bidrar til å bryte opp de asfalterte flatene. Ved kryssene for adkomstveiene er rabatten utvidet til 5 meter for å ivareta en bredde der svingende biler kan stoppe for kryssene, slik at trafikksikkerheten økes.

Rabatten har også en viktig funksjon som trase for flomvei og snøopplag samt areal for tekniske anlegg i grunnen. Beplantning og øvrig møblering i rabatten detaljeres i en senere fase.

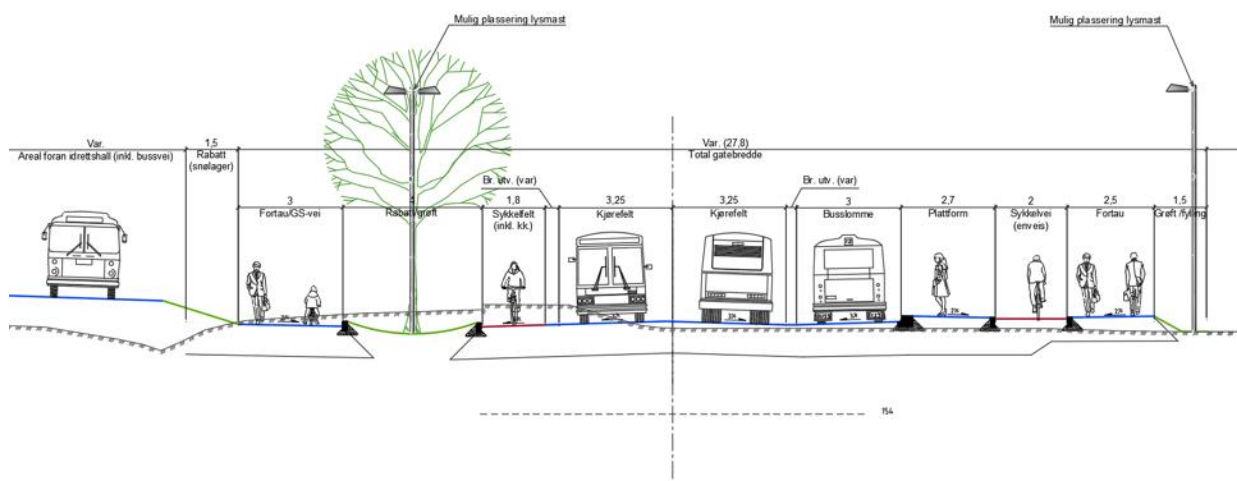


Rettsstrekket av Marcus Thranes vei, i retning østover mot Fjellhamarveien. Norconsult

Under vises planlagte gatesnitt med bredder for nye Marcus Thranes vei (øst), samt kobling mot eksisterende vei mot Marcus Thranes vei (vest) og Kloppaveien.



Marcus Thranes vei øst - snitt fra rettstrekket, i retning Fjellhamarveien. Norconsult



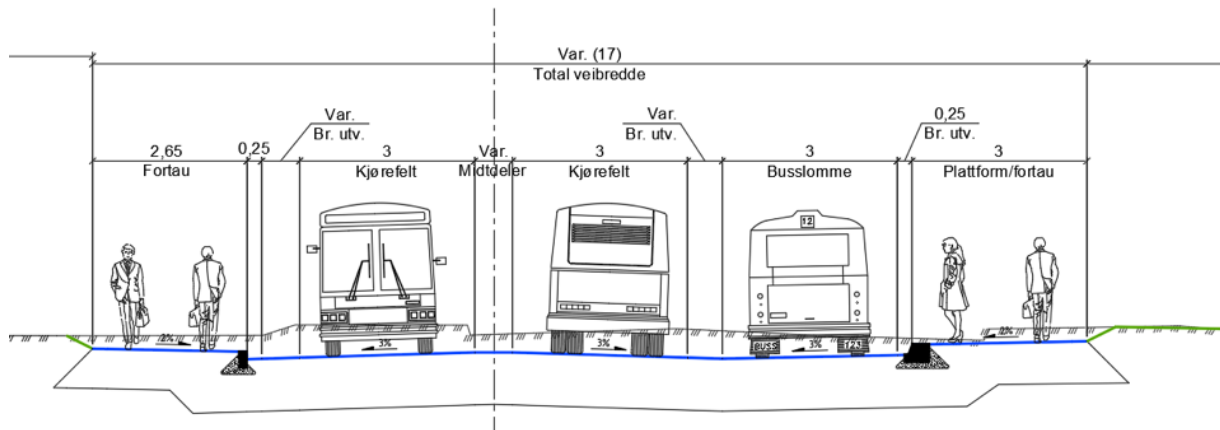
Marcus Thranes vei øst - snitt ved buss, i retning Fjellhamarveien. Norconsult

Nye Marcus Thranes vei øst (inkludert rundkjøringen) foreslås dimensjonert for vogntog i henhold til Statens vegvesens håndbøker. Tverrsnittet anbefales utformet som en gate med gjennomgående takfall på 3 %. Kjørefeltbreddene på 3,25 meter + kantsteinsklaring på 0,25 meter ivaretar dermed også buss og utrykningskjøretøy (brannbil). Kurver er breddeutvidet i henhold til gjeldende krav. Sykkelfelt foreslås med bredder på 1,8 meter inkludert kantsteinsklaring, som økes til 2 meter der sykkelfeltet føres bak busslomme. Busslomme foreslås med bredde på 3 meter, med en plattformbredde på 2,7 meter.

Fortauet mot boligbebyggelsen på sørsiden ivaretas med dagens bredder på 2,5 meter, i tillegg til en bredde på 1,5 meter i forkant av eiendomsgrenser til bruk for grøft/snøopplag og arealtilpasning. Eiendommer langs Marcus Thranes vei med parkering på egen tomt vil som i dag ha avkjørsel over fortau med nedsenk mot kjørebane, med vikeplikt for gående og syklende.

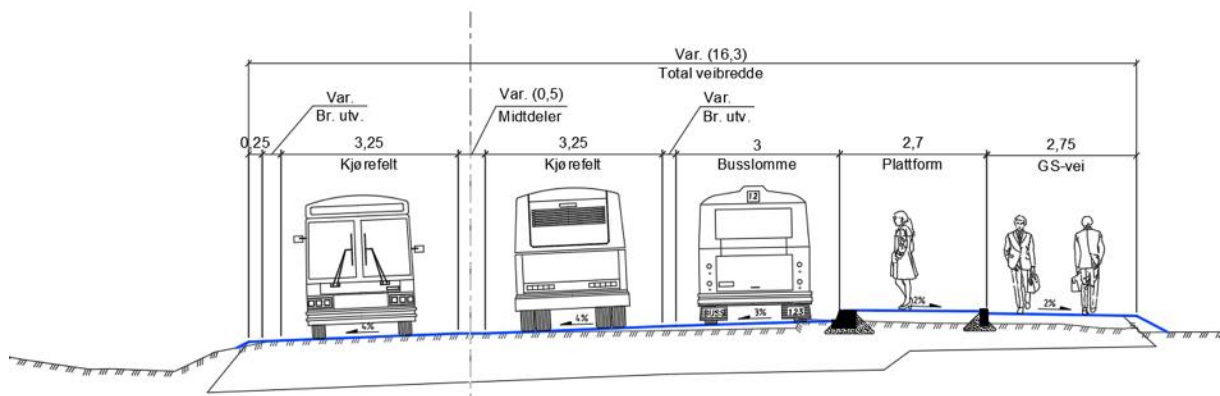
Mot nordsiden av veien foreslås en grøntrabatt på 4 meter, som skiller kjørebane fra en gang og sykkelvei på 3 meter. Et ytterligere areal på 1,5 meter på innsiden av gang- og sykkelveien er avsatt til rabatt/snølager. Totalt gir dette en gatebredde på 21,1 meter på rettstrekket (inkludert grøft mot boliger), der bredden økes i kurver, ved busstopp og i kryssområder.

Langs idrettshallen er det planlagt en separat bussvei som vist på figuren over, denne ligger imidlertid utenfor planområdet for Marcus Thranes vei.



Marcus Thranes vei vest - snitt med oppgradert busslomme, i retning vest. Norconsult

For Marcus Thranes vei vest for rundkjøringen (se figur over) planlegges det oppgradering av dagens busslomme. Kjørefeltbredder foreslås med 3 meter + 0,25 meter skulder (en øking fra dagens bredder 2,75 meter + 0,25 meter), med breddeutvidelse i kurven. Veien prosjekteres med 3 % gjennomgående takfall. Busslommen er 3 meter bred, med en plattform kombinert med fortau på 3 meter inkludert skulder. Fortauet på sørsiden mot Fjellsrud skole anbefales beholdt som i dag med bredde på 2,65 meter. Total veibredde varierer i kurven, med ca 17 meter for viste snitt.



Kloppaveien - snitt med oppgradert busslomme, i retning sør. Norconsult

Kloppaveien (se figur over) planlegges med en oppgradering av busslommen mot Fjellsrud skole. Kjørefeltbredder foreslås med 3,25 meter + 0,25 meter skulder/kantsteinklaring, med breddeutvidelse i kurven. Busslomme på 3 meter, med plattform på 2,7 meter med gang- og sykkelvei i bakkant på 2,75 meter inkludert skulder. Total veibredde varierer, med ca 16,3 meter i viste snitt.

Teknisk plan Marcus Thranes vei og Kloppaveien

Det ble utarbeidet en teknisk plan for veianlegget i forbindelse med reguleringsplan for ny Fjellhamar skole. Denne ble godkjent av Statens vegvesen (nå av Viken fylkeskommune). I forbindelse med at Marcus Thranes vei og Kloppaveien ble tatt ut av reguleringsplanen fra skolen og nå har vært gjenstand for egen detaljregulering er det gjort nye vurderinger av veianleggets utforming. Det har ført til en mindre justering av teknisk plan.

Adkomsten fra Marcus Thranes vei til Edvard Griegs vei er strammet opp og det er gjort plass for en busslomme nordøst for denne stikkveien. I tidligere utforming var adkomsten til Edvard Griegs vei foreslått stengt og bussholdeplass lå foran dagens kryssområde. Bakgrunnen for endringen er først og fremst knyttet til at brannvesenet har behov for tosidig adkomst til boligområdet i Edvard Griegs vei og tilstøtende område. Boligområdene sørøst for Marcus Thranes vei har i dag mulig adkomst for brannbil fra nevnte stikkvei fra Marcus Thranes vei og fra Fjellhamarveien.

Støy

Det er ikke regulert inn støyskjerming mot boliger langs Marcus Thranes vei og Kloppaveien. Se konsekvenser av planforslaget og temaet støy for vurdering av behov for støytiltak. Det kan oppstå støy over gjeldende grenseverdier for boligene langs veiene i forbindelse med anleggsfasen.

Teknisk infrastruktur

Vann- og avløpsanlegg

Kommunalt vann- og avløpsanlegg med kummer legges i en ledningsgrøft i asfaltert kjøreareal i Marcus Thranes vei og Kloppaveien. Tilknytning av eksisterende ledningsanlegg skal skje innenfor tiltaksområdet. Planlagt vann- og avløpsanlegg i Kloppaveien med tilknytning til eksisterende spillvannstunnel (NRA) skal være i drift satt ved ferdigstillelse av nye Fjellhamar skole. Det skal etableres brannkummer på hovedledningsanlegg for å ivareta brannvannsdekning.

Utskiftningen av eksisterende ledningsanlegg utføres hovedsakelig med utgangspunkt i følgende scenarier:

- Rehabilitering og sanering av eksisterende ledningsanlegg som ledd i gjennomføringen av kommunens tiltaksplan for fornyelse av ledningsnett (forankret i Hovedplan for vann og avløp).
- Etablering av nye ledningstraseer og/eller oppdimensjonering av eksisterende ledningsnett i forbindelse med ny bebyggelse.

Høyspent

Eksisterende regionale høyspentluftledning innenfor planområdet skal omlegges. Luftlinjen er likevel regulert med en faresone for høyspent, for å sikre at faresonen ivaretas inntil til luftledningene er omlagt. Faresonen vil fjernes fra reguleringsplankartet av Lørenskog kommune når luftlinjen er fjernet.

Overvannshåndtering og flomvei

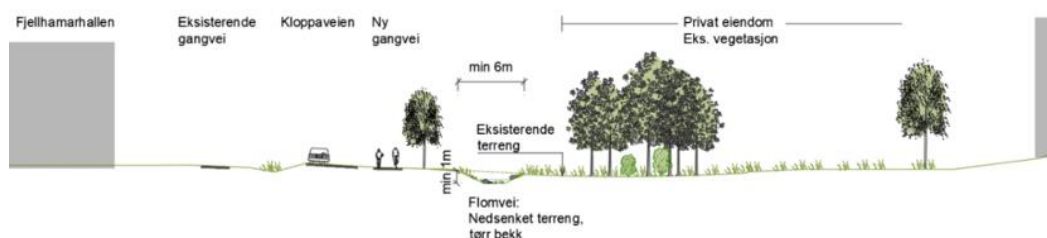
Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljprosjektering. Løsningen skal også godkjennes av kommunen. Løsninger for håndtering av overvann skal dimensjoneres for 200 års regn med en klimafaktor på minimum 1,5. Det skal redegjøres for behandling av overvann ved søknad om rammetillatelse. Krav om lokal overvannshåndtering gjelder også i bygge- og anleggsperioden.

Overvann planlegges håndtert i grøntrabatt langs nordsiden av Marcus Thranes vei. Sør for Marcus Thranes vei foreslås det å etablere en flomvei for kraftige regnhendelser på kommunal tomt gnr/bnr 107/1. Flomveien skal håndtere flomvann fra nedbørsfelt oppstrøms.

I Marcus Thranes vei tilknyttes overvannsledning til kummer i Kloppaveien og Fjellhamarveien. Sekundærledningsnett med forgrening til eksisterende og nye boliger tilknyttes hovedledningsanlegget.



Illustrasjon av planlagt flomvei som strekker seg fra undergangen under jernbanen, forbi fremtidig ny Fjellhamar skole og idrettshall og over Marcus Thranes vei og videre langs Kloppaveien. Illustrasjon: Norconsult.



Konsept for flomvei i snitt fra Kloppaveien, sett mot rundkjøringen. Illustrasjon: Norconsult.

Rekkefølgekrav

Før det gis rammetillatelse til tiltak:

- skal det foreligge en godkjent plan for omlegging og drift av all teknisk infrastruktur som blir berørt av tiltaket. Planen skal omfatte både anleggs- og driftsfasen, og skal inkludere avbøtende tiltak.

Før det gis igangsettingstillatelse til tiltak:

- skal overvannsplan for hele planområdet være godkjent av kommunen.
- skal plan for avbøtende tiltak mot masseutglidning i bygge-/ anleggsperioden foreligge.
- skal byggeplan for tiltaket være godkjent av fylkeskommunen.
- skal eksisterende høyspent i luftstrekk langs Marcus Thranes vei være nedlagt og erstattet av en ny trasé utenfor planområdet. Det tillates eventuell midlertidig omlegging eller opparbeidelse av veien dersom dette ikke er i konflikt med eksisterende luftstrekk.
- skal det foreligge godkjent tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn iht. forurensningsforskriften.

Før det gis brukstillatelse til ferdig opparbeidet samferdselsanlegget:

- skal felt o_Undervisning være ferdig opparbeidet som del av skolens grøntareal i plan nr. 042 for Fjellhamar skole (jf. § 4.1). Kravet gjelder ikke ved midlertidig omlegging/opparbeidelse av kjørevei o_KV1.

- skal felt o_Andre idrettsanlegg være ferdig opparbeidet som del av grøntareal rundt idrettshallen i plan nr. 042 (jf. § 4.2). Kravet gjelder ikke ved midlertidig omlegging/opparbeidelse av kjørevei o_KV1.
- skal felt o_GT være ferdig opparbeidet som del av gatetunet i plan nr. 042 for Fjellhamar skole (jf. § 5.2). Kravet gjelder ikke ved midlertidig omlegging/opparbeidelse av kjørevei o_KV1.
- skal det være sikret trygg kryssing av Marcus Thranes vei for gående og syklende.

ILLUSTRASJONSPROSJEKT

Vedlagte illustrasjonsplan, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en utforming av veianlegget i tråd med det som beskrives under kapittelet *Beskrivelse av planforslaget, Utforming*. Snittene illustrert under *Utforming* har anvist plassering med røde streker i illustrasjonsplanen.

KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

Planprogram, utarbeidet i forbindelse med områderegulering for Fjellhamar sentrum og fastsatt 28.01.2015, er gjeldende for planområdet.

Følgende temaer ble omtalt som beslutningsrelevante konsekvensutredningstemaer i vedtatt planprogram for Fjellhamar sentrum:

- Stedsanalyse og mulighetsstudie
- Forurensning i grunnen
- Transport
- Kulturminner og kulturmiljø
- Naturmangfold (dyre- og planteliv)
- Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)
- Sentrumsutvikling og handel
- Støy

Det er tatt utgangspunkt i listen for planprogrammet for områdereguleringsplanen og detaljreguleringen av nye Fjellhamar skole og gjort en justering med tanke på hva som anses som relevant for regulering av Marcus Thranes vei og Kloppaveien. Det er utarbeidet rapporter med vurderinger av konsekvenser for følgende temaer:

- Trafikk
- Støy
- Lokal luftkvalitet
- Geoteknisk vurdering
- Forurenset grunn
- Flom- og overvannsvurdering
- Risiko- og sårbarhetsanalyse

Et utdrag er rapportene med vurdering av konsekvenser for planforslaget er sammenfattet i dette kapittelet, sammen med vurdering av andre relevante tema.

Konsekvenser ifht. overordnede planer og mål

Planforslaget er i tråd med overordnede planer og mål.

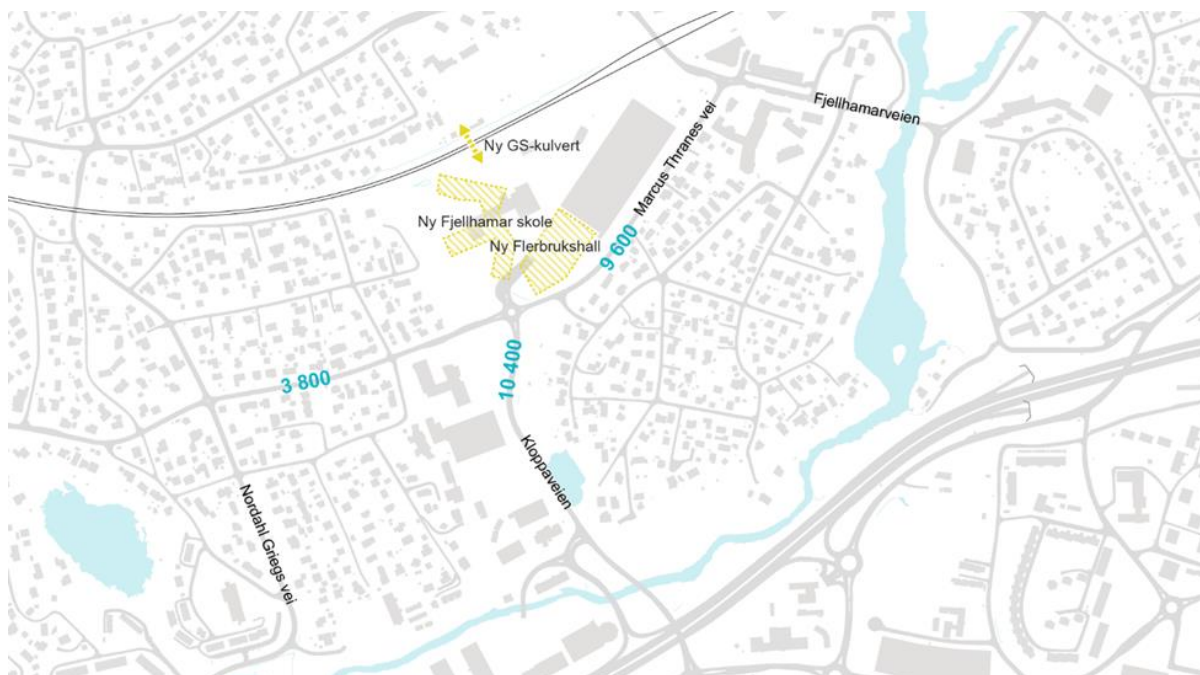
Trafikk

Forventet trafikkøkning

I forbindelse med utarbeidelse av Teknisk plan for Fjellhamar er det utarbeidet en trafikksimuleringsmodell for Fjellhamar. Det er beregnet fremtidig trafikkmengder for år 2040. Det er tatt hensyn til en rekke fremtidige utbyggingsprosjekter i nærområdet: Fjellsrud skole, nye Fjellhamar skole, Fjellhamar bruk (vest), Fjellhamar skole, Fjellhamar torg, Fjellhamar bruk (øst) og Fjellhamar øst. Se kartutsnitt i trafikknottet for lokalisering av utbyggingsprosjektene.

Trafikksimuleringsmodellen viser at det kan forventes om lag en dobling av trafikkmengden i Marcus Thranes vei og Kloppaveien i år 2040. Forventet trafikkøkning i Kloppaveien er ca. 5 000 ÅDT. I Marcus Thranes vei, vest og øst for Kloppaveien, er forventet trafikkøkning henholdsvis ca. 700 og 4 700 ÅDT. Forventete trafikkmengder i år 2040 er illustrert i figuren under.

Det vil bli mange barn og unge som krysser Marcus Thranes vei og Kloppaveien på vei mellom bolig, skole og fritidstilbud/idrett. God tilrettelegging for gående og syklende og trygge krysningspunkt vil derfor være viktig. Det vurderes at planforslaget sikrer et godt tilbud for myke trafikanter.



Beregnet ÅDT for år 2040, basert på modellert trafikkøkning og dagens registrerte trafikkmengder. Illustrasjon: Norconsult.

Trafikksikkerhetstiltak

I trafikksikkerhetsnotatet er det presentert en rekke forslag til trafikksikkerhetstiltak for permanent situasjon og for midlertidig situasjon. Se opplisting under. Den permanente situasjonen er når tiltakene i planforslaget for Marcus Thranes vei og Kloppaveien er gjennomført. Den midlertidige situasjon representerer en fase med midlertidig tiltak, for å kunne sikre trafikksikre løsninger for myke trafikanter til og fra nye Fjellhamar skole med eksisterende MTV, inntil planforslaget kan gjennomføres.

Foreslåtte tiltak permanent situasjon:

- Oppstramming av krysset Edvard Griegs vei x Marcus Thranes vei
- Redusert fartsgrense Marcus Thranes vei
- Etablere opphøyde gangfelt

- Etablere fartshumper (opphøyde gangfelt) i tilknytning til alle gangfelt over Marcus Thranes vei
- Etablere sykkelvei (3 meter) med fortau (2,5 meter) langs nordsiden av Marcus Thranes vei og utvide fortauet (3 meter) på sørsiden av Marcus Thranes vei.
- Måle og evt. forbedre/etablere belysning ved krysningspunkter

Med unntak av utformingen av felt for sykkel og felt for gående er alle de foreslåtte tiltakene lagt til grunn for planlagt utforming av veianlegg, redegjort for under kapittelet *Beskrivelse av planforslaget* og *Utforming*. Utforming av veianlegget legger opp til tosidig sykkelfelt og gang- og sykkelvei/fortau. En av de viktigste grunnene til at sykkelvei ble valgt bort, var at den blant annet ville krevd betydelig mer plass i kryss for å få til gode og trygge kryssløsninger. Ved å etablere et tilbud med sykkelfelt parallelt med gang- og sykkelvei og fortau åpner en for å skille de raske syklistene (gjennomgangssyklister) fra de mer saktegående brukergruppene, herunder skolebarn og øvrige gående i tilknytning til planlagt skole, idrettshall og boliger. Løsningen minimerer konfliktpunkter mellom brukere av sykkelfelt og gangvei-systemet. Det vurderes at trafiksikkerhetstiltakene ivaretas på en god måte med den planlagt utformingen av veianlegget.

Foreslåtte tiltak midlertidig situasjon:

- Oppstramming av avkjørselen til Fjellsrud skole og fjerne trafikkøya
- Oppstramming av krysset Edvard Griegs vei x Marcus Thranes vei
- Redusert fartsgrense Marcus Thranes vei og på nordlig del av Kloppaveien
- Montere skilt på begge sider av gangfelt over avkjørselen til Fjellsrud skole
- Etablere nytt opphøyd gangfelt, tilpasset fartsgrense 40 km/t, over Marcus Thranes vei, vest for krysset med Fjellhamarveien
- Etablere opphøyd gangfelt
- Etablere fartshumper (opphøyde gangfelt) i tilknytning til alle gangfelt over Marcus Thranes vei
- Midlertidig langsgående anlegg for myke trafikanter langs nordsiden av Marcus Thranes vei, på strekningen mellom Kloppaveien og Fjellhamarveien. Standarden bør muliggjøre snørydding om vinteren
- Måle og evt. forbedre/etablere belysning ved krysningspunkter
- Etablere gode forbindelser til ny undergang på nordsiden av jernbanesporene, slik at skoleelever benytter denne framfor eksisterende undergang ved togstasjonen og går/sykler videre langs Marcus Thranes vei

Det er antatt at midlertidig situasjon vil være nesten hele skoleløpet til en barneskoleelev. Barne- og ungdomsskoleelever med bosted øst for skolene vil i stor grad benytte Marcus Thranes vei som skolevei. I tillegg vil det være mange gående og syklende som beveger seg langs Marcus Thranes vei på vei til/fra togstasjonen, fritidsaktiviteter, idrettsanlegg, jobb, osv. Det anbefales derfor at det tilbys et midlertidig langsgående anlegg for myke trafikanter på nordsiden av Marcus Thranes vei, fra første dag nye Fjellhamar skole og flerbrukshall er åpen. Et tosidig anlegg er viktig for å unngå kryssing av Marcus Thranes vei, som vil få betydelig økt trafikkmengde i lys av planlagt aktivitet og boligutbygging, og få gode forbindelser mellom nordsiden av Marcus Thranes vei og øvrig gang- og sykkelveinett.

Naturmangfold

Vurdering av konsekvenser av planforslaget

Tiltakene vurderes ikke å ha konsekvenser for verdifullt naturmangfold.

I Teknisk hovedplan for Fjellhamar sentrum er det presentert planer for å styrke naturverdiene i den intakte grøntstrukturen på sørøstsiden av rundkjøringen i Marcus Thranes vei/Kloppaveien og videre sørover langs østsiden av Kloppaveien.

Hindre spredning av fremmede arter

Under kartleggingen i 2018 ble det funnet flere forekomster av uønskede fremmede arter langs Marcus Thranes vei og Kloppaveien, som vil kunne spre seg kraftig i forbindelse med anleggsarbeider. Flere av disse er i kategorien SE, «svært høy risiko».

I henhold til naturmangfoldloven (nml.) § 28 skal den som setter i verk virksomhet eller tiltak som kan medføre spredning av fremmede arter treffe tiltak for å hindre dette. Forskrift om fremmede organismer §§ 18-24 stiller generelle krav til aktsomhet og gir mer detaljerte bestemmelser om tiltak som skal iverksettes for å unngå spredning, blant annet når det gjelder undersøkelser, risikovurdering og massehåndtering.

Det vil være viktig å følge godkjente prosedyrer når det gjelder gjenbruk, graving, mellomlagring, transport og deponering av masser med fremmede arter.

Vurdering av naturmangfoldloven (nml.) §§ 8-12

I henhold til nml. § 8 skal det foreligge et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag når det fattes offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet. Naturverdiene i planområdet er tidligere vurdert av Biofokus i 2014 i forbindelse med regulering av industriområdet på Fjellhamar og av Norconsults biologer i forbindelse med Teknisk hovedplan for Fjellhamar sentrum. Det er i tillegg gjennomført en detaljkartlegging i forbindelse med reguleringsplan for Fjellhamar skole og idrettsanlegg (plan-ID: 042). Kunnskapsgrunnlaget vurderes følgelig til å være godt og det er liten sannsynlighet for uoppdagede naturverdier.

I nml. § 9 kreves det at man legger et føre-var-prinsipp til grunn for vurderingene i tilfeller hvor det hersker usikkerhet i vurdering av verdiene og hvordan disse vil bli påvirket av en utbygging. I dette planarbeidet er graden av usikkerhet liten og føre-var-prinsippet er i liten grad aktuelt.

Tiltaket kommer ikke i konflikt med verdifulle naturverdier som vurderes til å være under påvirkning av en utilbørlig samlet belastning (nml. § 10) i nasjonal målestokk.

Det legges til grunn for denne vurderingen at tiltakshaver etterfølger prinsippene i nml. §§ 11 og 12 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og at man skal benytte miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

Kulturminner

I grøntdraget sørover langs østsiden av Kloppaveien har det fra hovedjernbanen tidligere gått en jernbanelinje til Losby for bruk i tømmerfrakten.

Automatisk fredete kulturminner: Fylkeskommunen har ingen merknader.

Nyere tids kulturminner: Fylkeskommunen kan ikke se at tiltaket i vesentlig grad berører nasjonale eller regionale kulturminnehensyn.

Støy

Det er utført støyberegninger for 0-alternativet og planlagt fremtidig situasjon med hensyn på årsdøgnmidlet støynivå (L_{den}). I tillegg er det laget et differansekart som viser endring i støynivå mellom disse. Det er veigeometrien som skiller 0-alternativet og alternativet fremtidig situasjon. I 0-alternativet er det tatt utgangspunkt i dagens veisystem og trafikkmengder samt fremtidig utbygging av boliger og skole beskrevet i trafikknotatet. I beregning for alternativet fremtidig situasjon er

planlagt ny veigeometri lagt til grunn, i tillegg til trafikkmengder og fremtidig utbygging som i 0-alternativet.

Støykart for alternativet fremtidig situasjon viser at de fleste boligene langs Marcus Thranes vei får en liten reduksjon i støynivå, ca 0 - 2 dB, med ny regulert veiløsning. Dette skyldes hovedsakelig den planlagte fartsreduksjonen fra 50 km/t til 40 km/t. Tre boliger ved den nye rundkjøringen (Edvard Griegs vei 17A og 17B, samt Marcus Thranes vei 15B) vil få en økning av støynivå på 1 - 3 dB, men ingen boliger vil få økning i støynivå over 3 dB.

I henhold til gjeldende praksis og anbefalinger gitt i støyretningslinjen T-1442 vil det ikke være behov for videre vurdering av støytiltak for boliger i området med hensyn til planlagte veiendring. Vanlig praksis er at så lenge støynivåene går ned, gjøres ikke vurdering av tiltak selv om boligene fra før er støyutsatt og ligger i gul eller rød sone. Dersom støynivåene går opp som følge av planlagte veiendring, må økningen være over 3 dB for å utløse vurdering av støytiltak. Det er derfor ikke krav om støyskjermer, ettersom de aller fleste boligene får redusert støynivå samt at de tre boligene som får økning ikke får økning av støynivå på over 3 dB

Støy i anleggsperioden

Det er ikke utført støyberegninger for anleggsperioden ettersom det nå ikke foreligger tilstrekkelig detaljerte fremdriftsplaner/etappeplaner. Normalt vurderes anleggsstøy mer detaljert i byggeplan. Basert på erfaringsdata og avstand mellom planområdet og omkringliggende støyfølsom bebyggelse, forventes det imidlertid at de nærmeste boligene i området vil få støynivåer over gjeldende grenseverdier i deler av anleggsperioden.

Det er i utgangspunktet entreprenørens ansvar å planlegge arbeidene på en måte som ikke gir støyulempen for beboerne i nabolaget utover grenseverdiene i støyretningslinjen T-1442, eventuelt øvrige gjeldende bestemmelser/myndighetskrav. Aktuelle avbøtende tiltak kan være midlertidig støyskjerming, driftstidsbegrensinger, bruk av støysvake maskiner m.m. Det er også entreprenørens ansvar å følge de foreskrevne rutiner for nabovarsel.

Ulemper som berørte naboer opplever ved bygg- og anleggsaktiviteter kan ofte reduseres ved at anleggsansvarlig har en åpen dialog med naboer og lokale myndigheter. Fremdriften blir lettere når alle parter vet hva som er i vente, spesielt når bransjen kan vise til et allment og godt dokumentert beslutningsgrunnlag.

Luftkvalitet

Lokal luftkvalitet i planlagt situasjon

Det er foretatt utredning av lokal luftkvalitet for planforslaget. Utredningen er basert på tidligere modellert lokal luftkvalitet i planområdet for år 2018 og 2030, i forbindelse med regulering av ny Fjellhamar skole. Beregningene ble da basert på trafikkanalyse av Asplan Viak (Fjellhamar – Trafikkutredning, 2018). Den gang viste modelleringene ikke til noen overskridelser av grenseverdiene i T-1520 i fremtiden. Nedgang i beregnet luftforurensning fra år 2015 kunne forklares med at bilparken vil forbedres seg frem mot 2030, i tillegg til at det forventes stor variabilitet i luftsonekart fra år til år.

Oppdatert trafikkanalyse for dette planforslaget viser at trafikkmengden i Marcus Thranes vei og Kloopaveien er forventet å øke til over 8 000 ÅDT. Det er trolig at økt trafikkmengde vil resultere i større utslipp fra trafikk og spesielt med hensyn til partikler. Høyere andel elbiler vil bidra til å redusere utslippet av nitrogendioksid (NO₂), mens utslippet av svevestøv (PM₁₀) fortsatt primært vil komme fra svevestøv fra slitasje på veien. Dvs. at utslipp av PM₁₀ avgjøres mer av antall kjøretøy, enn type kjøretøy.

Det er derfor en risiko for at området rundt veiene likevel vil ligge i gul luftforurensningssone i fremtiden, da for svevestøv, på grunn av den forventede økningen av trafikkmengden. Boliger og skoler er følsomme når det gjelder luftforurensning. Det er derfor viktig å skjerme boliger og skoler nært veiene med f.eks. vegetasjon. Det vil også være viktig med renhold av veiene for å forhindre oppvirvling av svevestøv.

Lokal luftkvalitet under anleggsarbeidet

Anleggsarbeider og anleggstrafikk vil lokalt være en belastning for nærmiljøet. Det må forventes lokale støvplager som følge av anleggsarbeidet. Det vil være nødvendig med avbøtende tiltak for å minimalisere støvflukt til omgivelsene.

Følgende avbøtende tiltak anbefales gjennomført i anleggsperioden:

- Støvdemping med vann og eventuelt støvbindende kjemikalier ved utgraving av støvende masser.
- Vanning ved støvende rivearbeider.
- Regelmessig vask og feiing av anleggsveier med hardt dekke.
- Støvdemping ved vanning av anleggsområde og anleggsveier. Støvbindende kjemikalier bør vurderes.
- Vask av anleggskjøretøy før utkjørsel på offentlig vei.
- Regelmessig vask og feiing av veier med hardt dekke i nærområdet.
- Tildekking av last hvis støvspredningen blir stor ved transport av masser.

Grunnforhold

Områdestabilitet

Det er vurdert områdestabilitet for planområdet i rapport vedlagt planforslaget. Området vurderes som tilfredsstillende med tanke på områdestabilitet i henhold til NVEs veileder 7/2014 «Sikkerhet mot kvikkleireskred». Rapporten vurderer kun områdestabilitet. Vurderinger rundt lokal stabilitet og andre geotekniske problemstillinger i forbindelse med oppgradering av veien må vurderes i videre detaljprosjektering.

Forurensning

Planforslaget vil medføre terrenginngrep i områder som er innenfor eller grenser til BMI-Group-tomta hvor det er påvist forurensning i grunnen. Marcus Thranes vei/Kloppaveien med tilgrensende sideareal kan også være lett forurenset av avrenning fra vei eller av kjemikalier fra VA-ledninger. I henhold til forurensningsforskriftens kapittel 2, § 2-4 er det krav til supplerende prøvetaking og utarbeidelse av en tiltaksplan for forurenset grunn i forkant av terrenginngrepene.

Tiltaksplanen skal beskrive bl.a. gravebehovet knyttet til tiltaket, håndteringsmåte for massene som berøres, tiltak for å hindre spredning av forurensning under anleggsarbeidene, etc. Tiltaksplanen må oppfylle kravene gitt i forurensningsforskriftens kapittel 2, § 2-6, samt behandles og godkjennes av Lørenskog kommune.

Dersom det påvises ytterligere forurensning i forbindelse med supplerende prøvetaking innenfor planområdet, forventes det at forurensningen er begrenset til øverste meter eller løsmasser over stedlig leire.

Kravet til utarbeidelse av tiltaksplan er også omfattet av reguleringsbestemmelsene § 3-1, § 3-2 i reguleringsplanforslaget.

Teknisk infrastruktur

Planlagte tiltak på Marcus Thranes vei og Kloppaveien sammen med den store utbyggingen i omkringliggende område på Fjellhamar medfører at ledningsanlegg innenfor planområdet må ombygges. Foreslåtte traséer og antatte dimensjoner på nytt ledningsanlegg for vann, spillvann og overvann innenfor planområdet er gjort rede for i Teknisk hovedplan for Fjellhamar.

Nytt ledningsanlegg i Kloppaveien:

Innenfor planområdet skal det i Kloppaveien etableres nytt VA-anlegg som vil knytte sammen Marcus Thranes vei øst og vest samt området mellom Bjørn Farmanns vei (på nordsiden av jernbanen) og Marcus Thranes vei, inkludert ny Fjellhamar skole. Deler av utbyggingsområdet på den tidligere BMI-Group-tomten, øst for nye Fjellhamar skole, vil også tilknyttes anlegget.

Tiltaket omfatter nytt påslippspunkt til Nedre Romerike Avløpsselskap sin avløpstunnel i Kloppaveien. Påslippspunktet vil bidra til kraftig redusert påslippsmengde til Granlund bro. Man er avhengig av dette tiltaket for at ny Fjellhamar skole skal kunne setes i drift.

Nytt ledningsanlegg Marcus Thranes vei vest:

Den planlagte ombyggingen av Fjellsrud skole utløser behov for omlegging av kommunalt ledningsanlegg over tomta. Dette omfatter ny ledningstrase i Marcus Thranes vei fra Kloppaveien til kumsett ved reguleringsgrense i vest.

Det er også iverksatt forprosjekt for rehabilitering av ledningsanlegg for Langgrunna. Dette danner grensesnitt for ledningsanlegget vest i Marcus Thranes vei.

Nytt ledningsanlegg i Marcus Thranes vei øst:

Ny ledningstrase i Marcus Thranes vei oppgraderes i forbindelse med behovet for å samle VA-anlegget i en grøft i nytt gatetverrsnitt og for å kunne håndtere større spillvannsmengder fra utbyggingsområdet på den tidligere BMI-Group-tomten. Sekundærledningsnett med forgrening til eksisterende og nye boliger tilknyttes hovedledningsanlegget.

Brannvannsdekning:

Det må etableres tilstrekkelig antall brannvannuttak i nye vannkummer i henhold til VA-norm for Lørenskog kommune og Nedre Romerike brann- og redningsvesen.

Behov for slokkevannsmengde vil normalt være samlet 50 l/s fordelt på ett eller flere uttak. Det antas at det er tilstrekkelig tilgang til brannvann fra offentlig ledningsnett. Det bør vurderes i det videre detaljarbeidet om dette skal fastslås ved en tappeprøve.

Kraftledninger

Hafslund Nett/Elvia er konsesjonshaver og netteier i området. Alle lavspent- og høyspentanlegg eies og driftes av Hafslund Nett/Elvia. Luftledningene gjennom planområdet skal omlegges.

Overvann

Det er utarbeidet et notat for vurdering av håndtering av flom og overvann innenfor planområdet. Planlagt grøntribatt langs Marcus Thranes vei og Kloppaveien har kapasitet til å ivareta en trygg flomvei ved 200-års nedbørshendelse. Overvannsledningene vil håndtere til og med 20-årsnedbør. Det er lite fall i området. Dette må ivaretas ved dimensjoneringen av anlegget.

For å begrense overvannsmengdene til kommunens overvannsnett bør det etterstrebes å gjøre flere lokale overvannstiltak. Generelt anbefales det å benytte åpne løsninger så fremt dette er mulig.

Forslag til ulike åpne løsninger:

- Regnbed/Vadi (grønn forsenkning)
- Grøntarealer med lokale oppsamlingspunkter for overvann
- Gjennomtrengelige/permeable flater
- Åpne renner/vannspeil

Dersom dette ikke er mulig/tilstrekkelig benyttes lukkede løsninger som fordrøyningsmagasin i rør/pukk. Valg av løsninger gjøres i forprosjektfase.

Fremtidige flomveier

Fremtidige flomveier er utredet i forbindelse med Teknisk hovedplan for Fjellhamar. Det planlegges etablert en ny flomvei gjennom Fjellhamar, se illustrasjon av flomveien under kapittelet *Beskrivelse av planforslaget* og undertemaet *Overvannshåndtering og flomvei*. Behovet for flomveien knytter seg til etablering av ny undergang ved jernbanen, planlagt i forbindelse med utbygging av ny Fjellhamar skole. Undergangen vil lede overvann som tidligere ble håndtert på nordsiden, til sørsiden av jernbanen, og har bl.a. som formål å forbedre situasjonen for boliger på nordsiden som er utsatt for flom i dag.

Vannmengdene ved flom vil bli større gjennom området. Situasjonene i de flomutsatte områdene vil forverres. Ved å oppgradere Marcus Thranes vei vil avrenningsmønsteret endres. Overvann som tidligere ble ledet til østsiden av Kloppaveien, vil ledes på vestsiden.

Tiltak som bør gjennomføres ved oppgradering av Marcus Thranes vei er store stikkrenner under rundkjøringen. Disse skal lede de største vannmengdene, fra flomveien gjennom skoletomten, fra nordsiden av rundkjøringen til sørsiden. Ved 200-års flom vil ikke rørene kunne håndtere hele flommen, og resterende vann vil måtte krysse over Marcus Thranes vei. Det må etableres en trasé over veien som leder vannet trygt over og videre langs østsiden av Kloppaveien.

Konsekvenser for barn og unge

Planforslaget vurderes å ha svært positive virkninger for barn og unge, ettersom det skal tilrettelegges for trygge gang- og sykkelveier/fortau langs deler av Marcus Thranes vei og Kloppaveien. Med tryggere ferdsel gis barn og unge økt mobilitet. Se for øvrig vurderinger under temaet trafikk.

Eierforhold

Gatetun og byggeområdene for undervisning og idrettsanlegg overtas av kommunen. Veigrunn vil tilhøre Viken fylkeskommune også i fremtiden.

Konsekvenser for eksisterende avkjørsler langs Marcus Thranes vei

For forbindelse med ny trasé for Marcus Thranes vil det blir behov for noen justeringer av eksisterende avkjørsler. Det er i planleggingen av lagt vekt på å tilpasse seg best mulig mot eksisterende eiendommer så langt krav for lengdefall for ny veigeometrien tillater dette.

Langs eksisterende eiendommer på store deler av rettstrekket i Marcus Thranes vei ligger ny vei omtrent på dagens høydenivå, med lite konsekvenser for eksisterende avkjørsler (gjelder for bolig nr. 91, 93 og 95, 95B.). Ellers kan det blir nødvendig med følgende:

- For bolig i Marcus Thranes vei 17A som berøres av justering av Edvard Griegs vei ligger nye høyder ved avkjørsel på samme som nivå i dag.
- Langs eiendom for bolig i Marcus Thranes vei 15B og 89 vil terrenget heves ca 0,5m ved anlegning av nytt fortau og busslomme, med fyllingsfot som ligger utenfor privat eiendom.

- Avkjørsel til eiendom i Marcus Thranes vei 89 treffer eksisterende terreng høyde, men har stor differanse i stigning mellom nytt fortau og terreng på privat tomt, slik at det er aktuelt å heve høydenivået på gårdsplassen for å unngå et markant høybrekk i overgang mot fortau.
- Felles avkjørsel til eiendommene i Marcus Thranes vei 97, 97B, 99 og 99B ligger ca 20cm under ny fortaushøyde og vil kreve utfylling på tomten for treffe høyder i planlagt Marcus Thranes vei.
- Felles avkjørsel/vei til bolig i Marcus Thranes vei nr. 100, 100B, 103 og 103B ligger ca 24 cm under ny fortaushøyde, og krever oppfylling innover veien for å tilpasses fremtidig Marcus Thranes vei.

Økonomiske konsekvenser

Det skal forhandles om en utbyggingsavtale knyttet til pågående arbeid med områdereguleringsplan for Fjellhamar sentrum. Målet med avtalen er å sørge for finansiering av nødvendig infrastruktur i området.

Juridiske konsekvenser

Sammen med plankartet er reguleringsbestemmelsene juridisk bindene for fremtidige arealdisponeringer innenfor planområdet. Dette gjelder fra reguleringsplanen er vedtatt. Illustrasjonsplanen vedlagt planforslaget viser en planlagt utforming, men løsningene kan justeres så lenge det er i tråd med plankart og reguleringsbestemmelser.

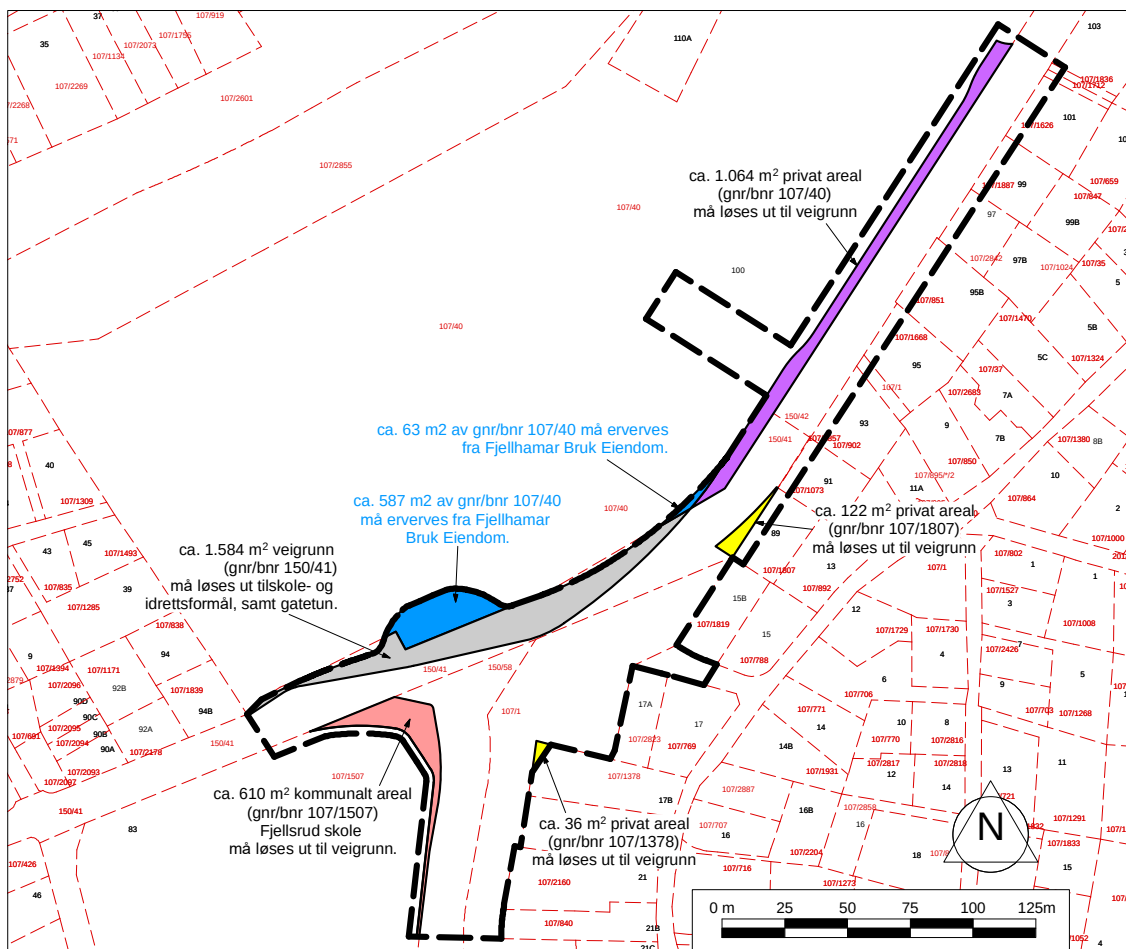
Private hjemmelshavere som får regulert offentlig veiareal på sin eiendom må avstå grunn. Regulert midlertidig anleggsområde gir grunnlag for å benytte arealene i en anleggsperiode. Etter anleggsfasen skal området ryddes og tilbakeføres til sitt opprinnelige formål og tilstand, eller annen avtalt utforming.

Følgende arealer må erverves til veigrunn:

gnr/bnr 107/1507, Marcus Thranes vei 83:	ca. 610 m ²	Fjellsrud skole
gnr/bnr 107/40, Marcus Thranes vei 100:	ca. 1.064 m ²	Fjellhamar Bruk Eiendom/Solon
gnr/bnr 107/1807, Marcus Thranes vei 89:	ca. 122 m ²	Anna og Han Ngoc Nguyen
gnr/bnr 107/1807, Edvard Griegs vei 17b:	ca. 36 m ²	Ngoc og Loc Hann

Følgende arealer må løses ut og tilføyes skole og idrettsformål, samt gatetun, i plan nr. 042:

gnr/bnr 150/41, Fv 355 Marcus Thranes vei:	ca. 1.584 m ²	Viken fylkeskommune/Statens vegvesen
gnr/bnr 107/40, Marcus Thranes vei 100:	ca. 63 m ²	Fjellhamar Bruk Eiendom/Solon
gnr/bnr 107/40, Marcus Thranes vei 100:	ca. 587 m ²	Fjellhamar Bruk Eiendom/Solon



Areal som må løses ut.

Konsekvenser i anleggsperioden

Konsekvenser i anleggsperioden er vurdert særskilt under kapitler der dette er aktuelt. Det foreslås et midlertidig anleggsområde for arealer som er vurdert som nødvendige å benytte i en anleggsperiode.

Anleggstrafikken skal gå rett ut på fylkesvei.

Risiko og sårbarhet

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) av planforslaget, i henhold til krav i plan- og bygningsloven § 4-3. Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Ustabil grunn
- Ekstremnedbør (overvann)
- Trafikkforhold
- Eksisterende kraftforsyning
- Transport av farlig gods
- Sårbare bygg

Planområdet fremsto ikke med forhøyet sårbarhet for noen av hendelsene og det derfor ikke utført noen hendelsesbaserte risikoanalyser.

Det er allikevel, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet nedenfor og må følges opp i det videre planarbeidet.

Avbøtende tiltak

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ustabil grunn	Vurderinger rundt lokal stabilitet og andre geotekniske problemstillinger i forbindelse med oppgradering av veien må vurderes i videre planfaser av geoteknisk rådgiver.
Ekstremnedbør/overvann	Prosjektering og utforming av overvannshåndtering må ta hensyn til forventede klimaendringer med styrtregneepisoder og endret nedbørintensitet, som nedfelt i planbestemmelsene.
Trafikkforhold	Gjennomføre foreslåtte tiltak som er fremmet i trafikknotatet slik at trafiksikkerheten ivaretas i planområdet.
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy	Etterkomme krav til fremkommelighet for utrykningskjøretøy gitt (TEK17 § 11-17) og legge disse til grunn ved videre prosjektering. Veiledningen <i>Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap</i> må også legges til grunn for dette. Det må videre sikres fremkommelighet i anleggsfase.
Sårbare bygg	Trafiksikkerheten for myke trafikanter til og fra eksisterende Fjellhamar skole, Fjellsrud skole og Bruget barnehage må ivaretas i anleggsfasen og i det som omtales som «midlertidig fase» i trafikknotatet.

Framdrift

Ferdig utbygging av veianlegget iht. planforslaget forventes å bli knyttet til utbyggingstrinn i områdereguleringsplan for Fjellhamar sentrum, som er under utarbeidelse. Dette må tas nærmere stilling til i områdereguleringsprosessen med tilhørende utbyggingsavtale.

I forbindelse med bygging av ny Fjellhamar skole skal det etableres en midlertidig gang-/sykkelløsning innenfor planområdet som skal sikre trygg skolevei inntil permanent løsning etableres.

BEMERKNINGER

Varsel om oppstartsvarsel mars 2020

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 25. mars 2020 i Romerikes Blad og på Lørenskog kommunes hjemmeside. Høringsinstanser, grunneiere og andre rettighetshavere ble varslet i e-post eller brev datert 24. mars 2020. I forbindelse med en mindre utvidelse av planområdet inn i Edvard Griegs vei, ble det utsendt varsel om dette til berørte naboer 25. juni 2020.

Forhåndsuttalelse i forbindelse med varsling av oppstart:

1. Viken fylkeskommune

Viser til felles mål for Oslo og Akershus om at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Fylkeskommunen mener det er viktig at det etableres trygge ferdelsforbindelser for myke trafikanter, og anser dette arbeidet som et positivt tiltak for å nå nullvekstmålet.

Viser til at de er utarbeidet teknisk plan for strekningen som er godkjent av Statens vegvesen. Fylkeskommunen ber om å få oversendt endelig teknisk plan til godkjenning. Fylkeskommunen må

godkjenne teknisk plan før reguleringsplanen blir vedtatt. Det må reguleres inn midlertidig anleggsbelte langs veiene. Kommunen anbefales, gjennom utbyggingsavtale, å sikre finansiering og at reguleringsbestemmelsene sikrer gjennomføring.

Fylkeskommunen forutsetter at tiltakene planen legger til rette for ikke reduserer muligheten for å oppfylle krav og miljømålene i den regionale vannforvaltningsplanen. Det forutsettes at tiltaket ikke forringer vannforekomsten i området Leira - Nitelva.

Det forutsettes at retningslinjene for håndtering av masser i Regional plan for masseforvaltning i Akershus legges til grunn i det videre planarbeidet.

Fylkeskommunen kan ikke se at tiltaket i vesentlig grad berører nasjonale eller regionale kulturminnehensyn.

Forslagsstillers kommentar: *Uttalelsen er tatt til følge, og vil bli fulgt opp videre. Det er satt av plass til regulering av midlertidige anleggsområder i varslet planavgrensning. Vedr. godkjenning av teknisk plan for veianlegget, vises det til avklaring med Viken fylkeskommune: Teknisk plan skal sendes inn til fylkeskommunen for godkjenning bare dersom plan godkjent av Statens vegvesen 26.09.2019 blir endret.*

Etter innspill fra høringsrunden er det besluttet å ikke stenge de to tverrveiene mellom Marcus Thranes vei (MTV) og Edvard Griegs vei (EGV). Dette medførte en mindre endring av godkjent veigeometri for å gjennomrette krysset mellom MTV og søndre tverrvei, og tilpasse utformingen av bussholdeplassen ved krysset. Endringen av veigeometrien er godkjent av Viken fylkeskommune 22.08.2020. Se også svar til uttalelse nr. 14.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

2. Fylkesmannen i Oslo og Viken

Følgende statlige planretningslinjer gir relevante føringer for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

Videre vises det til Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene for 2019 og Fylkesmannen i Oslo og Vikens forventninger til kommunal arealplanlegging 2019-2020.

Forslagsstillers kommentar: *Uttalelsen er tatt til følge, og vil bli fulgt opp videre.*

Kommunedirektørens kommentar:

Fylkesmannen viser til gjeldende retningslinjer og forventningsbrev.

3. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren for flom, erosjon, skred og overvann. Hensynet til klimaendringer skal også vurderes. Hensynet til flom må også sees i sammenheng med lokal overvannshåndtering og tilstrekkelige fordrøynings tiltak. Reguleringsplanen må ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig. Dersom planen berører NVE's saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.

Forslagsstillers kommentar: *NVE's generelle råd og veiledning er tatt til følge, og vil bli fulgt opp videre.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

4. Nedre Romerike brann- og redningsvesen (NRBR)

"Normalprofil/generelt tverrsnitt" av Marcus Thranes vei som er vist i oppstartsvareselet, har kjørefelt med planlagt bredde på 3,25 meter. I henhold til NRBR's retningslinjer skal kjøreveier for brannbil ha bredde 3,5 meter + 0,25 meter fri skulder på hver side.

Det er viktig at prosjektet ikke påvirker bilveier i området på en u hensiktsmessig måte, med hensyn til tilrettelegging og framkommelighet for utrykningskjøretøy, verken i anleggsperioden eller for ettertiden. Før veier eventuelt sperres for inn-/utkjøring, må det avklares om dette vil få konsekvenser for brannvesenets framkommelighet og innsatsmuligheter til eksisterende og eventuell framtidig bebyggelse. Til alle bebygde arealer bør det være to uavhengige adkomstmuligheter. Kun én kjørbare adkomstvei til et område gjør brann- og ulykkesberedskapen svært sårbar. NRBR ber om å bli holdt orientert i det videre planarbeidet.

Forslagsstillers kommentar: NRBR's uttalelse er blitt vurdert og er delvis tatt til følge.

"Normalprofil/generelt tverrsnitt" av Marcus Thranes vei er hentet fra teknisk plan som er godkjent av Statens vegvesen/Viken fylkeskommune. Forslagsstiller ser derfor ingen grunn til å endre noe på dette.

Bredde på vei er kontrollert mot NRBR's retningslinjer. I retningslinjene stilles det krav til framkommelighet for kjøretøyklasse lastebil (L) eller større (iht. retningslinjer i SVV's håndbok N100). Veisystemet i planforslaget for MTV er dimensjonert for framkommelighet for vogntog (VT), og oppfyller dermed også krav til lastebil. Veibredde på 3,5 m + 0,25 m skulder gjelder for adkomstvei/boligvei uten midtlinje og omfatter den totale kjørebanebredden, for planlagt Marcus Thranes vei er den tilsvarende kjørebane totalt $3,25 + 3,25 \text{ m} = 6,5 \text{ m}$ bred + skulder.

Det er også gjort en vurdering av konsekvenser for stenging av Edvard Griegs vei, og mulighet for alternative adkomstveier til boligområdet. Av hensyn til adkomst for brannbil er det gjort justeringer på veigeometrien for å opprettholde adkomst via Edvard Griegs vei også i fremtidig løsning. Justeringen av veigeometrien i Marcus Thranes vei, for å opprettholde krysset med søndre tverrvei, er godkjent av Viken fylkeskommune 22.08.2020.

Planlagt justering av søndre tverrvei mellom Marcus Thranes vei og Edvard Griegs vei er dimensjonert som boligvei (B) med kjørebanebredde 4,5 m, og ivaretar dermed krav for framkommelighet til lastebil (brannbil).

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

5. Romerike Afallsforedling IKS (ROAF)

ROAF forutsetter at de blir kontaktet, dersom tiltaket berører eksisterende abonnenter i området, slik at de kan levere forutsigbar drift av renovasjonstjenesten.

Forslagsstillers kommentar: Uttalelsen vil bli tatt til følge.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren vurderer at planen har liten innvirkning på ROAFs drift i området. Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

6. Hafslund Nett AS (HN)

Punkt 1. Planforslaget må ta hensyn til anlegg som det er nødvendig for HN å drifte og etablere. Tiltaket må ikke forringe adkomst til HN's anlegg.

Punkt 2 Regionalnett. Det er høyspenningsanlegg innenfor/nær planområdet, etablert etter anleggs-konsesjon.

- Punkt 2.1. HN har regionale kraftledninger innenfor planområdet. Byggeforbudsbeltet langs kraftledningen er 8,7 meter målt horisontalt til hver side for senter av ledningen. Totalt 17,4 meter bredde. HN ber om at traséen med byggeforbudsbeltet reguleres i plankartet med hensynssone - Faresone - høyspenningsanlegg H370. Det må ikke gjøres inngrep i terrenget som medfører oppfylling og redusert høyde opp til luftledningsanlegget. Kraftledningen har restriksjoner som beskrevet i vedlagt skriv. Det er ikke nødvendigvis samsvar mellom faresonens bredde og faren for elektromagnetiske felt.
- Punkt 2.2. HN stiller en del vilkår for eventuell omlegging av eksisterende kraftledning etablert etter anleggs-konsesjon.
- Punkt 2.3 Transformatorstasjoner. HN må ha tilgang til anlegget 24 timer i døgnet.

Punkt 3 Distribusjonsnett. Anlegg med spenning t.o.m. 22 kV.

- Punkt 3.1. HN har høyspenningsluftledning innenfor planområdet. Ledningene har et byggeforbudsbelte på 6 meter fra ytterste strømførende ledning. HN ber om at traséen med byggeforbudsbeltet reguleres i plankartet med hensynssone - Faresone - høyspenningsanlegg H370. Det må ikke gjøres inngrep i terrenget som medfører oppfylling og redusert høyde opp til luftledningsanlegget.
- Punkt 3.2. HN har høyspenningskabler innenfor planområdet. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) inntil 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens kant.
- Punkt 3.3. Dersom reguleringsplanen ikke har satt av areal til nettstasjon, ber HN om presiseringer i reguleringsbestemmelsene.
- Punkt 3.4 Strømforsyning og omlegging/flytting av eksisterende nett. Dersom planen forutsetter at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traséer og/eller nettstasjoner, og disse må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det eksisterende anlegget.

Punkt 4 Annet. HN ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før tiltak igangsettes.

Forslagsstillers kommentar: Før igangsettingstillatelse kan gis for tiltaket med omlegging og utvidelse av Marcus Thranes vei, er det en forutsetning at nåværende høyspenttrasé langs veien er lagt ned og erstattet av en helt ny trasé i en alternativt nedgravd linjeføring utenfor planområdet. Det tillates eventuell midlertidig omlegging eller opparbeidelse av veien dersom dette ikke er i konflikt med eksisterende luftstrekk. Tilsvarende skal eksisterende transformatorstasjon flyttes til en ny lokasjon lengst ned i Kloppaveien, ved elven. Det har gjennom de siste par år pågått konseptutredning og dialog mellom Hafslund, Fjellhamar Bruk Eiendom, Lørenskog kommune og Norconsult/ECT som konsulent. Langs Marcus Thranes vei vil det i framtidig løsning kun være sprednett lagt i bakken.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

7. Ruter AS

Holdeplass ved Fjellsrud skole ligger innenfor planområdet. Denne må tas inn i planen, slik at den kan opparbeides med universell utforming. Det er behov for kjørefeltbredde på 3,5 meter i busstraséer.

Forslagsstillers kommentar: "Normalprofil/generelt tverrsnitt" av Marcus Thranes vei er hentet fra teknisk plan som er godkjent av Statens vegvesen/Viken fylkeskommune. Holdeplassen i vestgående retning ligger på samme sted som eksisterende holdeplass, mens det planlegges etablert en ny holdeplass på sørøstsiden av rundkjøringen for buss i øst-/nordgående retning.

Planforslaget for Marcus Thranes vei inkluderer ny rundkjøring med tilhørende busslommer/holdeplasser i Marcus Thranes vei øst, Kloppaveien og Marcus Thranes vei vest. Busslommene er planlagt i henhold til gjeldende retningslinjer med busslommebredde 3 m og holdeplassbredde på 2,7 m. Lengde på holdeplassene er 30 m. Busslommen i Marcus Thranes vei øst får en lengde på 20 m, som en konsekvens av fortsatt opprettholdelse av krysset i Edvard Griegs vei. Holdeplassene er ikke detaljprosjektert, og bør utformes universelt i den videre detaljeringen.

Dagens bredder i Marcus Thranes vei øst er på 2,75 m + 0,4 m skulder. Planlagte bredder er på 3,25 m + 0,25 m skulder/kantsteinsklaring. Kjørefeltbredder på 3,25 m er i henhold til de gjeldende veinormalene (N100) dimensjonert for kollektivtrafikk og kjøretøyklasse vogntog (VT). Økte kjørefeltbredder kan gi fare for høyere fart når dette legges i tilknytning med sykkelfelt. Kjørefeltene er ivarettatt med breddeutvidelse dimensjonert for VT (og dermed også buss) i kurver.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

8. Loc Hann, Edvard Griegs vei 17b

Tegning i vedlegget til varselbrevet viser at eiendommen må avgi grunn til veiformål. Grunneieren er ikke positiv til dette og ber om at det vurderes andre løsninger. Eventuelt om det er mulig med tilsvarende stort erstatningsareal, slik at tomten kan opprettholde sin størrelse.

Forslagsstillers kommentar: Som opplyst i det spesielle vedlegget til grunneieren, er det foreløpig ikke avklart hvor mye areal det vil være nødvendig å avgi. Informasjon om, og avklaring av dette må vi komme tilbake til etter offentlig ettersyn av planforslaget. Grunneieren vil bli kontaktet for nærmere avklaring vedr. avståelse av grunn. Forslagsstiller mener det ikke ligger naturlig til rette for erstatning i form av tilleggsareal.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

9. Anna og Han Nguyen, Marcus Thranes vei 89

Tegning i vedlegget til varselbrevet viser at eiendommen må avgi grunn til veiformål. Grunneieren er sterkt uenig i dette og ønsker ikke å avgi de aktuelle ca. 130 m², blant annet fordi det vil påvirke tomtens utnyttelsesgrad med tanke på byggeplaner på tomten. På tegning i varselbrevet er det angitt et rigg- og anleggsområde langt inn på tomten. Av hensyn til grunneiers barn, ønsker de ikke et anleggsområde helt inntil inngangsdøren, da det vil medføre støy, eksos, anleggsmaskiner etc.

Forslagsstillers kommentar: Planforslaget legger til grunn godkjent teknisk plan. Denne forutsetter noe grunnerverv. Grunneieren vil bli kontaktet av forslagsstiller for nærmere avklaring vedr. avståelse av grunnen, og for informasjon om forholdene i forbindelse med det midlertidige anleggsområdet.

Forslagsstiller har i e-post av 16.04.2020 besvart en henvendelse fra grunneieren.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

10. Elin og Trond Formo, Marcus Thranes vei 93

- Grunneier spør om det blir endringer i nivåforskjeller på ny MTV, og påpeker at tidligere utbedringer av veien har medført at veien ligger høyere enn tomten, med den følge at de fikk mye mer tilsig av overflatevann inn på tomten. Grunneier forventer at MTV + fortau ikke nå heves ytterligere, og at overvann fra vei og fortau ledes vekk fra eiendommen.
- Grunneier opplyser at stikkveien mellom MTV 93 og MTV 95 i dag er delvis kommunal og delvis

privat. Den kommunale delen er regulert med skilt som angir at biler ikke kan kjøre inn eller ut fra MTV. Den private delen går over eiendommen Edvard Griegs vei 9 (gnr/bnr 107/850) og er felles adkomst til de nevnte tre eiendommene. Fra EGV er det skiltet tillatelse til kjøring til eiendommene, men rettigheten er ikke tinglyst og således ikke sikret. Grunneier spør hva kommunen har tenkt å gjøre med dette.

- Grunneier påpeker økt trafikk og økt støy fra MTV de senere år. De mener tiltaket med oppgradering av veien vil forverre problemet og at utbygger derfor må bekoste støyskjerm mot deres tomt.
- De er bekymret for en verdiforringelse av eiendommen, dersom det ikke blir tatt hensyn til eksisterende bebyggelse.

Forslagsstillers kommentar:

- Det vil bli tatt nødvendige hensyn til eksisterende bebyggelse og boligtomter, slik at økt innsig av overvann unngås. Grunneieren vil bli kontaktet av forslagsstiller for nærmere avklaring.
- Etter innspill fra høringsrunden er det besluttet å opprettholde de to tverrveiene mellom Marcus Thranes vei og Edvard Griegs vei.
- Behov for eventuelle avbøtende tiltak i form av støyskjerm er vurdert av fagkyndig konsulent som konkluderer slik i sin rapport: "Støyberegningene viser at de fleste boligene langs Marcus Thranes vei får en liten reduksjon i støynivå på cirka 0 – 2 dB, med ny regulert veiløsning. Dette skyldes hovedsakelig den planlagte fartsreduksjonen fra 50 km/t og ned til 40 km/t ... men ingen boliger vil få en vesentlig økning i støynivå over 3 dB. I henhold til gjeldende praksis og anbefalinger gitt i støyretningslinjen T-1442 vil det ikke være behov for videre vurdering av støytiltak for boliger i området med hensyn til planlagte veiendring. Vanlig praksis er at så lenge støynivåene går ned, gjøres ikke vurdering av tiltak selv om boligene fra før er støyutsatt og ligger i gul eller rød sone. Dersom støynivåene går opp som følge av planlagte veiendring, må økningen være over 3 dB for å utløse vurdering av støytiltak. Det er derfor ikke krav om støyskjermer, ettersom de aller fleste boligene får redusert støynivå samt at de tre boligene som får økning ikke får økning av støynivå på over 3 dB." Rapporten med støyberegninger er vedlagt planforslaget.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

11. Håkon Letvik på vegne av eiendommene, Edvard Griegs vei 17b, 19, 21 og 21b

- Grunneierne ber om at reguleringen må ta hensyn til den rett grunneierne har til adkomst til sine hager via "Losbylinja" (tidligere jernbanelinje). Det vises til en avtale fra 1965 mellom Lørenskog kommune og grunneierne i forbindelse av ekspropriasjon av tomtareal ved etableringen av Kloppaveien og høyspentledningen. Grunneierne har ifølge avtalen rett til den nevnte adkomsten og til å disponere det eksproprierte området på vanlig måte inntil området skulle tas i bruk til det formålet det ble ervervet for. Både før og etter 1965 har grunneierne brukt området til hageformål og dyrking av frukt og grønnsaker. Kloppaveien ble lagt lengre vest enn antatt, og arealene ble i 2003/2004 kjøpt tilbake av grunneierne. Behovet for adkomsten via "Losbylinja" er som følge av den store nivåforskjellen mellom bebyggelsen langs EGV og det nevnte området. Grunneierne ber om at adkomsten sikres i planforslaget, selv om rådmannen har uttalt at adkomsten ikke er regulert og heller ikke ønskelig.
- Grunneierne advarer mot å stenge stikkveien mellom MTV og EGV, fordi adkomsten til eiendommene da vil bli fra Fjellhamarveien (via Rikard Nordraaks vei), slik at kjøreadkomsten blir betydelig lengre og til belastning for de øvrige beboerne i området.
- Naboene har gjennom årene plantet trær mot Kloppaveien som et miljøtiltak for skjerming mot økende trafikk på veien, og for å skjerme boligene mot belysningen fra Fjellhamarhallen. Grunneierne ber om at trærne og beplantningen ikke blir berørt av tiltaket i planforslaget.

Forslagsstillers kommentar: Anmodningen om å sikre adkomst (kjøreadkomst) via "Losbylinja" er ikke tatt til følge i planforslaget. Forslagsstiller forholder seg til rådmannens uttalelse om at kommunen ikke ønsker å regulere en slik adkomst.

- Etter innspill fra høringsrunden er det besluttet å opprettholde de to tverrveiene mellom Marcus Thranes vei og Edvard Griegs vei.

- Det vil bli tatt nødvendige hensyn til eksisterende trær som ikke kommer i konflikt med tiltaket.

Kommunedirektørens kommentar:

Av trafikale hensyn, og areal på østsiden av Kloppaveien er tiltenkt overvannshåndtering, anser ikke kommunedirektøren det som ønskelig å regulere adkomster til de aktuelle eiendommene fra Kloppaveien. Eiendommene har i dag adkomst fra Edvard Griegs vei. Kommunedirektøren viser for øvrig til forslagsstillers kommentar.

12. Bjørn Erik Paulsen, Marcus Thranes vei 95b

Uttalelsen gjelder spørsmålet om eventuell stenging av en eller to stikkveier mellom MTV og EGV. Det påpekes at veien i nord er kjøreadkomst til 3 eiendommer, mens veien i sør er foretrukket vei ut av området for mer enn halvparten av beboerne. Hvis den søndre stikkveien stenges, vil den eneste adkomsten til området bli fra Fjellhamarveien, som er en omvei på anslagsvis 500 meter. Begge stikkveiene brukes av søppelbil. Det er ikke uproblematisk å snu en stor søppelbil i de trange villaveiene. Stikkveiene brukes også av postbil og brøytebil.

Forslagsstillers kommentar: Etter innspill fra høringsrunden er det besluttet å opprettholde de to tverrveiene mellom Marcus Thranes vei og Edvard Griegs vei.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

13. Bjørn Fossum, Marcus Thranes vei 101

Spørsmål i e-post av 30.04.2020: Hva vil midlertidig rigg- og anleggsområder inne på private eiendommer innebære?

Svar på spørsmålet sendt fra fagkyndig til Fossum i e-post av 31.04.2020: Rigg- og anleggsområdet er et formelt begrepet i en reguleringsplan. I dette tilfellet er det ikke aktuelt som riggområde, men det vil være behov for handlingsrom på hver side av veien under anleggsarbeidet. Entreprenøren må derfor ha anledning til å disponere en stripe langs veien, inne på de private eiendommene. Vi oppfatter tiltakene som skal skje på de individuelle tomtene som beskjedne. Ifølge informasjon fra konsulentene som prosjekterer utvidelsen av Marcus Thranes vei, vil veien også bli noe hevet i forhold til dagens planum. Innenfor det midlertidige anleggsområdet blir det da nødvendig å tilpasse alle private avkjørsler til den nye nivåforskjellen, men som en permanent løsning selvsagt.

Eksisterende opparbeidelse og standard på arealet innenfor det midlertidige anleggsområdet vil bli registrert i samarbeid med grunneier, før igangsetting av anleggsarbeidet. Når tiltaket er ferdigstilt, skal det berørte arealet innenfor det midlertidige anleggsområdet ryddes og tilbakeføres til sitt opprinnelige formål (boligformål) og settes i stand i samsvar med opprinnelig opparbeidelse og standard. Grunneier skal godkjenne resultatet.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

Forhåndsuttalelse i forbindelse med begrenset varsling av utvidet planavgrensning:

14. Viken fylkeskommune

Fylkeskommunen bekrefter at revidert løsningen godkjennes.

Forslagsstillers kommentar: Etter innspillene i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet for Marcus Thranes vei (MTV), har forslagsstiller justert veikryss og bussholdeplassen i nordgående retning for å opprettholde eksisterende veiforbindelse mellom Marcus Thranes vei og Edvard Griegs vei. Det er denne justeringen i teknisk plan for MTV som fylkeskommunen bekrefter å ha godkjent. Teknisk plan for MTV som ble godkjent av Statens vegvesen 26.09.2019, kan for øvrig legges til grunn i plansaken for MTV (kopi av e-postvekslingen med Viken fylkeskommune vedlegges til slutt i dette notatet).

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

15. Minh Dung Trinh, Edvard Griegs vei 17a

Grunneier påpeker at de allerede har en nivåforskjell til eksisterende stikkvei som medfører at avkjørselen er bratt. Det er viktig for dem at avkjørselen ikke blir brattere enn den allerede er, etter omleggingen av veien. De ber om å bli holdt løpende orientert om dette.

Forslagsstillers kommentar: I følge fagkyndig konsulent vil lengdeprofilen til den omlagte veien bli tilpasset i høyde mot avkjørslene til eiendommene langs stikkveien, slik at stigningsforholdene ikke blir brattere enn i dag.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.