



LØRENSKOG KOMMUNE

**Forenklet konseptvalgutredning
for
P451505 (K8517) Losby G/S-veg**



Versjon 1.0
Ajourført pr. 19.05.2015



INNHOLDSFORTEGNELSE:

1	INNLEDNING.....	3
2	GRUNNLAG FOR KONSEPTVALGUTREDNINGEN	4
2.1	RAMMEBETINGELSER FOR INVESTERINGEN	4
2.2	FØRINGER FOR INVESTERINGEN	4
2.3	FORUTSETNINGER FOR INVESTERINGEN.....	4
3	BEHOVSANALYSE.....	5
3.1	FORMÅLET MED BEHOVSANALYSEN.....	5
3.2	DAGENS SITUASJON.....	5
3.3	AKTØRER OG INTERESSENER.....	8
3.4	GRUNNLEGGENDE BEHOV (STEG 3A).....	8
3.5	BEHOVSKONFLIKTER.....	9
4	OVERORDNET STRATEGIDOKUMENT/ MÅLANALYSEN.....	10
4.1	KOMMUNEMÅLET (STEG 2A).....	10
4.2	EFFEKT MÅL (STEG 2B).....	10
4.3	RESULTAT MÅL (STEG 3)	10
4.4	TIDSAMBISJON.....	10
4.5	SENTRALE FØRINGER.....	11
4.6	KRITISKE SUKSESSFÅKTØRER	11
4.7	FORHOLDET TIL EKSISTERENDE OG PLANLAGTE INVESTERINGER	11
4.8	OVERORDNEDE KRAV TIL LØSNINGEN.....	11
4.8.1	<i>Absolutte krav (steg 1)</i>	11
4.8.2	<i>Bør krav (Steg 2)</i>	11
5	ALTERNATIVANALYSE	13
5.1.1	<i>Beskrivelse av alternativene</i>	13
5.1.2	<i>Oppsummering av alternativene (Steg 2)</i>	16
5.2	PROSJEKTEIERS VURDERING AV ALTERNATIVENE	17
5.3	ALTERNATIVER SOM DETALJERES OG KOSTNADSBEREGNES (STEG 3)	17
5.4	PROSJEKTKOSTNADER.....	17
6	ANBEFALING	18
6.1	ANBEFALING AV KONSEPT	18



1 Innledning

Prosjektet g/s-vei til Losby (alt 1) strekker seg fra Finstad til Losby gods. Prosjektet har kommet langt i forhold til planlegging og er i forprosjektfase. Detaljplan/teknisk plan er bortimot ferdig utarbeidet og reguleringsplanarbeidet er startet opp. Det jobbes med å finne den beste løsningen, og i den forbindelse er det etter innspill besluttet å se på en alternativ trasé for gang- og sykkelvei til Losby (alt 2).

Denne forenklete konseptvalgutredningen danner grunnlaget for valg av konsept for g/s-vei til Losby og videre arbeid med forprosjektfase. Utredningen består av fire hoveddeler:

En forenklet behovsanalyse, som kartlegger de underliggende samfunnsmessige/ kommunale behovene og investeringens interessenter og aktører.

Et forenklet overordnet strategidokument, som på grunnlag av behovsanalysen definerer samfunns/ kommune-, effekt- og resultatmål for investeringen. Målene danner grunnlaget for videre krav- og alternativanalyser.

Et forenklet overordnet kravdokument, som sammenfatter betingelsene som skal oppfylles ved utforming av løsning og gjennomføring av tiltaket.

En forenklet alternativanalyse, Alternativanalysen ender ut i en konklusjon og en anbefaling om hvilket konsept som videreføres.



2 Grunnlag for konseptvalgutredningen

2.1 Rammebetingelser for investeringen

Gang-/sykkelvei (GSV) til Losby er lagt inn som fremtidig g/s-vei i kommuneplan for 2014-2025.

I Lørenskog kommunes trafikksikkerhetsplan 2015 er Losbyveien satt opp som nr 2 på kommunens prioriteringsliste over ønskede trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei.

I februar 2013 ble det varslet om oppstart av reguleringsplanarbeid for offentlig gang- og sykkelvei langs Losbyveien, fylkesvei 353. Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for en gang- og sykkelveiforbindelse langs Losbyveien og ut til Losby gods, og fra Finstadrabben mot Feiring bruk.

Deler av strekningen langs Losbyveien (profil 2950-3400), og hele Losbylinja, ligger innenfor Marka. Det er mottatt tillatelse fra Miljøverndepartementet for oppstart av planlegging innenfor Markagrensa for alternativet med GSV langs Losbyveien. Lørenskog kommune har under utarbeidelse områdeplan for Losbydalen. Reguleringsplan for GSV bør koordineres med områdeplanen.

2.2 Føringer for investeringen

Kommuneplan 2014-25 angir at Lørenskog kommune skal være en grønn kommune. Lørenskog kommune skal ha en høy miljøprofil, slik at utviklingen blir bærekraftig og miljøvennlig. Det skal fokuseres på grønn mobilitet, slik at innbyggerne velger miljøvennlige alternativer innen transport.

Folkehelse er et prioritert område i forslag til ny kommuneplan. Denne investeringen vil øke tilgjengeligheten av marka og fritidsområdene rundt Losby for befolkningen i Lørenskog.

Arbeidene med regulering av traseen fullføres i 2015, så fremt alternativet langs Losbyveien besluttes valgt.

2.3 Forutsetninger for investeringen

Det er en forutsetning at prosjektet blir godkjent som tiltak i Marka, i og med at det ligger delvis innenfor Markagrensa.

Statens vegvesen (SVV) ivaretar ansvaret for fylkesvei på vegne av Akershus fylkeskommune (AFK). SVV/AFK vil stille krav til utforming av gang-/sykkelvei langs fylkesvei, og byggeplan skal godkjennes av SVV/AFK.

Alternativet med gang-/sykkelvei langs Losbylinja (alternativ 2) innebærer at en må inngå avtaler med private grunneiere (det finnes avtaler også i dag).

Det er en forutsetning for gjennomføring at finansiering kommer på plass. Tiltaket er søkt finansiert gjennom fylkeskommunale bevilgninger. Finansieringsbidrag fra planlagte utbygginger langs strekningen kan vurderes.



Fig. 2 Losbyveien er smal og stedvis uoversiktlig

Losbyveien har en årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) på ca 1800 (rapport Trygging av skoleveier i Akershus 2014, Statens vegvesen). Fartsgrensen på Losbyveien er 50 km/t.

I følge rapporten Trygging av skoleveier i Akershus 2014 fra Statens vegvesen har det ikke vært noen alvorlige ulykker på Losbyveien i perioden 2002-2011. I 2013 var det imidlertid en alvorlig ulykke der en kvinne omkom.

Vei 4201 er en arm av fylkesvei 353 Losbyveien, og således fylkesvei.

Trafikken på Feiringveien (privat vei) består av mange tunge biler som skal til og fra Feiring bruk.

Vedrørende Losbylinja (privat vei), Feiringveien og Vei 4201 så finnes det ikke oppdaterte trafikk tall.



Fig. 3 Tettbebygget område rundt Finstad skole

Skolen i området er Finstad skole, dette er en barne- og ungdomsskole med 355 elever (Årsmelding 2013). Det meste av bebyggelsen er i tilknytning til skolen som vist på kartet over. Det er ifølge rapporten «Trygging av skoleveier i Akershus 2014» fra Statens vegvesen 131 barn mellom 0-19 år som bor innen en buffer på 300 m pr km fra den planlagte g/s-veien, og som teoretisk har behov for å benytte denne som skolevei (se figur under).

Lørenskog kommune

Røde lenker – høyt prioritert som skoleveg

Oransje lenker – middels prioritert som skoleveg

Fylkesvegmidler

PRIORITERT REKKEFØLGE	PARSELLNAVN	VEGNR.	NR PÅ KART	LENGDE METER	HP NUMMER	TRAFIKK-MENGDE (ÅDT)	FARTS-GRENSE	ULYKKER MYKE TRAFIKANTER 2002-2011	ANTALL BARN 0-300 M / KM	AVSTAND TIL SKOLE	PLANSTATUS	PRIORITERING SOM SKOLEVEG (høy, middels)	PRIORITERING SOM GS-VEGNETT (høy, middels)
1	Gamleveien	fv.352	2	547	Hp03, m5683-6230	3200	50	0	448	0-2 km	Uregulert	M	M
2	Fjellhamarveien bro	fv.355	7	38	Hp01, m3084-3122	3300	30	0	2421	0-2 km	Uregulert	M	L
3	Losbyveien	fv.353	4	3405	Hp02, m455-3860	1800	50	0	131	0-2 km	Uregulert, planarbeid igangsatt, stoppet	M	H
4	Losbyveien ved Finstadjordet	fv.353	3	300	Hp03, m313-613	1800	50	0	847	0-2 km	Uregulert, planarbeid igangsatt, stoppet	M	H
Totalt oransje lenker: 4				SUM	4290								

Fig. 4 Utdrag fra rapport «Trygging av skoleveier i Akershus 2014»

Skolen er brukere av Marka, og elever og lærere ferdes langs Losbyveien og krysser Feiringveien i den forbindelse.

Området er også mye brukt til trening og i forbindelse med idrettsaktiviteter.



Losby besøksgård ligger i området og har en god del besøkende. Gården har som mål å være et utgangspunkt for idrettsaktivitet, friluftsliv, naturopplevelser og rekreasjon for mennesker i alle aldre.

Forventet fremtidig situasjon:

Losby konferansesenter planlegger utvidelse av sin virksomhet. Dette vil trolig innebære noe økt trafikk på Losbyveien.

En evt utbygging av et helårs skiskytteranlegg ved dagens skytebane vil også medføre økt trafikk.

Ellers er det ingen andre forhold som tilsier at det skulle bli en stor trafikkøkning på Losbyveien.

Losbylinja vil etter all sannsynlighet ligge som den gjør i dag. Det foreligger ingen kjente planer om utbygging eller endringer.

3.3 Aktører og interessenter

Interessent	Behov
Skoleelever som bor langs Losbyveien og som skal til Finstad skole	Trygg ferdsel fra bolig til Finstad skole.
Beboere i området langs Losbyveien	Trygg ferdsel fra egen bolig og langs Losbyveien. I tillegg adkomst til Marka.
Besøkende til Losby gods	Adkomst til Losby gods, det er mye aktivitet i dette området, og mange besøkende hver uke.
Øvrige innbyggere i Lørenskog og nabokommuner.	Adkomst til Losby gods og Marka i forbindelse med fritidsaktiviteter.
Funksjonshemmede innbyggere.	Særsilt behov for universell utforming av et gang-/sykkelveianlegg
Aktør	Behov
Grunneiere	Disposisjon over egen grunn, deriblant jordbrukseiendommer. Ønske om fremføring av vann og avløp til eiendommer.
Eier av Losby gods	Adkomst til Losby gods og Marka for besøkende.
Utbygger av helårs skiskytteranlegg	Adkomst til anlegget samt trening i området.
Feiring Bruk	Eier av Feiringveien og Losbylinja. Adkomst til Feiring bruk.
Lørenskog kommune, Teknisk sektor	I forhold til drift og vedlikehold av infrastruktur i kommunen.
Statens vegvesen Region øst/ Akershus fylkeskommune	Eier av Losbyveien.

3.4 Grunnleggende behov (Steg 3a)

Konsekvensen av dagens situasjon:



Med dagens situasjon mener vi her at det ikke foretas noen tiltak på veisystemet.

Konsekvensen av å videreføre dagens situasjon vil være at innbyggere i kommunen må ferdes langs en vei uten g/s-vei og med de ulemper det medfører. Med dagens situasjon er det ikke mulig å komme seg til Losby på en trafiksikker og trygg måte for mange trafikanter.

Lørenskog kommune har derfor behov for å etablere en trafiksikker gang- og sykkelvei til Losby. Det er skolebarn på strekningen som skal ha trygg skolevei. Dette er også et område som brukes mye i forbindelse med fritidsaktiviteter for innbyggerne i Lørenskog kommune. I tillegg er Losby gods et populært sted for konferanser og som utgangspunkt for adgang til Marka.

Kommunens behov:

Sørge for trygg ferdsel langs Losbyveien for mange trafikanter, og samtidig øke tilgjengeligheten av områdene i og rundt Losby.

3.5 Behovskonflikter

- Planlagt helårs skiskytteranlegg er foreslått plassert på samme område som deler av g/s-veien langs Losbyveien (fjellknausen nordøst for dagens skytebane).
- Langs Losbylinja vil det være stopp i perioder pga sprengning, dette vil medføre stengning av veien. Det foregår også tidvis noe tømmertransport på Losbylinja.
- Ny gang-/sykkelvei langs Losbyveien vil beslaglegge noe dyrket mark.



4 Overordnet strategidokument/ Målanalysen

4.1 Kommunemålet (Steg 2a)

Hvilket av kommunens mål støtter denne investeringen?

Målene for trafikksikkerhetsarbeidet i Lørenskog er (Trafikksikkerhetsplan for Lørenskog kommune 2015):

- Ingen barn skal bli drept eller hardt skadet i trafikken.
- Ingen ungdommer, fotgjengere eller syklister skal bli drept.
- Antall ulykker hvor myke trafikanter og ungdommer involvert skal reduseres.

Forslag til kommuneplan 2014-25: *Visjon: Lørenskog – sunn, grønn og mangfoldig.*

Det skal fokuseres på grønn mobilitet slik at innbyggerne velger miljøvennlige alternativer innen transport.

Kommunemål:

1. Tilrettelegge for trafikksikker adkomst til Losby og til Finstad.
2. Det skal fokuseres på grønn mobilitet slik at innbyggerne velger miljøvennlige alternativer innen transport.

4.2 Effektmål (Steg 2b)

Alle myke trafikanter som har behov for å ferdes langs Losbyveien skal kunne gjøre dette på en trygg og trafikksikker måte.

Ved å skille myke trafikanter fra biltrafikk, er det sannsynlig at risikoen for trafikkulykker minsker.

En g/s-vei kan også føre til redusert biltrafikk, da det kan gjøre det enklere og tryggere for trafikantene å benytte sykkel og gange som transportmiddel.

Effektmål:

Målet er at det skal være null ulykker med skolebarn i området

4.3 Resultatmål (Steg 3)

1. Øke sikkerheten for myke trafikanter
2. Øke tilgjengeligheten av turområdene i og rundt Losby.
3. Universell utforming så langt det er mulig
4. Kostnad

Prioritering av resultatmålene:

1. Øke sikkerheten for myke trafikanter
2. Øke tilgjengeligheten av turområdene i og rundt Losby
3. Kostnad
4. Universell utforming så langt det er mulig

4.4 Tidsambisjon

10-årsplan «Trygging av skoleveg - investeringsstrategi» ble utarbeidet i 2012 og revidert i juni 2014 av Akershus fylkeskommune (AFK).

Ifølge møte med AFK 7.nov 2014 prioriteres kun «røde» prosjekter («røde lenker – høyt prioritert som skoleveg, oransje lenker – middels prioritert som skoleveg»). Lørenskog kommune har 4 prosjekter, alle «oransje»:



1. Gamlevegen fv 352 (547 m) (manglende lenke SØ for Ahus; Bolettes vei-Nordbyringen)
2. Fjellhamarveien bro fv 355 (38 m)
3. **Losbyveien fv 353 (3405 m)**
4. **Losbyveien ved Finstadjordet fv 353 (300 m)**

Losbyveien har altså middels prioritet på fylkeskommunens prioriteringsliste, og det er derfor usikkert når bevilgning vil være på plass.

Det er ønskelig at g/s-veien bygges så raskt som mulig når finansiering er ordnet. Et alternativ er forskuttering med kommunale midler, evt i en kombinasjon med bidrag fra private utbyggere.

4.5 Sentrale føringer

GSV til Losby er lagt inn som fremtidig g/s-vei i kommuneplan 2014-2025.

Losbyveien er 2. prioritet på fylkesvei i Trafikksikkerhetsplanen til LK for 2014.

4.6 Kritiske suksessfaktorer

En kritisk suksessfaktor vil være å få finansiering av prosjektet.

For alternativ 2 (Losbylinja) vil det være avgjørende at man får til avtaler med private grunneiere.

4.7 Forholdet til eksisterende og planlagte investeringer

10-årsplan «Trygging av skoleveg - investeringsstrategi» ble utarbeidet i 2012 og revidert i juni 2014 av AFK. Her ligger Losbyveien som middels prioritert skolevei. Det vil si at det er andre g/s-vei strekninger som har høyere prioritet.

4.8 Overordnede krav til løsningen

En G/S-vei langs fylkesvei skal være separert fra trafikk, med trafikkdelers med en bredde på 1,5 m der fartsgrensen er 50 km/t.

G/S-veien bør være belyst.

4.8.1 Absolutte krav (steg 1)

Absolutt krav 1:

Trygg ferdsel for myke trafikanter, inkludert øvrig befolkning og bruk til trening/rekreasjon

Absolutt krav 2:

Trygg ferdsel for skoleelever som skal til og fra Finstad skole.

Absolutt krav 2:

G/S-vei langs fylkesvei skal være separert fra trafikk, med trafikkdelers med en bredde på 1,5 m der fartsgrensen er 50 km/t.

Absolutt krav 3:

G/S-vegen skal være universelt utformet og tilgjengelig for alle.

Absolutt krav 4:

G/S-veien skal brøytes ved snø og vedlikeholdes året rundt.

4.8.2 Bør-krav (Steg 2)

Bør-krav 1:



LØRENSKOG KOMMUNE

Forenklet KVV G/S-veg til Losby

G/S-veien bør ha fast dekke.

Bør-krav 2:

G/S-veien bør være belyst.

Bør-krav 3:

G/S-veien bør være åpen for offentlig ferdsel 100 % av tiden.



5 Alternativanalyse

5.1.1 Beskrivelse av alternativene

Alternativ 0

Innebærer at det ikke gjøres noen tiltak og man bruker de mulighetene som ligger der i dag. Dette beskrives ikke nærmere her.

Alternativ 1

Den planlagte g/s-veien langs Losbyveien bygges 6,5 m bred inklusive 3,0 m midtdeler. G/s-veien legges parallelt med Losbyveien, bortsett fra ved profil 2550, her er det en bratt bakke med 13,5% stigning.

Prosjektert løsning innebærer at gang-/sykkelveien skilles fra Losbyveien over en kort strekning, fra pr 2530-2800, og i stedet går gjennom en fjellknaus og får stigning på 6 %. Dette vil også bedre standarden ift universell utforming (UU) (krav maks 5 % stigning). Alternativet med å legge gang-/sykkelveien langs fylkesveien på dette partiet innebærer en stigning på 13 %.

Utfordringen er at det planlegges et skiskytteranlegg akkurat her, dette vil komme i konflikt med g/s-veien. Hvis g/s-veien skal skilles fra kjøreveien, vil den komme midt inne i skiskytteranlegget. En annen løsning kan derfor være å senke hele Losbyveien på dette punktet og la g/s-veien følge kjøreveien. Dette vil redusere stigningen og vi bør kunne nærme oss kravet til universell utforming. Dette kan komme som en konsekvens av reguleringsplanen det arbeides med for skiskytteranlegget.

Gjennom tettbebyggelsen i starten av traséen er det pga plassmangel prosjektert fortau istedenfor gang-/sykkelvei, ved profil 0-290. Det etableres også fortau langs Vei 4201 fra Finstadrabben til undergang i Vei 4201 ved Feiringveien, og gang- og sykkelvei fra undergangen og frem til Feiringveien. På den aller vestligste delen av Feiringveien, den som munner ut i Losbyveien, er det lagt opp til å benytte eksisterende vei til gang- og sykkeltrafikk.

Hele strekningen planlegges belyst.

Alternativ 2

G/S-veien bygges som alternativ 1 fra Finstadrabben til undergang i Vei 4201 ved Feiringveien, og med gang- og sykkelvei fra undergangen og frem til Feiringveien. Den går videre langs Feiringveien og ned til Losbylinja. Dette er en nedlagt jernbanestrekning som er gjort om til g/s-vei. Denne har grusdekke/freseasfalt og går helt fram til Losby gods / besøkssenter.

Strekningen fra Øvre Feiring gård og ned til Losbylinja har ikke adskilt g/s-vei. Den første delen av strekningen fungerer som adkomst til noen få eiendommer (3-4 stk). Her må det gjøres avtale om bruksrett, det eksisterer ikke i dag. De siste 2-300 meter ned til Losbylinja er også forholdsvis bratt, kan være utfordrende for personer med funksjonshemming, men er testet med elektrisk rullestol for et par år siden, og det var mulig å komme seg både opp og ned.

Det er også en parkeringsplass i Losbylinjas nordre ende, ved Sørlihavna, som er et godt utgangspunkt for turgåere.



Det er flere grunneiere (bla Feiring bruk) som eier Losbylinja, og kommunen betaler leie. Det skal eksistere en avtale om bruksrett fra 2006. Per i dag så brøyter kommunen strekningen på vinteren.

Strekningen sperres i perioder på grunn av sprengning på Feiring bruk. Det foregår også tidvis tømmertransport på strekningen.

Traseen er belyst fram til kloakkanlegg ved Losby.

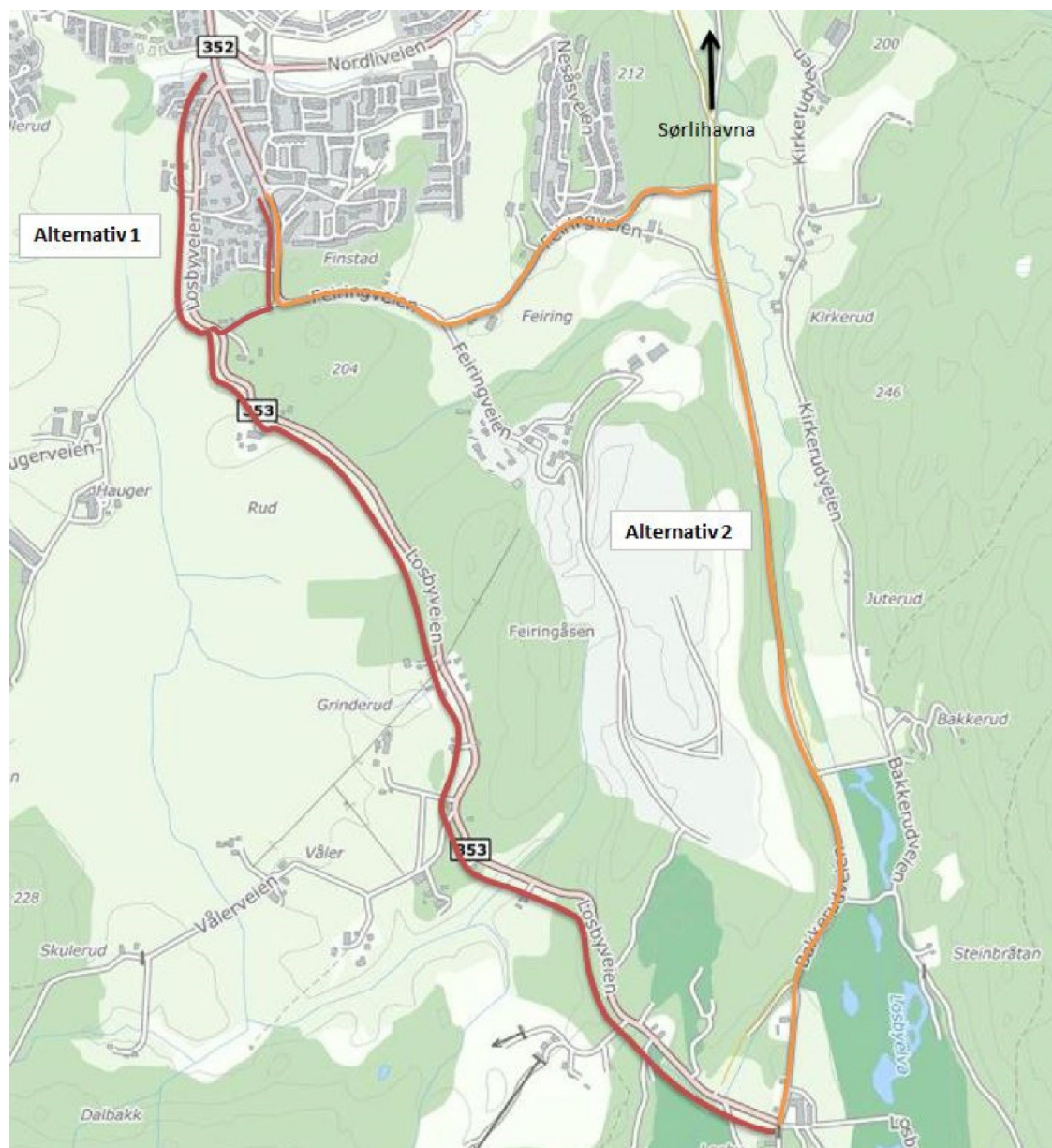


Fig. 5 Skisser av de to alternativene (rødt = alternativ 1, oransje = alternativ 2). Begge alternativene er like på strekningen langs Vei 4201 fra Finstadrabben til Feiringveien).

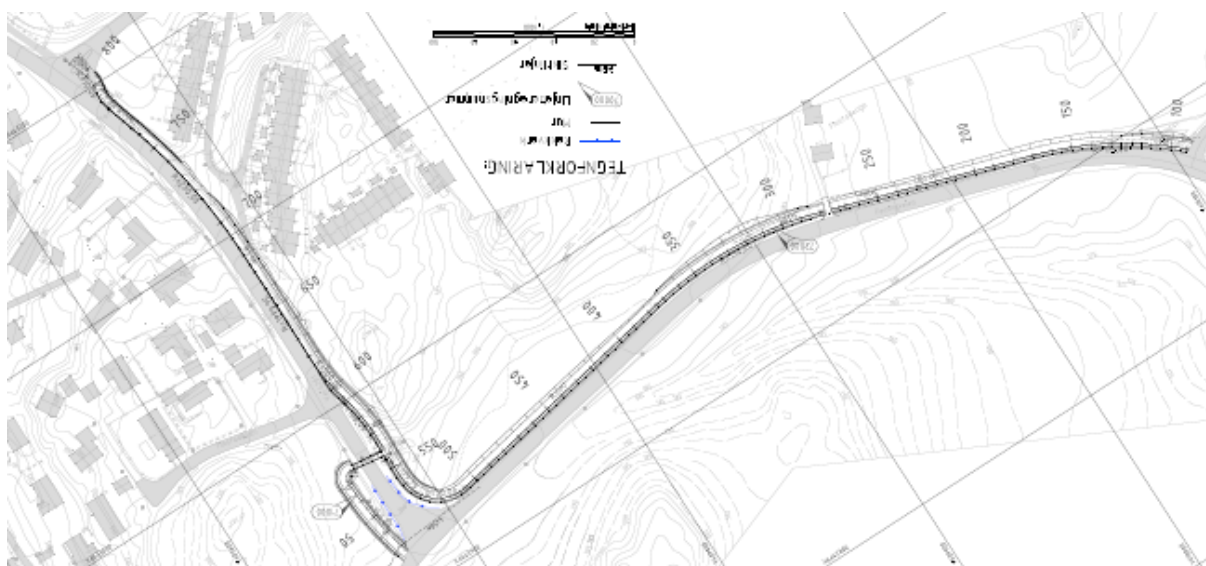


Fig. 6 Utsnitt av løsningen langs Vei 4201 (til venstre) og langs Feiringveien (til høyre), med undergangen under Vei 4201 og gang-/sykkelveien derfra og ned til Feiringveien.

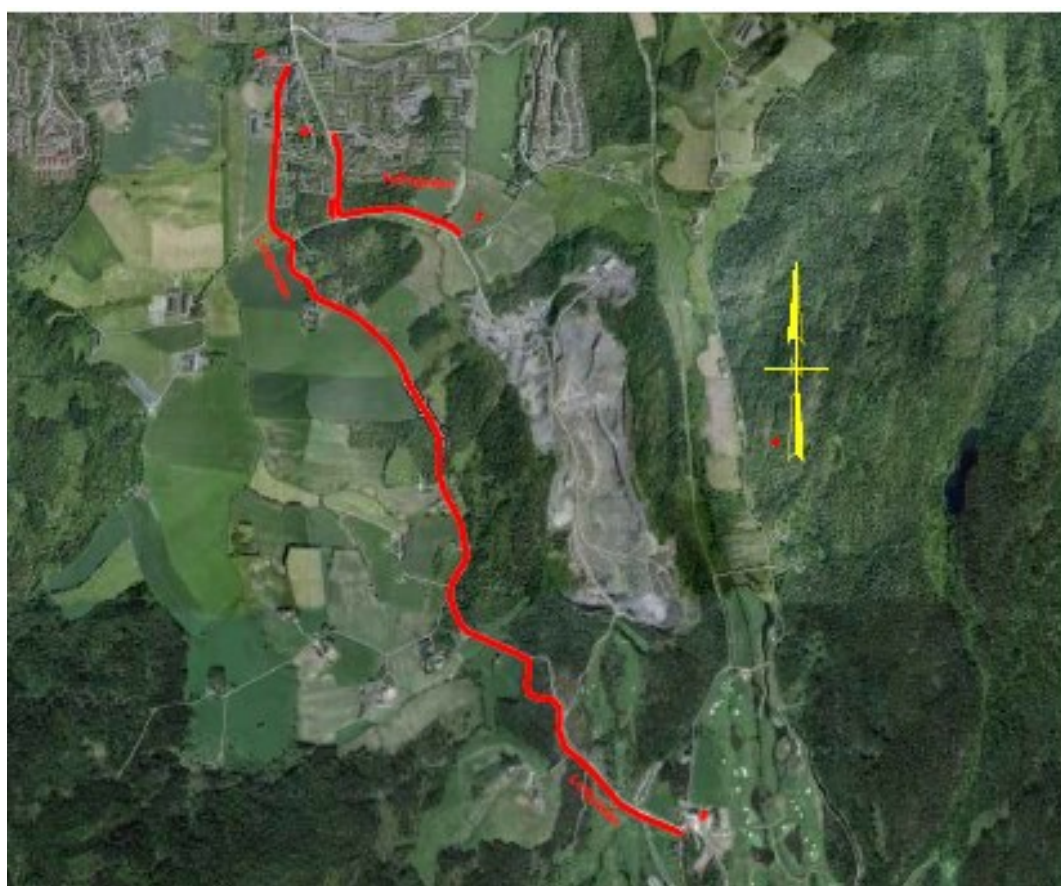


Fig. 7 Skisse av de strekningene som planlegges bygget nytt i de to alternativene, dvs de strekningene som kostnadsoverslagene er basert på. (Ill.: COWI)

**Grovsortering av alternativene:**

1. Alternativ 1
2. Alternativ 2

5.1.2 Oppsummering av alternativene (Steg 2)

Tabell: Karakterskala for vurdering av aktuelle alternativer

Karakter	Forklaring
Grønt	Alternativet vil trolig oppfylle kravet
Gult	Alternativet vil kanskje oppfylle kravet
Rødt	Alternativet vil trolig ikke oppfylle kravet

Tabell 5-1: Oversikt over kravoppfyllelsen for de ulike alternativene

Krav / Konsept	Konsept 1	Konsept 2
Trygg ferdsel for myke trafikanter, inkludert øvrig befolkning og bruk til trening/rekreasjon	Grønt	Grønt
Trygg ferdsel for skoleelever som skal fra Losby til/ fra Finstad skole	Grønt	Rødt
G/S-veien skal være separert fra trafikk, med trafikkdelers med en bredde på 1,5 m der fartsgrensen er 50 km/t	Grønt	Gult
G/S-vegen skal være universelt utformet og tilgjengelig for alle	Grønt	Rødt
G/S-veien skal brøytes ved snø og vedlikeholdes året rundt.	Grønt	Grønt
G/S-veien bør ha fast dekke	Grønt	Rødt
G/S-veien bør være belyst	Grønt	Grønt
G/S-veien bør være åpen for offentlig ferdsel 100 % av tiden	Grønt	Gult



5.2 Prosjekteiers vurdering av alternativene

Alt/konsept 1 (gang- og sykkelvei langs Losbyveien, samt fortau langs Vei 4201 til Feiringveien) oppfyller alle krav som er satt for prosjektet. Dette alternativet vil sørge for en trafiksikker og trygg ferdsel langs Losbyveien for alle, inkludert skoleelever som skal til og fra Finstad skole.

Kostnaden for dette alternativet er en del høyere sammenlignet med alternativ 2.

Alt/konsept 2 (gang- og sykkelvei langs Losbylinja og langs Feiringveien, samt fortau langs Vei 4201 til Feiringveien) oppfyller 3 krav fullt ut, mens 2 krav kanskje vil oppfylles, og 3 krav vil ikke bli oppfylt. Det som taler mest imot er at alternativet ikke oppfyller kravet om trygg adkomst for elever fra Losby til Finstad skole. De skoleelevene som bor langs Losbyveien kan ikke bruke Losbylinja som skolevei da de ikke har noen mulighet til å komme seg dit på en trygg måte, det vil også være en betydelig omvei. Det vil si at dersom det ikke bygges g/s-vei langs Losbyveien, så vil de fortsette å benytte veibanen og de farer det medfører til skolevei. Andre forhold er at kommunen ikke eier grunnen, at strekningen tidvis er stengt og at det foregår tømmertransport på strekningen. Det skal sies at det er svært sjelden den stenges eller at det foregår tømmertransport, men det kan forekomme. I tillegg oppfyller den ikke krav til universell utforming.

Kostnaden er betydelig lavere enn for alternativ 1, men nytten er også mindre.

5.3 Alternativer som detaljeres og kostnadsberegnes (steg 3)

Begge alternativer er kostnadsberegnet.

5.4 Prosjektkostnader

COWI har på oppdrag for Lørenskog kommune utarbeidet et kostnadsoverslag for prosjektet.

GSV langs Losbyveien Pr 35-3410	GSV langs Vei 4201 fra eksist. kulvert og til tverrvei mot Losbyveien	Fortau fra eksist. kulvert og til Finstadrabben Pr 550-800	GSV langs Feiringveien Pr 100-550
Alt 1	Alt 1 og 2	Alt 1 og 2	Alt 2
33 358 415 kr	987 416 kr	5 344 983 kr	5 091 431 kr

Summert for hvert alternativ:

Alternativ 1 (langs Losbyveien)	39 690 814 kr
Alternativ 2 (Losbylinja)	10 436 414 kr

For begge alternativer bygges det gang- og sykkelvei fra eksisterende kulvert under vei 4201 til Feiringveien og fortau til Finstadrabben.

Det er ikke regnet med kostnader til å oppgradere traséen langs Losbylinja, da denne er tenkt benyttet slik den fremstår i dag.

Se forøvrig figur 7, som viser utstrekningen av tiltakene som er kostnadsberegnet.



6 Anbefaling

6.1 Anbefaling av konsept

Basert på det som er kommet fram i denne utredningen så vil begge alternativene løse hovedmålet, nemlig adkomst til Losby for myke trafikanter. Det er allikevel stor forskjell på hvor godt de to konseptene løser målet.

Konsept 1 (alternativ 1) vil oppfylle alle krav på en god måte, mens konsept 2 (alternativ 2) vil oppfylle tre krav fullt ut, mens to krav kanskje vil bli oppfylt.

De største utfordringene med konsept 2 er at det ikke oppfyller kravet om trygg skolevei for elever som bor langs Losbyveien og som skal til og fra Finstad skole. Andre ulemper er at kommunen ikke er eier av Losbylinja og at den tidvis stenges i forbindelse med sprengning på Feiring bruk. Med tanke på trafikksikkerhet er det også en betydelig ulempe at det foregår tømmertransport på strekningen. Det er sjelden at Losbylinja er stengt eller at det foregår tømmertransport, men det kan forekomme. En usikkerhet med konsept 2 er at det forutsetter at man får til en avtale om bruksrett med de aktuelle grunneierne.

Når det gjelder kostnader, så er det ikke tvil om at det også her skiller mye. Konsept 1 er kostnadsberegnet til ca 39,7 mill kr, mens konsept 2 er beregnet til ca 10,5 mill kr.

Etter en helhetsvurdering av kravoppfyllelse, totalkostnader for løsningen, usikkerhet og nytteeffekter så anbefales konsept 1. Dette er den eneste konseptet som oppfyller alle «skal-krav» og som sørger for en trygg ferdsel for alle myke trafikanter til Losby.