



Klassering:
Arkivsak: 15/10063/24
Saksbehandler: Atle Ustad
Regulering

Utvalg	Saksnummer	Møtedato
Klima-, økologi- og samferdselsutvalget	038/16	11.05.2016
Eldrerådet	017/16	10.05.2016
Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne	024/16	10.05.2016
Teknisk utvalg	041/16	12.05.2016

Detaljreguleringsplan 2016-2 - Haneborgveien undergang, 1. gangs behandling

Vedlegg:

3. ROS-analyse
1. Plankart
2. Forslag til reguleringsbestemmelser
4. Forurensset grunn
5. Eksisterende undergang. Tilstandsvurdering
6. Forprosjekt uten vedlegg

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Uttalelser innkommet ved varsel om oppstart:

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, 04.11.2015
2. Akershus Fylkeskommune, 04.11.2015
3. Statens vegvesen, 18.01.2016
4. Jernbaneverket, 05.11.2015
5. NVE, 05.11.2015
6. Oslo kommune v/Plan- og bygningsetaten, 05.11.2015
7. Ruter AS, 09.11.2015
8. Hafslund Nett, 03.11.2015
9. ROAF, 30.10.2015
10. NRV, 06.11.2015
11. Haneborgveien 3, gnr./bnr. 106/26, 18.10.2015

Tidligere behandlinger:

Ingen.

Sammendrag:

Planforslaget legger til rette for bygging av ny undergang under jernbanen i Haneborgveien for toveis kjørevei og et fortau. Forbindelsen er lagt inn som forutsetning i kommunedelplan

Ødegården, og i plan 025, Lørenskog Vinterpark. Eksisterende undergang søkes opprettholdt som gang- /sykkelvei som forutsatt i plan 014, Ødegården felt B1, O1 og AF2. Videre er Marcus Thranes vei og Haneborgveien vist forbundet som samlevei i kommuneplanen 2015 - 2026.

Rådmannen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Saksopplysninger:

Planforslaget legger til rette for bygging av ny undergang under jernbanen i Haneborgveien for toveis kjørevei og et fortau. Planforslaget er utarbeidet av COWI AS på vegne av Lørenskog kommune.

Forbindelsen er lagt inn som en forutsetning i kommunedelplan for Ødegården og i detaljreguleringsplan 025, Lørenskog Vinterpark. Eksisterende undergang ble i forbindelse med den første utbyggingen i henhold til kommunedelplanen stengt for biltrafikk og forbeholdt gående og syklende.

Grunnlag for planarbeidet er vedtatt i kommunestyret 27.05.2015 og 16.12.2015.

Kommunestyrevedtak 27.05.2015, sak 39/15

Det ble i 2014/2015 gjennomført en forenklet konseptvalgutredning hvor tre ulike konsepter for gangforbindelse mellom Ødegården og Lørenskog sentrum ble vurdert.

De tre alternativene som ble vurdert var:

- Alternativ 1: Konsept med planlagt kryssing med undergang ved Hans Egedes vei.
- Alternativ 2a: Konsept ny undergang ved Ødegården mellom Haneborgveien og Marcus Thranes vei.
- Alternativ 2b: Konsept med bruk av eksisterende jernbaneundergang ved Ødegården til gang- og sykkeltrafikk (ingen kjørbare undergang fra Haneborgveien til Marcus Thranes vei).

Følgende vedtak ble fattet:

1. *«Alternativ 2a) konsept med ny undergang ved Ødegården til toveis biltrafikk, med eksisterende kulvert til gangtrafikk vedtas som anbefalt konsept.*
2. *Arbeidet med reguleringsplan for ny undergang for toveis motorisert trafikk under jernbanen ved Haneborgveien startes opp umiddelbart.*
3. *Det settes i gang arbeid med forprosjekt basert på anbefalt konsept som grunnlag for beslutning om gjennomføring (BP2).*
4. *Lørenskog kommune forskutterer arbeidet med reguleringsplan og forprosjekt med 1 mill. kr. Forskutteringen finansieres ved bruk av investeringsfond.*

Gangforbindelse ved Hans Egedes vei vurderes på et senere tidspunkt, etter at skolen er tatt i bruk.»

Kommunestyrevedtak 16.12.2015 sak 134/15

Kommunestyret behandlet fire ulike prinsipper for etablering av undergang for undergang mellom Haneborgveien og Marcus Thranes vei.

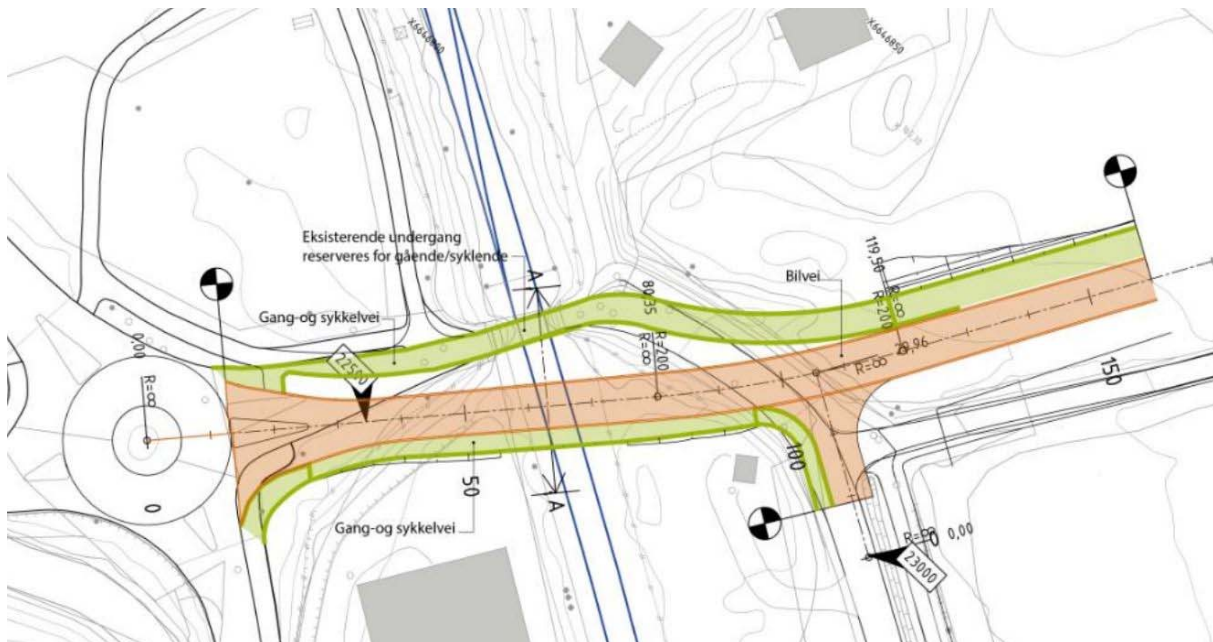
De fire alternativene som ble vurdert var:

1. Vestre alternativ «A» med to kulverter: ny kjørbare kulvert med ensidig fortau på vestre side som en forlengelse av eksisterende gangvei fra Lørenskog stasjon; dagens kulvert opprettholdes for gang- og sykkeltrafikk fra øst.
2. Vestre alternativ «B» med én kulvert: ny kjørbare kulvert vest for dagens undergang, med tosidig fortau; dagens kulvert stenges.
3. Østre alternativ «C» med to kulverter: ny kjørbare kulvert med ensidig fortau på østsiden som forlengelse av fortauet langs Marcus Thranes vei og Haneborgveien; eksisterende kulvert opprettholdes for gang- og sykkeltrafikk fra vest.
4. Østre alternativ «D» med én kulvert: ny kjørbare kulvert øst for dagens undergang, med tosidig fortau; dagens kulvert stenges.

Følgende vedtak ble fattet:

1. *«Prosjekt V1505 Ødegården – veikulvert under jernbanen, gjennomføres med utarbeidelse av forprosjekt og reguleringsplan for alternativ C – ny kjørbare kulvert øst for eksisterende kulvert med ensidig gang- og sykkelvei på østsiden av veien. Dagens kulvert forbeholdes gang- og sykkeltrafikk.*
2. *Arbeidet med forprosjekt og reguleringsplanen for alternativ C ferdigstilles og legges frem til politisk behandling.*
3. *Lørenskog kommune forskutterer arbeidet med detaljprosjektering og prosjektledelse med ca. 8,5 mill. kr. Forskutteringen finansieres ved bruk av investeringsfond.»*

Kommunestyrets vedtak falt på alternativ C. Konseptet innebærer ny undergang ved Ødegården som åpner for toveis biltrafikk og med opprettholdelse av eksisterende kulvert for myke trafikanter.



SAKSGANG

Kunngjøring

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort i Romerikes blad den 24.10.2015 og på kommunens hjemmesider den 28.10.2015. Grunneiere og rettighetshavere er varslet ved brev sendt ut 18.10.2015.

Supplerende varsling ble foretatt 13.01.2016 til Statens vegvesen.

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning og utarbeidelse av planprogram

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens § 4-2 "Planbeskrivelse og konsekvensutredninger", med tilhørende forskrift.

Tiltaket faller ikke inn under forskriftens oppfangskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

Beliggenhet



Planområdet er ca. 6 daa og omfatter flere eiendommer. Planområdet grenser til veiareal i sør, grøntareal i vest, næringsområde sørøst for jernbanen og bolig/byutviklingsområde i nordøst. Planområdet krysser under Hovedbanen i nord sør retning. Planområdet inneholder ingen bebyggelse bortsett fra enkelte hus knyttet til tekniske anlegg.

Eksisterende kulvert

Det er foretatt tilstandskontroll av eksisterende kulvert under jernbanen ved Ødegården. Tilstanden vurderes som generelt god. Det er noe rust på ståldeler, men i forhold til bæreevnen har dette ingen betydning.

Undergangen består av to separate traubruer i betong, fundamentert på steinlandkar. Landkarene er gamle, trolig bygd tidlig på 1900-tallet. Overbygningen har opprinnelig vært stålbjelker som var vanlig da denne brua ble bygd. Overbygningen for sporene er senere byttet ut med to betongtrau, ett pr. spor. Det er ingen synlige skader på murene, noe som tyder på at murene er stabile og uten setninger.



Undergangen var fram til 2014 åpen for biltrafikk, men er nå forbeholdt gående og syklende.

Dagens undergang er ikke dimensjonert for buss eller andre større kjøretøy.

Tilgrensende områder

Eksisterende undergang ligger i et sammensatt område bestående av næringsbebyggelse, arealer til infrastruktur, utviklingsområde til blandet formål og eksisterende småhusområder.

Lørenskog stasjon ligger ca. 200 meter vest for planområdet og dagens undergang er en viktig forbindelse for myke trafikanter mellom stasjonen og boligområdene nordøst for jernbanen.

Nord for planområdet ligger Haneborgåsen som er et skogsområde for friluftsliv og rekreasjon. Eksisterende undergang er en del av et viktig turdrag og forbindelse til Haneborgåsen, Langvannet og Robsrud.

Landskap og naturmangfold

I følge Miljødirektoratets kartdatabase ligger deler av planområdet i et område markert som fulldyrket jord. I kommuneplanens arealdel 2015-2026 er jordbruksarealet som inngår i planområdet markert som båndlagt for regulering etter plan- og bygningsloven. I kommunedelplan for Ødegården er store deler av området regulert til senterområde. Deler av det som har vært åker brukes til riggområde for utbygging av området øst for Ødegårds vei. Det er lite igjen av det som var opprinnelig jordbruksareal tilhørende Ødegården.

I henhold til registreringer fra miljødirektoratet er det ikke observert forekomster av viktige naturtyper innenfor eller i direkte nærhet til planområdet.

Kjempebjørnekjeks, som er en svartelistet planteart, er registrert innenfor planområdet.

Fra eksisterende undergang stiger terrenget i alle retninger.

Kulturminner/-miljø

Det er ikke registrert forekomst av kulturminner eller kulturmiljø av nasjonal, regional eller lokal verdi innenfor planområdet.

Grunnforhold

Kvartærgeologisk kart angir løsmasser bestående av fyllmasser mot øst, omringet av tykk havavsetning.

Grunnundersøkelser er utført av COWI AS. Totalsonderingene viser at det øst for eksisterende kulvert, samt på nordsiden av jernbanelinja, er generelt grunt til berg, og stedvis berg i dagen.

Fra eksisterende kulvert og mot sørvest synker berget relativt hurtig. Grunnundersøkelsene mot sørvest indikerer 1,5 - 2 meter fyllmasser i toppen, over stedlige masser ned til berg. Totalsonderinger utført tett på kulvert for rv. 163, indikerer opptil 33 meter til berg. Sylinderprøver ved gangveien sør for jernbanen (3 – 6 meter under terreng) angir organisk leire, med generelt høyt og økende vanninnhold med dybden.

Forurensning

Det er utarbeidet et notat (vedlagt) om forurenset grunn i området. Området er ikke registrert i miljødirektoratets database for forurensede eiendommer, og historiske bilder/ kart tilsier ikke at det er eller har vært noen forurensende virksomhet på eller i nærhet til området.

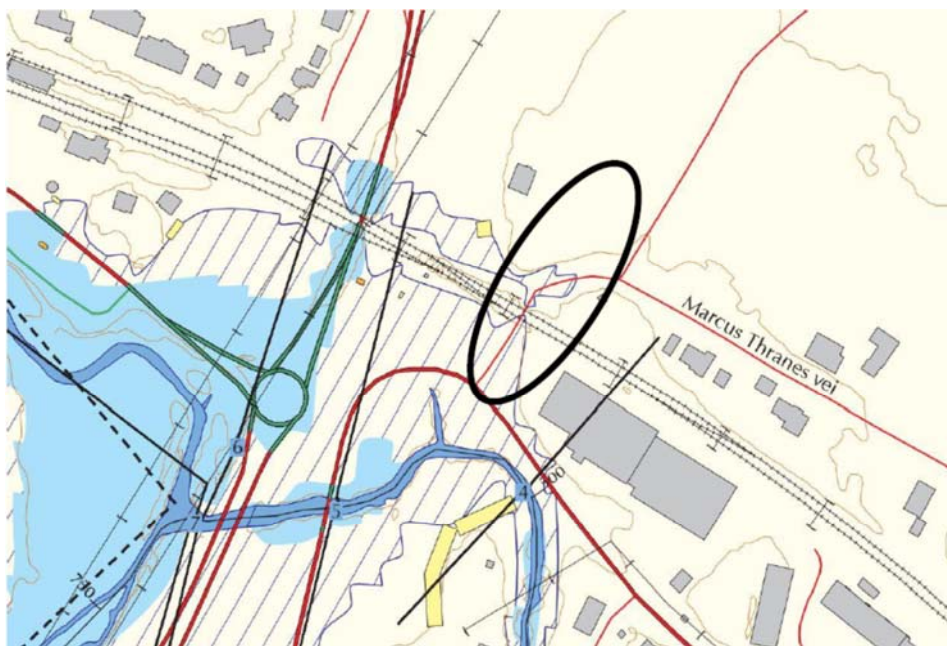
Støy

Etablering av ny veikulvert for biltrafikk åpner for økt biltrafikk gjennom planområdet sammenliknet med dagens situasjon. Økt støy som følge av økt biltrafikk bør ses i sammenheng med utbygging av Ødegården og Lørenskog vinterpark. Støyutredningene tilhørende kommunedelplan for Ødegården og reguleringsplan for Lørenskog Vinterpark danner derfor grunnlag for vurdering av støyforhold av foreliggende planforslag.

Flom

Planområdet ligger utenfor flomsone (lyseblått felt i figuren under) for 200-årsflom, men innenfor sone der området er mindre enn 2,5 meter over flomvannstand og det er derfor fare for vann i kjeller (skravert område). Oversvømte veier er markert med grønt og veier utenfor

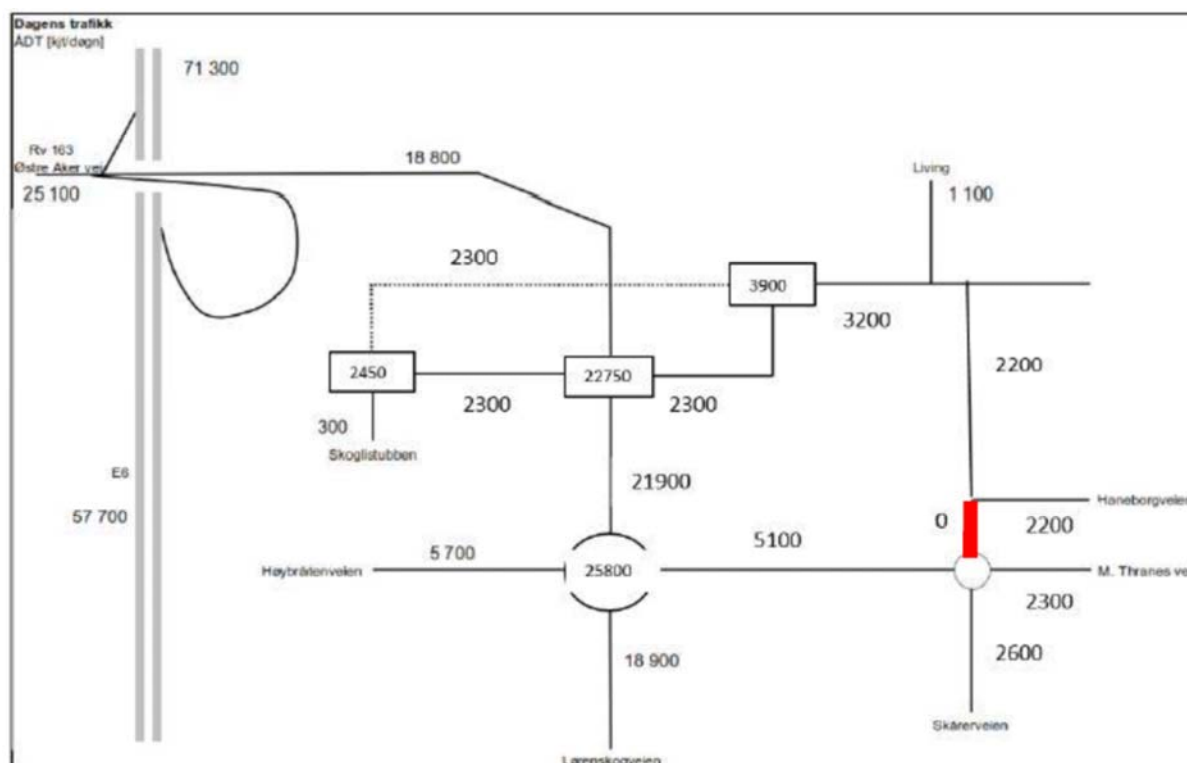
flomsonen er røde se figuren under.



I flomsonerapporten for Ellingsrudelva (2010) er slike områder beskrevet:
«Også utenfor flomsonen og lavpunkter kan det være nødvendig å ta hensyn til flomfaren, da flommen vil føre til forhøyet grunnvannstand innover på elveslettene. (...) Innenfor denne sonen vil det være fare for at bygg som har kjeller får oversvømmelse i denne som følge av flommen.»

Trafikkforhold

Ungangene ved Haneborgveien ble stengt for biltrafikk 12.02.2014 i forbindelse med utbygging av det første boligområdet på Ødegården.



Figuren viser trafikkmengde i 2014 hvor undergangen i Haneborgveien er stengt for biltrafikk.

Skårerveien har ÅDT (årsdøgntrafikk) på 2600, Marcus Thranes vei 2300, Haneborgveien 2200, og Ødegårds vei 2200.

Det er i dag 4 steder i Lørenskog kommune hvor det er mulig å krysse jernbanen:

- Undergangen på riksvei 163, Lørenskogveien, like vest for planområdet.
- Eksisterende undergang i planområdet, kun for gående og syklende.
- Brua på Nordahl Griegs vei ved Haneborg stasjon.
- Eksisterende undergang i Fjellhamarveien, under Fjellhamar stasjon.

Eksisterende undergang i planområdet har skiltet fri høyde på 2,2 meter. Eksisterende undergang på Fjellhamar har skiltet fri høyde på 3,4 meter.

Sosial infrastruktur

Luhr skole og barnehage er under bygging ca. 300 meter øst for planområdet. Reguleringsplan for Lørenskog Vinterpark åpner for variert bruk til konferanser etc. og skolebygg for ski- eller idrettsrelaterte utdanningsinstitusjoner. Dette medfører at eksisterende og planlagt undergang blir viktig som tilkomstvei og skolevei for ansatte og elever som kommer med tog eller er bosatt sør for jernbanen.

Teknisk infrastruktur

Det er kommunale hovedledninger i Haneborgveien og Ødegårds vei som blir berørt av tiltaket. En del ledninger må legges om fordi ny veikulvert gir senket terreng. Noen kummer må også bygges om eller flyttes.

Nedre Romerike Vannverk (NRV) har en Ø630 vannledning under jernbanen fra Marcus Thranes vei til Haneborgveien. Denne blir brutt når ny veikulvert skal anlegges. Ledningen er en av hovedforsyningene inn til Lørenskog nord og Coca Cola fabrikken på Robsrud, så kommunen og NRV må sikre seg at vannforsyningen og forsyningssikkerheten blir opprettholdt på en tilfredsstillende måte.

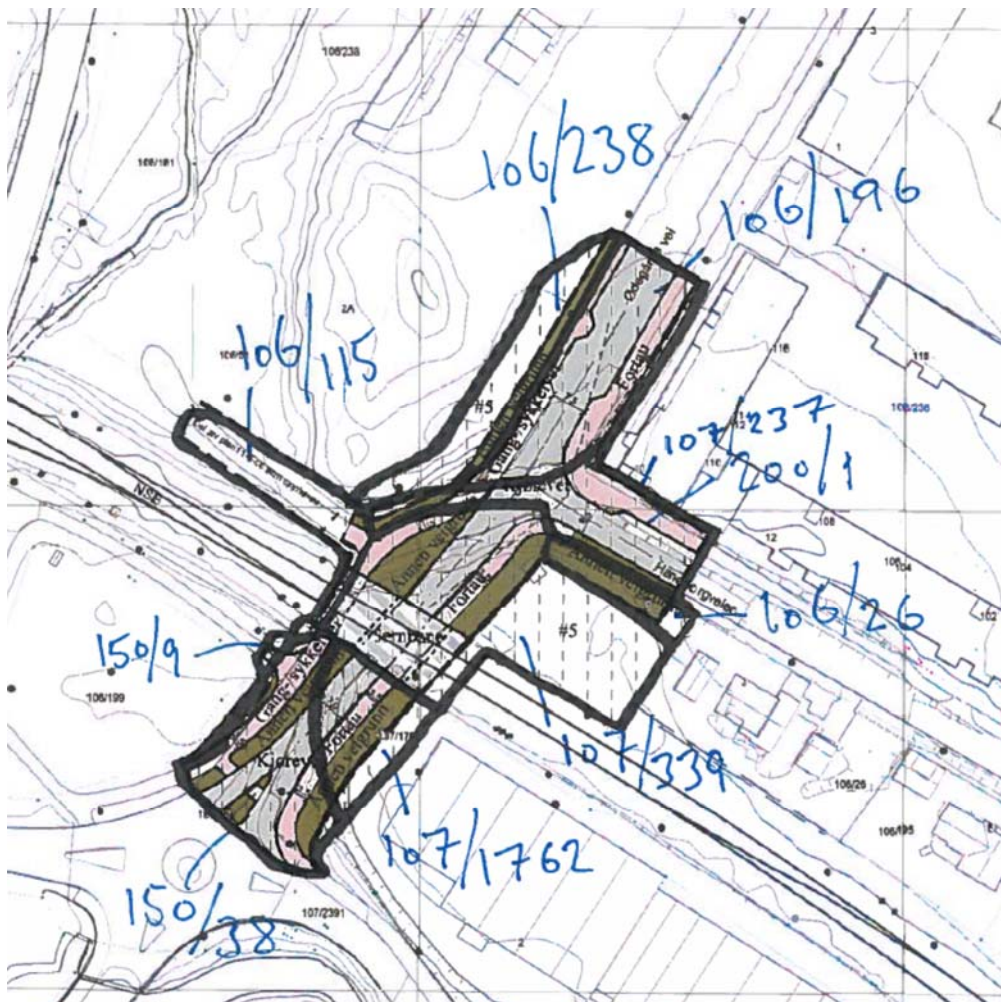
Hafslund har høyspentkabler i fortauet langs Marcus Thranes vei og en trasé med høyspentkabler i Haneborgveien/Ødegårds vei-krysset, samt noen lavspentkabler i området som må tas hensyn til.

Akershus Energi varme har fjernvarmerør opp til Ødegården-feltet på østsiden av Ødegårds vei som kommer i konflikt med ny senket vei.

Telenor, InFiber Broadnet og Canal Digital har kabler i området som må hensyntas.

EIERFORHOLD

Under er en oversikt over grunneiere av planområdet, samt størrelse på det arealet som omfattes av reguleringsplanen.



Gnr./Bnr.	Hjemmelshaver	Ca. areal
106/196	Selvaag Bolig	1 daa
106/238	Lørenskog kommune	0,7 daa
200/1	Lørenskog kommune (Haneborgveien)	0,4 daa
106/237	Selvaag Bolig AS	< 0,1daa
106/26	Odd Tangerud	0,2 daa
107/1339	Jernbaneverket	1,9 daa
106/115	Jernbaneverket	< 0,4daa
150/9	Statens vegvesen	< 0,1daa
107/1762	Marcus Thranes vei 2 Eiendom AS	0,5 daa
150/38	Akershus Fylkeskommune	1,2 daa

PLANSTATUS

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-areal- og transportplanlegging

Retningslinjene vektlegger blant annet fremkommelighet for kollektivtrafikk og at planlegging av nye prosjekter bør styrke sykkel og gange som transportform, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Kommuneplanen

I kommuneplanens arealdel 2015-2026 inngår Haneborgveien med kulvert under jernbanen som en del av kommunens hovedveisystem og markert som viktig turdrag i temakart for grønnstruktur. Det medfører at eksisterende og fremtidig undergang vil være viktig for fremkommelighet for både myke og harde trafikantgrupper. Tilgrensende områder til

planområdet er avsatt til næringsformål, bolig, samt område båndlagt i påvente av reguleringsplan.

Kommunedelplaner

Kommunedelplan for Ødegården ble vedtatt i 2010 med målsetning om å utvikle Lørenskog stasjon/Ødegården. Planens hensikt er blant annet å legge til rette for utvikling av nye boliger og et lokalsenter med nødvendige fasiliteter rundt kollektivknutepunktet Lørenskog stasjon. Utforming av ny bebyggelse skal bidra til utvikling av området med en bymessig struktur, samtidig som bebyggelsen skal løses opp og formidle overgangen mellom det urbane og Marka. Skårerødegården skal være et stedsidentifiserende element. Den nye Ødegårds vei mellom gårdstunet og undergangen ved Haneborgveien, skal etter hensikten være en hovedgate med lokalsenterfunksjoner. Planen åpner for ca. 1200 - 1400 boliger, ny skole og tre nye barnehager. Kommunedelplanen legger opp til et nytt tyngdepunkt i kommunen, som ligger nær stasjonen, E6 og Rv 163 Lørenskogveien.

I kommunedelplanen for Ødegården ligger det inne et rekkefølgekrav om at undergangen i Haneborgveien skal utvides for toveis trafikk før området bygges ut.

Haneborgveien med kulvert under jernbanen er markert som eksisterende lokalvei og fremtidig hovedturvei i kommunedelplanen. Tilgrensende områder er avsatt til jernbane, næring, senterformål og boligbebyggelse.

Detaljreguleringsplan 014 Ødegården felt B1, O1 og Af2

Detaljregulering for Ødegården felt B1, O1, Af2. ble vedtatt av kommunestyret 19.12.2012 (KS-150/12). Denne er en oppfølging av kommunedelplan for Ødegården og inneholder boligformål, og blandet formål (bolig/forretning/kontor/bevertning/tjenesteyting).

Forbindelse med behandling av reguleringsplanen ble det gitt unntak fra kravet om å bygge undergangen.

Detaljreguleringsplan 016 Ødegården - felt B10-B13

Detaljregulering for Ødegården felt B10 - B13 – privat/offentlig ble vedtatt av kommunestyret 29.05.2013 (KS035/13). Det er en plan for boligformål og grønnstruktur.

Forbindelse med behandling av reguleringsplanen ble det gitt unntak fra kravet om å bygge undergangen.

Detaljreguleringsplan 025 Lørenskog vinterpark

Reguleringsplanen for Lørenskog vinterpark vedtatt av kommunestyret 09.09.2015 (KS-072/15) legger til rette for innendørs skianlegg med tilknyttede aktiviteter som serveringssteder, spesialbutikker for vintersport, kurs- og konferansehotell, skolebygg for ski- og idrettsrelaterte utdanningsinstitusjoner, diverse næringsarealer og noe bolig.

Iht. bestemmelsene skal undergangen «være opparbeidet, eller sikret opparbeidet iht. utbyggingsavtalen, for toveis trafikk før tillatelse til tiltak blir gitt i planområdet.»

Øvrige gjeldende reguleringsplaner

En reguleringsplan som også direkte berører planområdet er reguleringsplan for Haneborgveien vest, 11-3-06. Dette er en eldre bolig/veiregulering nord for jernbanen med kjørevei/gang/sykkelvei fra Hans Nissen Hauges vei til et stykke forbi eksisterende undergang og med boliger mellom denne veien og jernbanen fra Haneborgveien 1 til og med nr 13.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Bruk

Planforslaget legger til rette for ny kjørevei med fortau i kulvert under jernbanen der Marcus

Thranes vei møter Haneborgveien. Den nye kulverten skal være åpen for toveis biltrafikk. Eksisterende kulvert beholdes og utbedres til gang- og sykkelvei. Undergangen i Haneborgveien vil være en viktig forbindelse til og fra de nye utbyggingsområdene nord for jernbanen.

Illustrasjonen under viser mulig framtidig situasjon sett fra rundkjøringen i Marcus Thranes vei/Skårrerveien med eksisterende undergang til venstre.



Reguleringsformål og arealstørrelse

<i>Reguleringsformål</i>	<i>Arealstørrelse</i>
o_Kombinerte samferdselsformål – vei, jernbane	406 m ²
o_Kjørevei	1528 m ²
o_Fortau	711 m ²
o_Gang/sykkelvei	554 m ²
o_Annen veigrunn – grøntareal	1108 m ²
Bestemmelsesområde – anlegg- og riggområde	6051 m ²
Plan som oppheves	390 m ²

Plan som oppheves

Planforslaget går også ut på å oppheve den vestligste delen av kjøreveien i reguleringsplan, 11-3-06, Haneborgveien Vest, fra der veien kommer ut av eksisterende undergang. Det har ingen hensikt å opprettholde denne reguleringen.

Midlertidige anleggsområder

Midlertidige anleggsområder er vist på forslaget til plankart og forutsetningene for bruk er lagt inn i forslag til reguleringsbestemmelser.

Utforming

Fri høyde over kjørevei i kulverten skal være minimum 3,5 meter. Dette innebærer normalt at det skiltes med 3,4 meter.

I forprosjektet er det denne høyden som er lagt til grunn. Det legges opp til at fortauet heves noe over kjørebanelen gjennom kulverten for å få bedre stigningsforhold på hver side.

KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

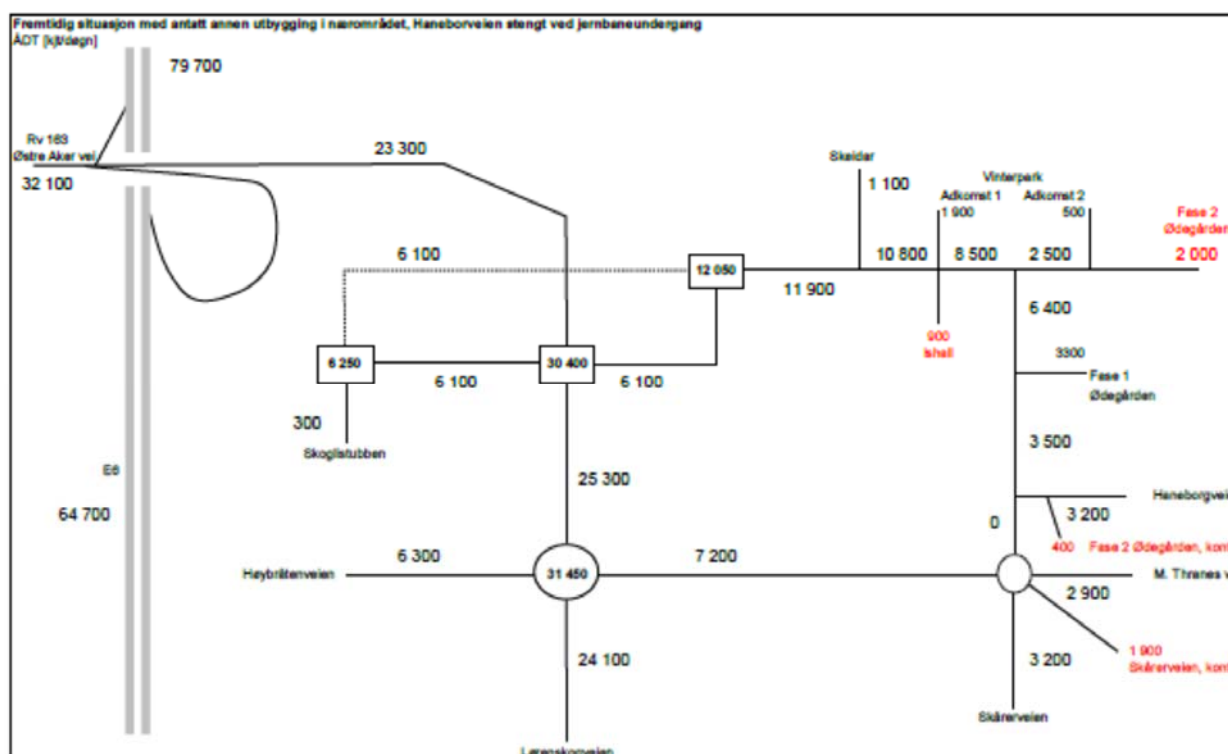
Konsekvenser i forhold til overordnede planer og mål

Planforslaget vil oppfylle krav i kommunedelplan for Ødegården om at undergangen skal utvides for toveis trafikk.

Trafikk

Det er ikke utarbeidet egen trafikkanalyse eller trafikktellinger i forbindelse med planforslaget. Undergangen er basert på krav i kommunedelplan for Ødegården og detaljreguleringsplan for Lørenskog Vinterpark, hvor egne trafikkutredninger har ligget til grunn.

I forbindelse med reguleringsplan for Lørenskog vinterpark er det laget trafikkanalyse for flere utviklingsperspektiver; 0-alternativ, 2019 og 2025. 0-alternativet omfatter vedtatt vekst/utvikling i området, men ikke Lørenskog Vinterpark. I utviklingsperspektivet for 2019 er fase 1 av Ødegården og vinterparken utbygd. I 2025 er fase 1 Ødegården, vinterparken, ishall og deler av fase 2 i Ødegården ferdigstilt. Det er laget trafikkvurdering med både stengt og åpen undergang i begge scenarioene.



Veinavn	ÅDT 0-alternativ (stengt)	ÅDT 2019		ÅDT 2025	
		Stengt	Åpen	Stengt	Åpen
Skårerveien	2900	3200	3000	3200	3200
M. Thranes vei østover	2600	2700	2700	2900	2900
Undergangen (Haneborgveien)	0	0	4600	0	5000
Haneborgveien østover	2600	2800	2700	3200	2700
Ødegårds vei sør (gml. Ødegårdsvei)	2600	2800	2000	3500	2200
Ødegårds vei nord (gml. Ødegårdsvei)	5500	5700	3700	6400	4000
Lørenskogveien (mellom M. Thranes vei/Luhrtoppen).	21400	22700	19600	25300	19600

Luhrtoppen mot Skeidar.	6600	8800	9500	11900	9500
-------------------------	------	------	------	-------	------

Illustrasjonen er fra Swecos trafikkanalyse for Lørenskog Vinterpark alternativ 2025 med stengt undergang. Tallene i tabellen er hentet fra denne analysen og Asplan Viaks trafikkanalyse for samme planforslag.

Ved åpen undergang for toveis trafikk i Haneborgveien, vil trafikken i området fordele seg annerledes enn om undergangen forblir stengt. Trafikkanalysen viser at åpen undergang for biltrafikk vil kunne bidra til lavere trafikkmengde på de fleste veiene i nærheten av planområdet.

Gående og syklende

Eksisterende undergang vil fortsatt være forbeholdt gående og syklende. I tillegg skal det bygges fortau på minimum 3 meter i den nye kulverten. Det må bygges gangfelt i Haneborgveien for å koble nytt fortau til eksisterende fortau på nordsiden av Haneborgveien. Framkommeligheten for gående og syklende i området vil dermed bli minst like god som i dagens situasjon.

Gående og syklende skal kunne benytte seg av eksisterende undergang i anleggsperioden. Dette er sikret i reguleringsbestemmelsene.

Kollektivtrafikk

Dagens kulvert har skiltet høyde på 2,2 meter, det er for lavt for busser. Den nye undergangen planlegges med en skiltet høyde på 3,4 meter. Dette er tilsvarende høyde som undergangen ved Fjellhamar stasjon.

Dette innebærer at det kun vil være enkelte typer busser som kan komme gjennom undergangen. Ruters rutebusser i dag er fra 3,20 – 3,70 meter høye. Turbusser er høyere. De bussene Ruter bruker i Lørenskog i dag skal kunne passere gjennom den nye undergangen. De bussene Ruter planlegger å kjøpe inn skal være 3,42 meter (biogassbusser med tank på taket).

Begrunnelsen for at minimum frihøyde i planforslaget settes til 3,5 meter, dvs. skiltet høyde 3,4 meter, er vanskelig veggeometri og tilgjengelighet til området. Avstanden mellom planlagt kulvert og tilliggende kryss er såpass kort at man får problemer med stigningsforholdene dersom kulverten skal ligge dypere. I tillegg er overbygningen over kulverten, samt krav til tykkelsen i taket slik at større frihøyde må tas i dybden.

Annen plassering av kulverten ble vurdert i kommunestyrets sak 134/15 den 16.12.2015. Det ble da vurdert alternativer vest for eksisterende undergang. De vestlige alternativene medførte svært betydelige merkostnader og innebar også en større flomrisiko.

Busser som ikke kommer gjennom kulverten kan enten kjøre over jernbanen ved Nordahl Griegs vei, eller under langs riksvei 163 Lørenskogveien like vest for planområdet.

Flom

Koten for 200-årsflom oppstrøms Robsrud bru er på kote 155,97. Terreng ved rundkjøring har lavpunkt på ca. kote 156,50. Kulvert bygges med vanntett trau til ca. 40 cm over koten for 200 års flom. Dette er like høyt som høyeste registrerte vannstand i perioden 1958-2005. Kulvert vil således være sikret mot 200-års flom og ha sikkerhetsmargin iht. NVE's anbefalinger, som er 30 cm over kote for 200 års flom.

Lavpunkt i kulverten vil ha sandfang, og vannet herfra vil bli pumpet ut til elv. Pumper må ha kapasitet, både i forhold til mengde og løftehøyde, til å kunne pumpe vannet ut ved 200 års flom og høyere vannstand opp mot ca. kote 157,00. Det kan i tillegg monteres tilbakeslagssikring i ledninger for ikke å få vann fra elv inn i overvannssystemet og kulvert ved høy vannstand.

Sikkerhet mot flom i undergangen vil fortsatt avhenge av kapasiteten på pumpene og muligheten for å bli kvitt vannet.

Grunnforhold

Områdeskredfaren er vurdert ihht. NVE 7/2014 (*Veileder, sikkerhet mot kvikkleireskred*), se vedlagt geoteknisk notat om områdestabilitet. Tiltaksområdet ligger under den marine grense, og grunnundersøkelsene viser marine avsetninger på/ved området.

Tiltaket ligger ikke innenfor, eller i nærheten av, tidligere kartlagte faresoner. Det er ikke påvist sprøbruddmateriale på området, terrenget er relativt flatt. Basert på grunn- og terrengforhold mener forslagsstiller at et områdeskred ikke kan initieres av tiltaket. Det er heller ikke høyereliggende faresoner med utløpsområder som kan påvirke tiltaket.

Støy

Økt støyinnivå fra veitrafikk som følge av toveis biltrafikk under jernbanen må ses i sammenheng med utviklingen av Ødegården og Lørenskog vinterpark.

Brekke & Strand har utredet støyforhold for reguleringsplan for Lørenskog vinterpark (2014), SWECO har utredet støyforhold til kommunedelplan for Ødegården (2006) og Brekke & Strand har utredet støyforhold i detaljreguleringsplan Ødegården felt B1, O1, Af2.

Støyvurdering – Kommunedelplan Ødegården:

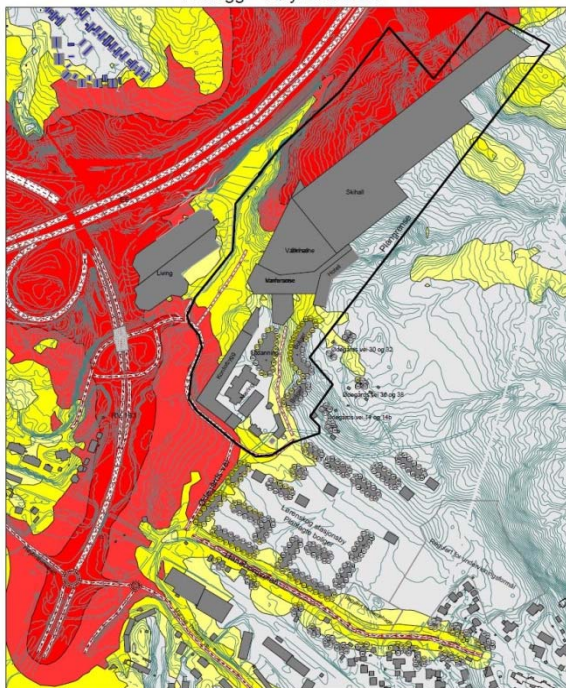
I støyrapporten for kommunedelplan for Ødegården er kulverten åpen for biltrafikk og forutsatt utvidet til to kjørefelt. Det er beregnet støy fra vei og jernbane på utendørs oppholdsarealer (høyde 2 m) for hele planområdet og relevant eksisterende bebyggelse. Resultatene fra støyrapporten viser at støyinnivå på utendørs oppholdsarealer kan overholdes for områdene der det er planlagt ny bebyggelse. Når det gjelder innendørs støyinnivå viser beregningene at det må benyttes lydisolerende vinduer og støydempende ventilasjon for en del fasader for å tilfredsstille krav til innendørs støy.

Støyutredning for detaljreguleringsplan Ødegården felt B1, O1 og Af2:

Detaljreguleringsplanen tar utgangspunkt i støyutredningen til kommunedelplan for Ødegården. Det er utarbeidet mer detaljerte utredninger for felt B1-4. Utredningen tar utgangspunkt i at kulverten er stengt for biltrafikk i utbyggingsfase 1 og åpen i utbyggingsfase 2. Støyutredningen viser at mesteparten av randbebyggelsen mot vei vil få fasade i gul sone, men at enkelte deler av fasadene også vil havne i rød støysone, hvor støyfølsom bebyggelse som hovedregel bør unngås. Unntak fra dette kan likevel vurderes i sentrumsområder i byer og tettsteder, spesielt rundt kollektivknutepunkter, hvor det er aktuelt med høy arealutnyttelse av hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging. Det er ikke tillatt ensidig leiligheter mot rød sone og alle leiligheter skal ha tilgang til stille uteoppholdsarealer.

Støyvurdering - Lørenskog vinterpark:

Støyrapporten for Lørenskog vinterpark er utarbeidet med utgangspunkt i at kulverten er stengt for biltrafikk. Støyutredningen er derfor ikke helt representativ for dette prosjektet, men den sier noe om økt støybelastning i området som følge av utbyggingen, som også er relevant her.



Planforslaget for Lørenskog vinterpark innebærer noe endret støybelastning for eksisterende og planlagt ny bebyggelse, som følge av noe endret trafikkmengde og oppføring av Vinterparken. I den grad støynivået i influensområdet (Haneborgveien og Ødegårds vei) øker som følge av utbygging av Lørenskog vinterpark vil dette være i liten grad. Det skyldes prosentvis liten økning i trafikkmengde som gir en teoretisk økning i støy på <0,3 dB.

Støyvurdering – foreliggende planforslag:

Åpning av undergangen antas ikke å medføre større trafikkmengder enn det som foreligger i vedtatte planer, men antas heller å fordele trafikken på flere veier. Planforslaget vurderes derfor ikke å ha negative konsekvenser for støyforholdene i området.

Natur og vegetasjon

Det er registrert kjempebjørnekjeks innenfor planområdet. Dette er en fremmed art som er svartlistet i Norge. Etablering av ny kulvert vil medføre flytting av masser fra området. Masser som inneholder fremmede arter skal håndteres slik at det unngås spredning av arten. Reguleringsbestemmelsene sikrer dette.

Det er ikke registrert verdifullt naturmangfold i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Det er ikke kjent at det er andre forhold vedrørende naturmangfoldet som burde vært bedre undersøkt.

Rørledninger, høyspentledninger og kabler.

Nedre Romerike Vannverk (NRV) har en hovedvannledning og en planlagt hovedvannledning i området som må tilpasses. Eksisterende hovedvannledning og noen kummer må legges noe om.

I tillegg har Hafslund, Telenor, InFiber Boradnet og Canal Digital kabler i området som må hensyntas. Det samme gjelder Akershus Energi Varmer sine fjernvarmerør.

Dette er forhold som må løses i videre planlegging av gjennomføring.

Anlegg og riggområde

I plankartet er det vist anlegg- og riggområde, disse er midlertidig og omfatter arealer som i dag er grøntareal eller ubebygget. Etter gjennomføring av tiltaket skal disse områdene istandsettes og tilbakeføres slik som kommunen bestemmer.

Det er utarbeidet faseplaner i forbindelse med forprosjektet som illustrerer hvordan tiltaket kan gjennomføres.

Estetikk

Anlegget skal utformes med materialer av god kvalitet og gis en estetisk god utforming.

Økonomiske konsekvenser

Undergangen er forutsatt finansiert av utbyggere i området. Lørenskog kommune skal bidra med forholdsmessig andel ut fra kommunens egne utbyggingsinteresser i området. Øvrige utbyggere som i dag er aktuelle bidragsytere er Lørenskog Vinterpark, Selvaag Bolig ASA, BORI og Haneborgåsen Utvikling AS.

Utbyggingsavtale med Lørenskog Vinterpark ble vedtatt i kommunestyret 16.12.2015, som sak 136/15.

Det er satt i gang samtaler om investeringsavtale med øvrige utbyggere.

Framdrift

Målet er at den nye kulverten skal være ferdig opparbeidet til høsten 2017.

Man ser for seg at nødvendig omlegging av vann- og avløpsledninger og kabler gjennomføres i forkant, høsten 2016. Oppstart av byggearbeid for undergangen planlegges til januar 2017. Framdriften avhenger av at det foreligger en vedtatt reguleringsplan høsten 2016.

Juridiske konsekvenser

Vedtak av reguleringsplan gir iht. plan- og bygningsloven § 16-2, andre ledd, hjemmel for ekspropriasjon.

Konsekvenser for barn og unge

Planforslaget vurderes ikke å ha negative konsekvenser for barn og unge.

Universell utforming

Slik kulverten er prosjektert vil stigningsforholdet på fortauet være hovedsakelig 5 %. Kortere strekninger har stigning på 3 % og 7 %. Det skal være god belysning i kulverten.

Stigningsforholdet i Ødegårdsvei vil bli noe brattere enn dagens situasjon grunnet at ny kulvert må senkes. Over en strekning på ca. 40 meter vil stigningen i Ødegårdsvei bli 7 %.

Fortauet som planlegges etablert i Haneborgveien nord for jernbanen i forbindelse med nytt fortau gjennom kulverten planlegges i henhold til krav til universell utforming.

Risiko og sårbarhetsanalyse

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse. Denne har ikke identifisert hendelser som er betegnet med "høy risiko". Det er vurdert at et antall hendelser innebærer en «middels risiko».

Risiko i anleggsfasen:

- Spill/søl/lekkasjer.
- Spredning av uønskede arter/svartelistede arter.
- Støy for naboer.
- Påkjørsel myke trafikanter av anleggsmaskiner.
- Skader på ledninger og kabler i grunn, spesielt hovedvannledning.
- Forsyningssikkerhet for vann til kommunen i anleggsperioden.
- Skade på skinnegang.
- Påkjørsel midlertidig bru.
- Anleggsmaskiner kutter strømføring til jernbanen

Risiko i driftsfasen:

- Trafikkulykker.
- Sammenstøt med kulverttak.
- Skader på personer som bruker kulvert ved brøyting spor over.

Dette er forhold som må ivaretas i den videre prosjekteringen. Analysen angir avbøtende tiltak.

MERKNADER

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 24.10.2015 i Romerikes blad og på kommunens hjemmeside den 28.10.2015. Grunneiere og rettighetshavere ble varslet ved brev sendt ut 18.10.2015. Det kom inn 11 merknader.

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Ingen konkrete merknader.

2. Akershus fylkeskommune

Det er ingen registrerte fornminner der tiltaket skal gjennomføres, og fylkeskommunen anser potensialet for å gjøre funn av automatisk fredete kulturminner som lavt. Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at dersom man støter på et fornminne skal arbeidet straks stanses i den utstrekning det berører fornminnet eller dets sikringssone på 5 meter. Rette myndighet, Akershus fylkeskommune, skal straks varsles i henhold til kulturminneloven § 8, 2. ledd. For øvrig påpeker fylkeskommunen viktigheten av at det etableres gode og trygge ferdselsforbindelser for myke trafikanter mot Lørenskog stasjon før utbyggingen er ferdigstilt.

Forslagstillers kommentar:

Merknad tas til følge. Dagens ferdselsforbindelser for myke trafikanter til Lørenskog stasjon opprettholdes i anleggsperioden og sikres i bestemmelse.

Rådmannens kommentar:

Det vises til forslagsstillers kommentar.

3. Statens vegvesen (SVV)

Statens vegvesen har ingen merknader til mottatt varsel om planoppstart.

4. Jernbaneverket (JBV)

Jernbaneverket påpeker at bygging av en ny kulvert vil være teknisk utfordrende. Det må påregnes at gjennomføring må skje samtidig med annet arbeid på linja, da strekningen uansett er stengt og at det vil være knappe tidsmarginer for gjennomføring. Jernbaneverket ønsker et nært samarbeid om utarbeidelse av planforslaget.

Forslagstillers kommentar:

Merknad tas til følge. Forslagsstiller har vært i kontakt med Jernbaneverket for innspill til planforslaget og gjennomføring. Det har vært kontakt med banesjef for strekningen for å gjøre oppmerksom på at høyden på kulverten er lavere enn standard krav for samlevei fra 4,6 til 3,4 m. I reguleringsbestemmelsene er det satt krav til fysiske tiltak for å gjøre bilister oppmerksom på høyden, samt tiltak som kan bidra til å avdempe påkjørsel på kulvertkonstruksjonen. Tiltakene skal være gjennomført før kulverten åpner for allmennheten. Tiltakene kan for eksempel være en galge med skilt som henger ned og som gir lyd når et kjøretøy treffer denne. I tillegg kan det etableres en fysisk bjelke som er like lav som selve kulverten som blir påkjørt hvis en kjører helt inn mot kulverten.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen forutsetter at forslagsstiller ivaretar krav fra Jernbaneverket i planforslaget og videre detaljprosjektering.

5. Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE)

NVE gjør oppmerksom på at planområdet delvis ligger innenfor kjent faresone for flom. Det må fremgå av planen hvilke vurderinger som er gjort for å unngå at det legges opp til tiltak/utforming av tiltak som øker flomfaren for 3. part. Faresone for 200-års flom + anbefalt sikkerhetsmargin skal i henhold til pbl § 12-6 avmerkes som hensynssone – flomfare på plankartet, og tilknyttes bestemmelser som ivaretar tilstrekkelig sikkerhet jf. kravene til sikkerhet gitt i byggt teknisk forskrift (TEK 10) § 7-2. NVE påpeker at det kan finnes kvikkleire i området, og at det må dokumenteres at grunnen er stabil eller lar seg stabilisere (områdestabilitet) før det kan planlegges byggetiltak. NVE viser i denne forbindelse til NVEs retningslinjer 2/2011 – Flaum- og skredfare i arealplanar og NVEs veileder 7/2014 – Sikkerhet mot kvikkleireskred. NVE ber om at høyspenttraseen som krysser planområdet merkes på plankartet som hensynssone. Forhold knyttet til øvrig ledningsnett forutsettes avklart med netteier.

Forslagstillers kommentar:

I følge NVE flomsonekart 1/2010 – *Delprosjekt Ellingsrud* ligger planområdet kun innenfor "sone med fare for vann i kjeller", dvs. alle områder lavere enn 2,5 meter over flomsone for 200-årsflom. Det ansees ikke som nødvendig å ta inn denne sonen i plankartet. Områdestabiliteten er vurdert i forbindelse med forprosjektet av geotekniker i forbindelse med forprosjekt for veikulvert under jernbanen ved Ødegård. Høyspenttraseen i området er ikke innenfor planavgrensningen.

Rådmannens kommentar:

Det vises til forslagsstillers kommentar.

6. Oslo kommune – Plan- og bygningsetaten

Oslo kommune støtter Lørenskog kommune i at det må sikres åpning av Haneborgveien.

7. Ruter AS

Ruter AS ber om at muligheten for å kjøre kollektivtrafikk på Hanaborgveien bør holdes åpen i fremtiden. Dagens kulvert er for lav til ordinære busser, Ruter mener derfor at ny kulvert bør dimensjoneres for at det i fremtiden kan kjøres kollektivtrafikk.

Forslagstillers kommentar:

Det er ikke mulig å bygge kulverten med større høyde enn 3,5 m. Det vil kreve omfattende inngrep og endring av høyder på tilgrensende veistruktur. Det vil være mulig å passere kulverten med busser tilsvarende dagens «vanlig ruterbusser» som har en høyde på 3,3 m

Rådmannens kommentar:

Rådmannen mener det er akseptabelt å bygge undergang med høyde 3,5 meter. Kjøretøy som ikke kommer gjennom undergangen har alternative veier inn i området.

8. Hafslund Nett

Hafslund gjør oppmerksom på at de har elektriske anlegg i planområdet og ber om at disse tas hensyn til. Det er også høyspenningskabler i området, disse ønskes ikke tegnet inn på kart. Det er viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler. Det må bestilles kabelpåvisning for å få en nøyaktig kartfesting av kabelens plassering i terrenget.

Forslagstillers kommentar:

Merknad tas til følge.

Rådmannens kommentar:

Forholdet til kabler på stedet må løses i detaljprosjektet.

9. ROAF

ROAF har ingen merknader til mottatt varsel om planoppstart.

10. Nedre Romerike Vannverk IKS (NRV)

Nedre Romerike Vannverk IKS gjør oppmerksom på at de har en viktig hovedvannledning i under jernbanen, like vest for planområdet, og kum nord for jernbanen. Det planlegges ny hovedvannledning mot dette området. Alt arbeid som planlegges her som vil berøre disse anlegg må utføres i samarbeid med NRV.

Forslagstillers kommentar:

Merknad tas til følge.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen forutsetter at dette koordineres og løses på tilfredsstillende måte i forbindelse med videre detaljplanlegging.

11. Haneborgveien 3, gnr/bnr 106/26

Det uttrykkes bekymring for at det igjen skal bygges på tomten, uten at dette kompenseres for. Grunneier hevder ikke å ha fått kompensasjon for tidligere avstått grunn. Eiendommen berøres av NRV- ledningen og som atkomst til kulverten når den skal bygges.

Forslagstillers kommentar:

Det er foreslått regulert annen veigrunn på en mindre del av denne tomte i vest. Dette medfører at det står igjen en kile av eiendommen som vil få en uhensiktsmessig form og plassering.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen forutsetter at vedkommende grunneiers interesser i forbindelse med videre planlegging blir hensyntatt innenfor rammene av prosjektet. Eventuell grunnavståelse må kompenseres iht. gjeldende regelverk.

Vurdering:

Planforslaget legger til rette for bygging av undergang for toveis trafikk som oppfyller rekkefølgekrav i kommunedelplan for Ødegården og detaljreguleringsplan for Lørenskog Vinterpark.

Rådmannen har vurdert planforslaget iht. naturmangfoldloven, jfr. lovens § 7. Det er ikke registrert viktige lokaliteter for biologisk mangfold i området. Med dagens kunnskap vurderer rådmannen at naturmangfoldet ikke blir berørt av tiltaket og finner derfor ikke grunn til å gå inn i prinsippene i §§ 8 – 12 i naturmangfoldloven.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Rådmannens forslag til vedtak:

Det vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 og delegasjon av 08.02.2012 med senere endringer å legge forslag til reguleringsplan 2016-2, Haneborgveien undergang - som vist på kart datert 01.04.2016, med tilhørende bestemmelser, ut til offentlig ettersyn.

10.05.2016 Eldrerådet

Forslag fremsatt i møte:

Ingen.

Votering:

Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

ER-017/16 Vedtak:

Det vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 og delegasjon av 08.02.2012 med senere endringer å legge forslag til reguleringsplan 2016-2, Haneborgveien undergang - som vist på kart datert 01.04.2016, med tilhørende bestemmelser, ut til offentlig ettersyn.

10.05.2016 Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne

Forslag fremsatt i møte:

Ingebjørg Birkeland (org.) fremmet følgende motforslag:

"Saken tas til orientering."

Votering:

Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig forkastet.
Motforslag fremmet av Ingebjørg Birkeland ble enstemmig vedtatt.

RF-024/16 Vedtak:

Saken tas til orientering.

11.05.2016 Klima-, økologi- og samferdselsutvalget

Forslag fremsatt i møte:

Ingen.

Votering:

Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

KØS-038/16 Vedtak:

Det vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 og delegasjon av 08.02.2012 med senere endringer å legge forslag til reguleringsplan 2016-2, Haneborgveien undergang - som vist på kart datert 01.04.2016, med tilhørende bestemmelser, ut til offentlig ettersyn.

12.05.2016 Teknisk utvalg

Forslag fremsatt i møte:

Ingen.

Votering:

Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

TK-041/16 Vedtak:

Det vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 og delegasjon av 08.02.2012 med senere endringer å legge forslag til reguleringsplan 2016-2, Haneborgveien undergang - som vist på kart datert 01.04.2016, med tilhørende bestemmelser, ut til offentlig ettersyn.

Lørenskog, 19.05.2016

Ragnar Christoffersen
rådmann

Knut Edvard Helland
kommunaldirektør