

Luhrtoppen 2, Lørenskog kommune Detaljregulering med konsekvensutredning Forslag til planprogram til offentlig ettersyn

Utarbeidet av: Vindveggen Arkitekter AS



Luhrtoppen 2, 1470 Lørenskog
Gnr./bnr.: 106/133, 76, 181 og 198, og 150/9
Dato: 19.01.2021

Veiledning til planprogrammet

Hva er konsekvensutredning og planprogram?

Detaljregulering for Luhrtoppen 2 er vurdert å utløse krav til konsekvensutredning og planprogram. Når en plan kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det utarbeides en konsekvensutredning sammen med planen. Lørenskog kommune krever videre at noen utvalgte temaer undersøkes i planarbeidet. Hensikten med undersøkelsene og konsekvensutredningen er å få oversikt over hvilke muligheter, utfordringer og konsekvenser ulike løsningsalternativer kan gi, og hvordan disse skal håndteres. Undersøkelsene og konsekvensutredningen bidrar til at dette blir systematisert og er kjent både under arbeidet med planen og når det fattes vedtak om planen.

Kravet om konsekvensutredning innebærer at det skal utarbeides et planprogram. Planprogrammet skal redegjøre for formålet med planarbeidet og hvilke problemstillinger som anses som viktige å undersøke i forhold til miljø og samfunn. Planprogrammet skal beskrive hvilket grunnlagsmateriale som må lages for at planforslagets relevante temaer kan vurderes tilstrekkelig, beskrive relevante og realistiske plan- og utredningsalternativer, og beskrive aktuelle samarbeids- og medvirkningsprosesser.

Konsekvensutredningen vil presenteres i et eget dokument som vedlegges planforslaget. Sammendrag av de viktigste resultatene i konsekvensutredningen vil inngå i planbeskrivelsen.

Hva kan du komme med innspill til?

Vi ønsker innspill til vurdering av hvilke temaer og utredninger konsekvensutredningen og undersøkelsene skal inneholde. Et viktig grunnlag for vurdering av innholdet vil være uttalelser fra berørte myndigheter, interesseorganisasjoner, grunneiere og andre aktører, som belyser hva som er relevante utredningsbehov ut ifra sin kjennskap til området og egne ansvarsområder.

Hvordan er prosessen?

Forslagsstiller skal utarbeide forslag til planprogram og stå for høringen av det. Etter at planprogrammet har vært på høring, skal det bearbeides med relevante innspill fra høringen og sendes til Lørenskog kommune. Planprogrammet fastsettes av Teknisk utvalg. Det fastsatte planprogrammet ligger så til grunn for videre reguleringsplanlegging.

Høringsperioden er fra **22.01.2021 til 08.03.2021**.

Bemerkninger i høringsperioden sendes til **Vindveggen Arkitekter AS, Skedsmogata 7, 2000 Lillestrøm** eller regulering@vindveggen.no med kopi til **Lørenskog kommune teknisk sektor - avdeling regulering, postboks 304, 1471 Lørenskog** eller postmottak@lorenskog.kommune.no innen fristen.

INNHold

Veiledning til planprogrammet	2
1 MÅL OG RAMMER FOR PLANARBEIDET	5
1.1 Innledning	5
1.1.1 Bakgrunn for planforslaget/planarbeidet	5
1.1.2 Hovedmål med planarbeidet	5
1.1.3 Begrunnelse for utredningsplikt	6
1.2 Planområdet	6
1.2.1 Beliggenhet og avgrensning	6
1.2.2 Dagens situasjon	7
1.2.3 Eierforhold	7
1.3 Planstatus og andre rammebetingelser	8
1.3.1 Statlige bestemmelser og retningslinjer	8
1.3.2 Kommunale planer og føringer	8
1.3.3 Andre relevante dokumenter/vedtak	9
1.3.4 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus	9
1.3.5 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	9
1.3.6 Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus	9
1.3.7 Kommuneplan 2015-2026	10
1.3.8 Kommunedelplan for Ødegården	11
1.3.9 Kommunedelplan for differensiert forvaltning av vassdragene i Lørenskog	11
1.3.10 Strategi for overvann og vassdrag	12
1.3.11 Plan for grønn mobilitet	12
1.3.12 Visjonsdokument for Lørenskog stasjonsområde	12
1.3.13 Gjeldende regulering	12
1.3.14 Planer under arbeid	13
2 Beskrivelse av planalternativet	14
3 Utredningsbehov	16
3.1 Konsekvenser i forhold til overordnede planer	16
3.1.1 Forslagstillers vurdering av kommunestyrets vedtak 34/19	17
3.1.2 Utvikling av Lørenskog stasjonsområde	17
3.2 Handelsanalyse	18
3.3 Trafikk	18
3.3.1 Fotgjengere og syklistar	18
3.3.2 Atkomst og parkering	18
3.3.3 Kollektivtransport	19
3.3.4 Trafikksikkerhet	19
3.3.5 Biltrafikk	19

3.4	Bebyggelsesstruktur, arkitektur, utforming.....	19
3.5	Overvann/Flomveier.....	19
3.6	Miljøforhold.....	20
3.6.1	Støy.....	20
3.6.2	Grunnforhold	20
3.7	Risiko og sårbarhet	20
4	Arbeidsopplegg og metodikk	20
4.1	Generelt	20
4.1.1	Alternativer	21
4.2	Gjennomføring av planarbeidet.....	21

1 MÅL OG RAMMER FOR PLANARBEIDET

1.1 Innledning

1.1.1 Bakgrunn for planforslaget/planarbeidet

I behandling av en dispensasjonssøknad fra gjeldende planformål for å kunne bruke deler av bebyggelsen til treningsvirksomhet/trampolinepark (vedtak i Teknisk Utvalg 29.08.19, administrativt vedtak 30.09.19, saksnr. 18/7772), satte Lørenskog kommune som vilkår at det skulle igangsettes en planprosess for å avklare framtidige formål på tomte. Det ble på den bakgrunn utarbeidet planinitiativ for å starte opp reguleringsprosess for eiendommen.

Dette planinitiativet ble gjenstand for en prinsippsak, for å avklare hvorvidt planarbeidet kunne utarbeides som en detaljregulering, eller om det skulle avvente en områderegulering for Lørenskog stasjonsområde. Kommunestyret fattet følgende vedtak i møte i den 16.09.20 (saksnr 110/20):

- «1. Rådmannen anbefaler at planinitiativet videreføres som detaljregulering i tråd med rådmannens vurderinger i saken.
2. Vedlegg 7 i saken viser gang og sykkelveiforbindelse fra Lørenskog stasjon. Denne veien er vanskelig å finne, og den krysser trafikkerte og uoversiktlige veier. SNØ har bygget gang- og sykkelvei mellom SNØ og Luhrtoppen 2. Administrasjonen bes om å vurdere muligheten av å få etablere en gangvei fra Lørenskog stasjon gjennom den gamle jernbaneundergangen og langs Djupdalsbekken til gang- og sykkelveien ved SNØ.
3. Den videre planprosessen skal legge til rette for gratis og inkluderende lavterskeltilbud og møteplasser for barn og unge.»

På denne bakgrunn igangsettes planprosess for detaljregulering av Luhrtoppen 2 med konsekvensutredning.

1.1.2 Hovedmål med planarbeidet

Målet med planarbeidet er å komme frem til en vedtatt detaljregulering for Luhrtoppen 2, som tilrettelegger for ny bruk og videreutvikling av bebyggelsen på eiendommen, med funksjoner som også vil støtte opp under Vinterparken/SNØ. Det skal tilrettelegges for ny virksomhet i eksisterende bebyggelse og det må utredes hvilken innvirkning dette får i forhold til Lørenskog sentrum som kommunesenter, jf. gjeldende kommuneplan og tilhørende retningslinjeområder.

Kommunen ønsker også at forholdet til Lørenskog stasjonsområde skal utredes jf. visjonsdokumentet for Lørenskog stasjonsområde. Kommunens visjonsdokument omtaler ikke Luhrtoppen særskilt og det kan videre ikke sees at det følger av hverken visjonsdokumentet eller av kommunestyrets vedtak i møte 13. mars 2019, sak 34/19, hvilke føringer som skal gjelde fremtidige planer for Luhrtoppen. Det anses derfor at omfang av utredning bør begrenses til det som blir relevant/fornuftig for planarbeidet. Hvordan planalternativet vil kunne påvirke eller inngå i ønsker for Lørenskog stasjonsområde, sett utfra at intensjonen om at tyngdepunktet i utviklingen av Lørenskog stasjonsområde skal ligge i tilknytning til Banegata, vil redegjøres for.

1.1.3 Begrunnelse for utredningsplikt

Det ønskes vurdert muligheter for virksomhet som ikke er i tråd med overordnet plan og eksisterende bygningsmasse utgjør mer enn 15.000 m² bruksareal. Planforslaget vil medføre en endring av formål fra industri til kombinert formål med næring, kontor, offentlig/privat tjenesteyting, forretning, og lager. Planarbeidet vurderes derfor å utløse krav om konsekvensutredning jf. *Forskrift om konsekvensutredninger* vedlegg I bokstav A, punkt 24.

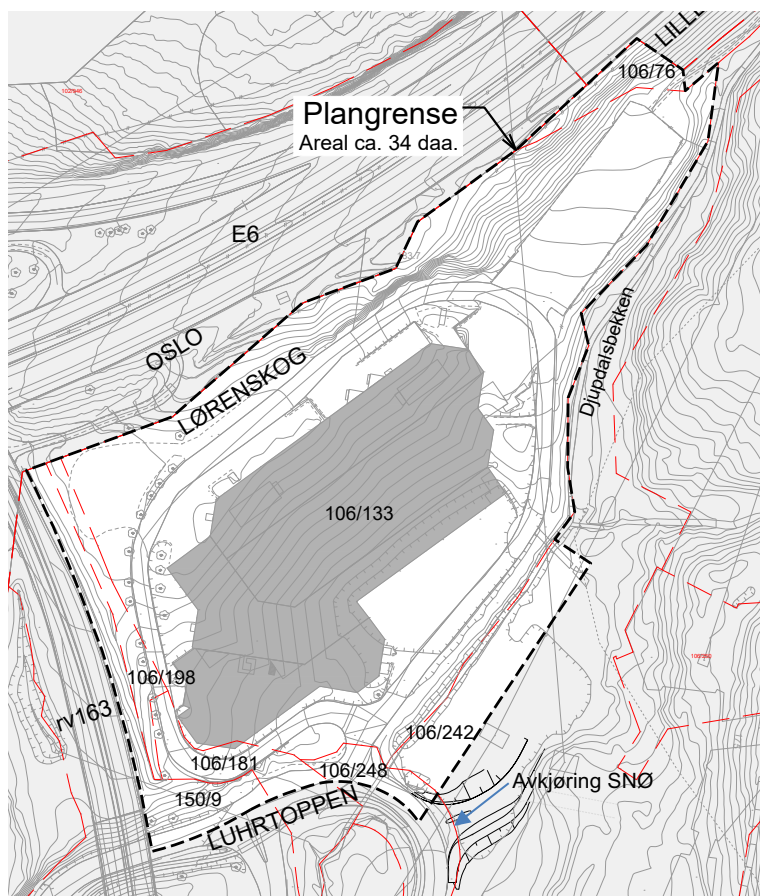
Kommunestyret har i sin prinsippavklaring av reguleringsspørsmålet pekt på relevante temaer som krever utredning, blant annet hensyn til sentrumsutvikling på stasjonsbyen, andel forretningsvirksomhet, utredning av trafikk og parkering sett i forhold til foreslåtte formål, tilgjengelighet for gående og syklende og blågrønnstruktur, turdrag langs bekken samt hensyn til overvannshåndtering og innvirkning på flomfare.

1.2 Planområdet

1.2.1 Beliggenhet og avgrensning

Planområdets adresse er Luhrtoppen 2, 1470 Lørenskog, og omfatter gnr./bnr.: 106/133, 76, 181, 198, 242 og 248, samt 150/9. Det er hovedsakelig Luhrtoppen 2 med gnr. 106 bnr. 133 som tenkes utviklet. Planområdet er på ca. 34 daa.

Området er plassert mellom SNØ/Vinterparken og krysningspunktet mellom E6 og rv 163. Planområdet ligger ca. 500m fra Lørenskog stasjon.

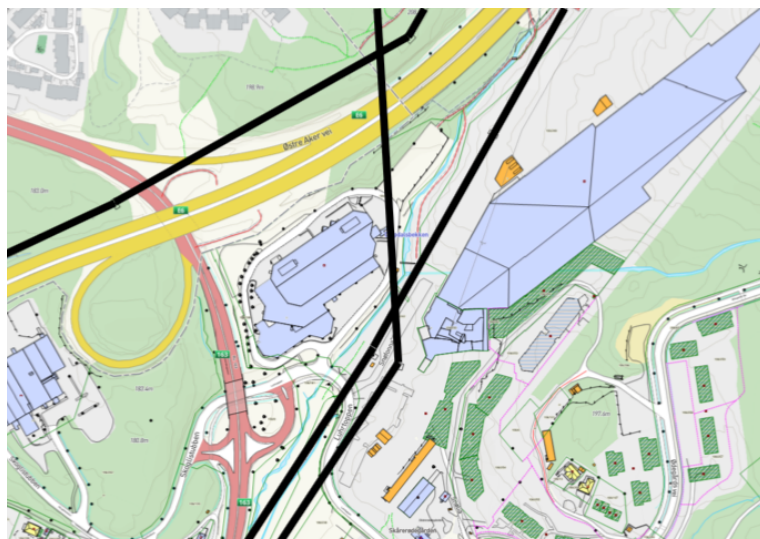


Figur 1 - Kartutsnitt som viser avgrensning og eiendomsstruktur i tilknytning til planområdet

1.2.2 Dagens situasjon

Eksisterende bebyggelse på planområdet er oppført i første halvdel av 1990-tallet og utgjør 33 500 m² BRA (bruksareal). Møbelforretningen Skeidar, med tilhørende kontor og lager, trampolinepark og arealer for ulike treningskonsepter er blant virksomhetene som bruker bebyggelsen i dag. Bebyggelsen ligger i stigende terreng og er arrondert i terrasser, der deler av takene også utgjør trafikkområder med logistikk og parkering. I øst ligger Djupdalsbekken med grøntsone.

I dag er områdene omkring Lørenskog stasjon i sterk utvikling, med fortetting og transformasjon omkring et planlagt bydelssentrum. Det er behov for en revurdering av hva bebyggelsen på Luhrtoppen 2 skal romme, i takt med utviklingen av omgivelsene. Samtidig utgjør eiendommens beliggenhet og grad av støypåvirkning en klar begrensning med tanke på hvilke bruksformål som er aktuelle.



Figur 2 - Kartutsnitt som viser høyspentlinjer (markert med sort) i tilknytning til planområdet.

Langs sørøstre og østre del av tomte går også 2 høyspentlinjer, som begrenser muligheten for bygningsmessig utvikling i denne retning.

1.2.3 Eierforhold

Eiendommer	Grunneiere
Gnr 106 bnr 133 (hovedutviklingseiendommen)	Luhrtoppen Eiendom AS
Gnr 106 bnr 76 og gnr 150 bnr 9	Statens vegvesen
Gnr 106 bnr 181 og 198	Lørenskog kommune
Gnr 106 bnr 242	Snøporten Utvikling AS
Gnr 106 bnr 248	Ukjent

1.3 Planstatus og andre rammebetingelser

Tenkt utvikling er ikke i tråd med overordnet plan og eksisterende bygningsmasse utgjør allerede i dag mer enn 15.000 m² bruksareal. Planforslaget vil medføre en endring av formål fra industri til kombinert formål med næring, kontor, offentlig/privat tjenesteyting, forretning og lager. Planarbeidet kommer derfor inn under kravene om konsekvensutredning jf. *Forskrift om konsekvensutredninger* vedlegg I bokstav A, punkt 24.

Særlig forholdet til statlige planretningslinjer og regionale bestemmelser anses naturlig å avklare som del av konsekvensutredningen (jf. forskrift om konsekvensutredning § 10, tredje ledd bokstav c). Tilgjengelighet for myke trafikanter, påvirkning på trafikk, næring og forholdet til sentrumsfunksjoner i Lørenskog anses videre å være særlig relevante temaer å utrede. Planprosessen for Vinterparken kan være nærliggende å skjele til, da det i forbindelse med denne ble gjort omfattende utredningsarbeider, av bl.a. trafikk, høyspentlinjer, flomfare, overvannshåndtering og naturmangfold, for å nevne noen. Vedrørende flom spesielt er det altså god kjennskap til forholdene i Djupdalsbekken, og dennes virkning videre nedover i vassdraget.

I oppstillingen av relevante planer og føringer nedenfor har vi understreket de planene/temaene som anses å ha særlig betydning for dette konkrete planforslaget og disse er kort oppsummert i det følgende.

1.3.1 Statlige bestemmelser og retningslinjer

- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, fastsatt 26.9.2014 (FOR-2014-09-26-1222)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, fastsatt 20.9.1995 (FOR-1995-09-20-4146)
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven, LOV- 2009-06-19-100)
- Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus, vedtatt 17.12.2018.
- Regional plan for klima og energi
- Regional plan for vannforvaltning i vannregionen Glomma

1.3.2 Kommunale planer og føringer

- Kommuneplan for Lørenskog kommune 2015 - 2026 vedtatt 11.02.2015, sist revidert 31. mai 2017
- Kommunedelplan 11-2-01, Ødegården, vedtatt 29.09.2010, er gjeldende for de deler av kommunedelplanområdet som ikke er regulert i samsvar med kommunedelplanen. Når det ikke foreligger motstrid, supplerer bestemmelsene til kommuneplanens arealdel, kommunedelplanens bestemmelser.
- Kommunedelplan for differensiert forvaltning av vassdragene i Lørenskog, del I og del II, vedtatt 11.06.2003.
- Kommunedelplan for klima og energi i Lørenskog kommune 2010 – 2014, vedtatt 03.02.2010.
- Kommunedelplan for idrett og friluftsliv 2014 – 2017, vedtatt 19.03.2014.

- Strategi for overvann og vassdrag, 2017-2026
- Plan for grønn mobilitet, 2019

1.3.3 Andre relevante dokumenter/vedtak

Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv, vedtatt 19. juni 2019, viser til at området har få kommunale lekeplasser, fotballanlegg, flerbrukshaller og svømmehaller.

Følgende dokumenter/vedtak anses som relevante, men er ikke formelle planer iht. Plan- og bygningsloven og vurderes derfor å ha begrenset juridisk binding:

- Parallelloppdraget for Lørenskog stasjonsområde, lyst ut juni 2018
- Etterfølgende "Visjonsdokument" (udatert)
- Etterfølgende kommunestyrevedtak 13. mars 2019, sak 34/19

1.3.4 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Lørenskog har en sentral lokalisering i det sammenhengende bybåndet mellom Oslo og Lillestrøm. Bybåndet skal ta en høy andel av veksten i befolkning og arbeidsplasser i området. I regionalplanen er aksene Lørenskog/Ahus–Lillestrøm/Kjeller utpekt som «særlig innsatsområde for økt by- og næringsutvikling». Her er det stort potensial for bymessig fortetting og transformasjon med tilrettelegging for regionale funksjoner, arbeidsplassintensive virksomheter og urbane kvaliteter.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus peker ut en felles retning for areal- og transportutviklingen i regionen og er grunnlaget for videre samarbeid mellom stat, fylke, kommuner, næringsliv og andre aktører. Hensikten med planen er å definere felles mål for utviklingen av Osloregionen for å gjøre regionen konkurransedyktig og bærekraftig i europeisk sammenheng, etablere et arealeffektivt utbyggingsmønster og bevare overordnet grønnstruktur, legge til rette for et transportsystem som rasjonelt knytter regionen sammen med resten av landet og med utlandet.

1.3.5 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Retningslinjene har som formål å sikre samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og kvalitet. Retningslinjene skal blant annet fremme utvikling av miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø.

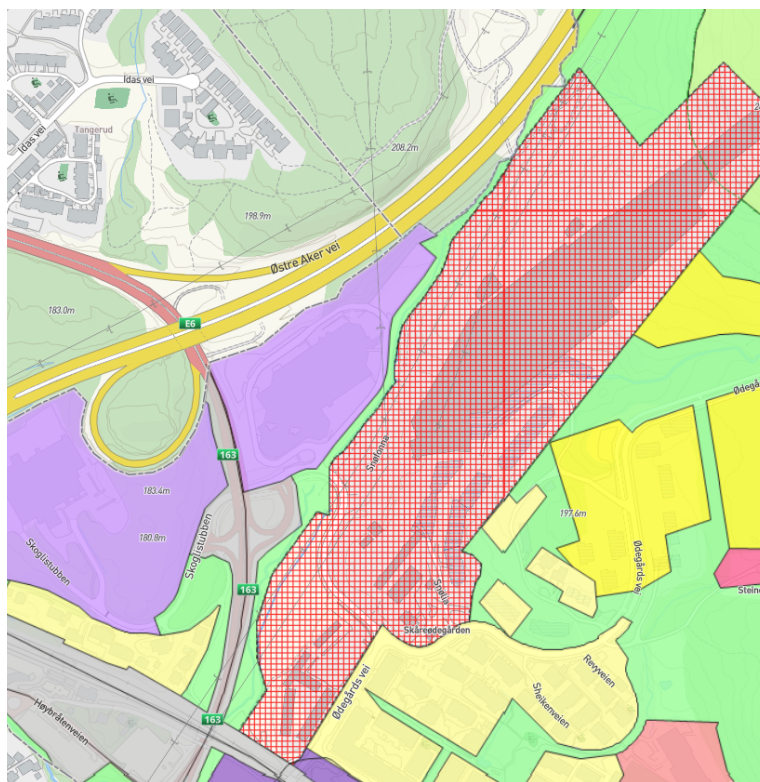
1.3.6 Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus

Formålet med den regionale planen er å styrke handels- og servicetilbudet i sentrum av byer og tettsteder, for derigjennom å styrke by- og tettstedssentrene og legge til rette for miljøvennlige transportvalg. Styrkingen av by og tettstedssentrene gjøres for å unngå en utvikling med byspredning. Miljøvennlige transportvalg skal motvirke økt bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil.

1.3.7 Kommuneplan 2015-2026

Lørenskog kommunes overordnede målsetting for arealbruken er å bygge tett i de sentrale delene av kommunen for å gi et bedre grunnlag for et bedre og mer banebasert kollektivtilbud. Ifølge kommuneplanens overordnede arealstrategi skal det fortettes rundt eksisterende stasjoner. Lørenskog stasjon skal forsterkes som knutepunkt for tog og/eller buss, og videreutvikles som lokalsenter med boliger, næring og regionale idrettsfunksjoner/-haller. Videre skal det tilrettelegges for at arbeidsplasser lokaliseres kollektivnært.

Området omfattes av retningslinjeområdet for Lørenskog stasjon/Ødegården iht. kommuneplanbestemmelsene, som skal videreutvikles som stasjonsby/kollektiv-knutepunkt og lokalsenter med boliger, næring, regionale idrettsfunksjoner/-haller. I henhold til kommuneplanen er Lørenskog stasjonsområde egnet som område for arbeidsplassintensiv næring med høy utnyttelse nær selve stasjonen. Kommuneplanens arealdel viser Luhtoppen 2 som nåværende næringsvirksomhet og grønnstruktur. Kommunen presiserer i sin prinsippsak at næringsformålet ikke omfatter forretning, men kontor, industri og lager jf. kommuneplanens punkt 1.8 og bestemmelsenes § 18.



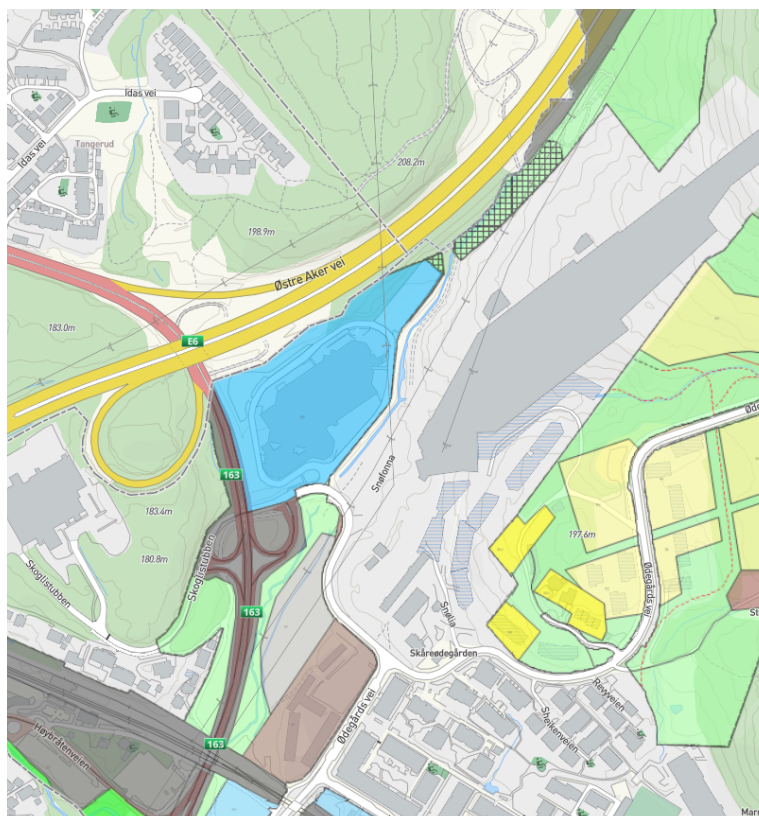
Figur 3 - Utsnitt fra kommunens kartbase som viser kommuneplanformål.

Videre påpekes at grøntdraget langs Djupdalsbekken skal sikres, og er vist som del av et sammenhengende viktig turdrag fra Lørenskog sentrum til Gjelleråsmarka og Haneborgåsen og turområdene i nord.

I gjeldende kommuneplan videreføres også avgrensingen og betydningen av Lørenskog sentrum, samt at det er definert 5 retningslinjeområder, hvorav Lørenskog stasjon/Ødegården, er et av disse. Retningslinjene for dette området (§ 22.3) presiserer bl.a. at utviklingen på området ikke må undergrave Lørenskog sentrums funksjon som kommunesenter, samt at utvikling i området skal basere seg på høy grad av kollektivbetjening, samt sykkel og gange som transportform lokalt.

1.3.8 Kommunedelplan for Ødegården

Planområdet omfattes av felt N5 i kommunedelplanen og er vist som nåværende erverv (næring). Tillatt utnyttelse er inntil %-BRA = 200 % og byggehøyde inntil fem etasjer. Det tillates ikke plasskrevende varehandel.



Figur 4 - Utsnitt fra kommunens kartbase som viser kommunedelplan for Ødegården.

I kommunestyrets vedtak i behandlingen av kommunedelplanen 29. september 2010, sak 79/10 fremgår det at: «Lørenskog kommune ønsker høyspentledningene som går over området lagt som jordkabel i bakken. Ikke kommunal finansiering, men tas opp den dagen det kan bli aktuelt for eier av linjen å oppgradere».

1.3.9 Kommunedelplan for differensiert forvaltning av vassdragene i Lørenskog

Lørenskog har ett hovedvassdrag, Fjellhamarvassdraget, som er del av de vernede markavassdragene. Fjellhamarvassdraget omfattes derfor av de rikspolitiske retningslinjer (RPR) for vernede vassdrag som ble vedtatt i 1994. Kommunedelplanen vurderer naturfaglige verdier, kulturminner og verdier knyttet til friluftsliv, landbruksinteresser, samt resipient og vannkvalitet. Videre deler planen vassdragene inn i ulike forvaltningsklasser. Til slutt foreslår planen hvordan verdiene skal forvaltes gjennom planbestemmelser og retningslinjer.

1.3.10 Strategi for overvann og vassdrag

Strategi for overvann og vassdrag er en overordnet og strategisk plan som belyser utfordringer knyttet til overvann og vassdrag i dag og fremover. Utfordringer knyttet til overvann og vassdrag i Lørenskog kommune er blant annet konflikt mellom vassdragenes kapasitet og bebyggelse, lukkede vassdrag, prioritering av arealutnyttelse (utvikling av høy andel grå flater og få blågrønne strukturer, aldrende og utett ledningsnett og store mengder uønsket vann i spillvannsledninger/kloakkledninger).

1.3.11 Plan for grønn mobilitet

Plan for grønn mobilitet i Lørenskog er en plan som skal bidra til å hjelpe Lørenskog kommune med å nå målet om nullvekst i biltransporten. Planen viser både status om hvordan kommunen jobber med målet i dag, og hvordan vi kan møte transportutfordringene i fremtiden. For å nå målet må all vekst i persontransport tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er et ambisiøst mål, som kommunen arbeider aktivt med å nå.

1.3.12 Visjonsdokument for Lørenskog stasjonsområde

Lørenskog stasjonsområde er et prioritert utviklingsområde i Lørenskog kommune og skal forsterkes som kollektivknutepunkt og videreutvikles som lokalsenter med boliger, arbeidsplassintensiv næring og regionale idrettsfunksjoner. Dette er et omfattende og komplekst område med mange aktører og interessenter, og det var derfor ønskelig med en helhetlig plan for å sikre god og langsiktig stedsutvikling. På bakgrunn av dette gjennomførte Lørenskog kommune et parallelloppdrag for å belyse muligheter, få fram idéer og løsninger, og finne helhetlige grep for utvikling av Lørenskog stasjon og de sentrale områdene rundt stasjonen.

I parallelloppdraget er det sett på hvordan Lørenskog stasjonsområde kan utvikles både som et regionalt kollektivknutepunkt og et urbant lokalsenter med en blanding av funksjoner. Videreutvikling av selve jernbanestasjonen og forbindelsene inn i stasjonsområdet samt mulighet for å knytte stasjonsområdet bedre sammen med Lørenskog sentrum, via sammenhengende grønndrag og traseer for myke trafikanter, er sett på. Å skape gode byrom og møteplasser som fremmer kontakt mellom mennesker og det sosiale livet på stedet har også vært sentralt. I tillegg er det sett på løsninger for overvann og strategier for å bruke vannet som ressurs i rekreasjonsområder.

Rapporten fra parallelloppdraget omtales av kommunen som et «visjonsdokument» som ønskes brukt veiledende ved videre utvikling av Stasjonsområdet.

1.3.13 Gjeldende regulering

Gjeldende reguleringer på naboeiendommer til planområdet:

- Reguleringsplan for Tangerud øst, vedtatt 13.06.1990.
- Reguleringsplan for E6 fra Tangerud til Skedsmo grense, vedtatt 15.02.1995.
- Reguleringsplan for Lørenskog vinterpark, vedtatt 09.09.2015.

I gjeldende regulering for Tangerud øst er planområdet vist som industri, trafikk-arealer og parkbelte for industri. En del er avsatt til fareområde, høyspenningsanlegg.

1.3.14 Planer under arbeid

- Vedtakspunkt 1.2: Vassdragene med tilhørende grøntområder skal utvikles som fleksible aktivitetssoner, med turstier og anlegg for overvannshåndtering.
- Vedtakspunkt 1.4: Det skal utvikles en sammenhengende gang/sykkelvei som knytter stasjonsområdet sammen, og skaper gode overganger mellom Lørenskog sentrum, Snøporten [i.e. Vinterparken] og jernbanestasjonen.
- Vedtakspunkt 1.7: Utred muligheten for å grave ned høyspentlinjen, eller alternativt løfte den høyere med skulpturelle master, for å sikre en helhetlig utvikling av området i tråd med visjonen.
- Vedtakspunkt 2: Følgende tre tiltak prioriteres først ved gjennomføring av den helhetlige utviklingen:
 - Igangsett forprosjekt «Banegaten» for å vurdere kostnader, tekniske løsninger og arkitektonisk utforming.
 - Utarbeid en gatebruksplan for stasjonsområdet, med trafikkanalyse som grunnlag.
 - Igangsett forprosjekt «vassdrag og blågrønne aktivitetssoner» og utred overvanns- og flomsituasjonen i området.

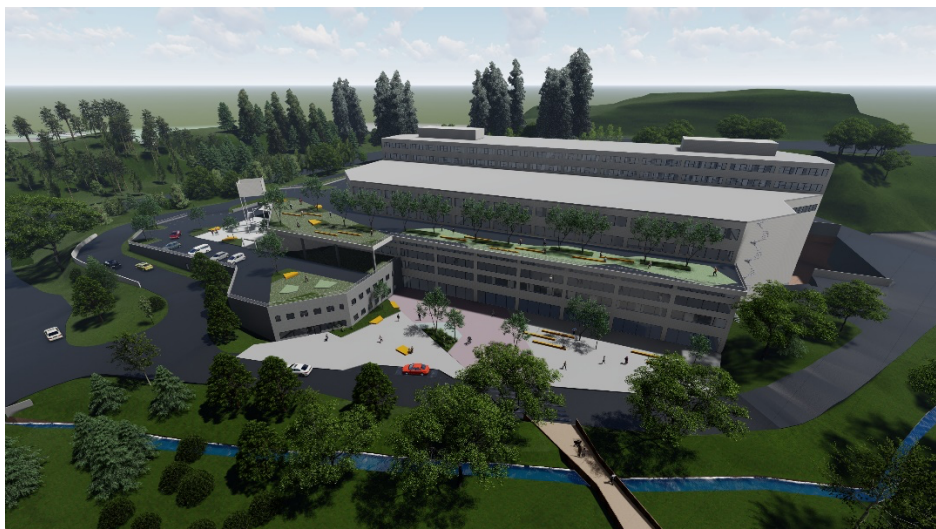
2 Beskrivelse av planalternativet

Eksisterende bygg tenkes gjenbrukt og oppdatert til nye formål, som blant annet vil være naturlig å se i sammenheng med tilgrensende prosjekt SNØ/Vinterparken. Mulighet for sambruk og synergi mellom byggene/prosjektene utredes i forbindelse med planarbeidet. Gjenbruk, oppdatering og optimalisert utnyttelse av eksisterende bygningsmasse anses som et bærekraftig grep.

Dagens bygningsmasse utgjør 33 000 m² BRA bygget areal (uavhengig av om dette er arealer under eller over bakken). Dersom man skulle legge inn fiktive plan for hver 3. meter ville eksisterende bygningsvolum og -høyde tilsvart 53 000 m² BRA.

Bygget vil få større innslag av virksomhet som forutsetter økt andel gående og syklende i forhold til i dag, og bebyggelse og utearealer vil endres for å tilpasse seg dette. Det innebærer at miljøet omkring den sørøstre fasaden søkes endret i retning av å bli et trafikkorg med trafikk på de gåendes premisser og med elementer som underbygger den menneskelige skala.

Av mulige funksjoner vurderes hovedsakelig følgende: kontor, offentlig/privat tjenesteyting, næring, forretning, lager og parkering. Det er ønskelig å komme frem til en robust reguleringsplan for Luhrtoppen 2, med en kombinasjon av formål. Kommunen har i sin vurdering av prinsippssaken tatt opp problemstillingen med andel handel.



Figur 6 – Forenklet illustrasjon som viser mulig transformasjon med trafikkorg i forgrunnen (Arkitektene Fosse & Aasen AS)

Det er foreløpig stor usikkerhet rundt hva den ideelle fordelingen mellom de ulike formålene blir. Det er følgelig usikkerhet knyttet til hvilken andel og type handelsvirksomhet som vil være riktig her. Dette er selvfølgelig avhengig av videre markedsanalyser og -etterspørsel og planene trenger litt tid til å avklares. Dette vil avdekkes underveis i reguleringsprosessen og ved utredninger som handelsanalyse, trafikkanalyse, forholdet til parkeringsdekning med videre. Planprosessen må avklare hva fordelingen mellom de ulike formålene blir. Det er ønskelig å legge opp til kombinerte formål med tak for total kvadratmeter, men med en viss fleksibilitet i arealfordelingen. I utredningsarbeidet vil formålsstørrelser som gir størst konsekvenser synliggjøres/utredes.

Som forarbeid til planprosessen utarbeidet Arkitektene Fosse og Aasen AS en mulighetsstudie. I mulighetsstudien ble eksisterende bygningsmasse analysert, og det ble skissert 2 ulike utviklingskonsepter. Alternativ A innebar at Luhrtoppen 2 i hovedsak ville beholde dagens utforming med noen fasademessige oppgraderinger, innvendige tilpasninger og innsetting av flere mellometasjer der mulig. Alternativ B innebar vesentlig endring av bygningsmassen, bruk av stor lysgård, riving av en del av dagens bygningsmasse og at man la på kontoretasjer. I begge alternativene ville uteområder oppgraderes, særlig i sør med et tenkt trafikkorg og tilpasning til vesentlig økt andel av myke trafikanter i tilknytning til eiendommen. De 2 alternativene i mulighetsstudien var ment som 2 mulige løsninger, for en reguleringsplan som er fleksibel nok for begge disse eksemplene. Per dags dato, er alternativ A det mest realistiske utviklingsalternativet.

Det er i dag omkring 240 oppmerkede p-plasser på eiendommen, hvorav ca. 100 på p-dekkene i tilknytning til bygget, ca. 40 langs med kjørearealene mellom bygget og E6, og ca. 100 plasser på p-plassen i nordøstre del av eiendommen. Kapasitetsmessig ser dagens parkeringsdekning ut til å være i tråd med kommuneplanens norm. Kommunen har dog påpekt at utstrakt parkering på terreng er i strid med dagens bestemmelser i kommuneplanen. Da eksisterende bygningsmasse ikke ble bygget med parkeringskjeller, og parkeringen ble anlagt i tidligere tider er det ikke uvanlig med utstrakt bruk av parkering på mark. Her er det i tillegg parkering på dekker. Lignende situasjon med utstrakt parkering på mark for eksisterende bebyggelse finnes mange steder i Lørenskog både hva gjelder private og kommunale bygg. Parkeringsløsning vil være et av de temaene som sees i sammenheng med fordeling av formål. Om noe utendørs parkeringsdekning kan flyttes inn i bygget, vil avklares underveis i planprosessen i takt med avklaringer av øvrige formål og utnyttelse av bygget.

3 Utredningsbehov

Hensikten med konsekvensutredning (KU) er å få oversikt over hvilke vesentlige konsekvenser en utvikling i tråd med planforslaget kan føre med seg, slik at disse er kjent når det fattes vedtak av planen. Aktuelle utredningstemaer er de temaene som antas å ha vesentlig betydning for miljø og samfunn.

Følgende hovedtemaer foreslås utredet i forbindelse med konsekvensutredning:

3.1 Konsekvenser i forhold til overordnede planer
3.1.1 Utvikling av Lørenskog stasjonsområde
3.2 Handelsanalyse
3.3 Trafikk
3.3.1 Fotgjengere og syklist
3.3.2 Adkomst og parkering
3.3.3 Kollektivtransport
3.3.4 Trafikksikkerhet
3.3.5 Biltrafikk
3.4 Bebyggelsesstruktur, arkitektur, utforming
3.5 Overvann/flomveier
3.6 Miljøforhold
3.6.1 Støy
3.6.2 Grunnforhold

I det følgende gjennomgås antatte problemstillinger med sikte på å avklare behov for utredning. I konsekvensutredningen skal utredningene gjøres for planforslaget. Det skal dessuten gjøres en sammenligning med 0-alternativet, som er dagens bruk dersom ikke planforslaget gjennomføres.

3.1 Konsekvenser i forhold til overordnede planer

Det skal utredes hvilken virkning planforslaget vil få i forhold til de planer og bestemmelser som er opplistet under punkt 1.3.1. Det skal spesielt gjøres rede for hvilke konsekvenser foreliggende prosjekt vil ha for kommunal planlegging.

Tenkt utvikling er ikke i tråd med overordnet plan og eksisterende bygningsmasse utgjør allerede i dag mer enn 15.000 m² bruksareal. Planforslaget vil medføre en endring av formål fra industri til kombinert formål med næring, kontor, offentlig/privat tjenesteyting, forretning, og lager. Planarbeidet kommer derfor inn under kravene om konsekvensutredning jf. Forskrift om konsekvensutredninger vedlegg I bokstav A, punkt 24.

Særlig forholdet til statlige planretningslinjer og regionale bestemmelser anses naturlig å avklare som del av konsekvensutredningen (jf. forskrift om konsekvensutredning § 10, tredje ledd bokstav c). Påvirkning på sentrumsfunksjoner i Lørenskog anses videre å være særlig relevante temaer å utrede.

3.1.1 Forslagstillers vurdering av kommunestyrets vedtak 34/19

Av punkter i kommunens vedtak 34/19 den 13.03.19 listet tidligere opp under punkt 1.3.14 vil enkelte vurderes nærmere i planprosessen mens andre anses ikke å være relevante for planarbeidet.

Punktet 1.2 anses ikke å berøre Luhrtoppen 2 da sti langs Djupdalsbekken nylig er etablert som del av SNØ, og knyttet til eksisterende tursti som går opp til undergang E6 og ut i Marka. Ettersom området ligger kloss inntil E6 er det svært støyutsatt og en anser derfor at en fleksibel aktivitetssone hverken er egnet eller aktuelt i store deler av planområdet.

Vedtakspunkt 1.4 og det å skape gode overganger mellom Lørenskog sentrum, Vinterparken og jernbanestasjonen anses som tiltak som planarbeidet skal bidra til å oppnå. Eksempelvis vil tiltak som oppfordrer til økt bruk av gang og sykkelveisystemet i området og økt opplevelse av sikkerhet, slik som belysning, kunne være aktuelle.

Forholdet til høyspentlinjene jf. punkt 1.7 anses derimot som for stor en oppgave å pålegge en enkelt grunneier å utrede. Det foreligger ikke uttalte planer fra linjeeier om å legge høyspentlinjene i bakken i planområdet. Eksisterende bygningsmasse skal gjenbrukes og tiltakshaver ser for seg i det alt vesentlige å opprettholde dagens fotavtrykk for bebyggelsen på området, samt å forholde seg til de regulerte faresonene for høyspentlinjene slik de ligger i dag. Å legge høyspentlinjer i bakken anses å medføre uforholdsmessige store kostnader for prosjektet når det er hovedsakelig snakk om en omregulering og innpassing av nye funksjoner i eksisterende bygningsmasse. Tenkte formål fordrer videre ingen krav til tiltak hva gjelder høyspent og sikkerhet.

Hva gjelder temaene under vedtakspunkt 2 angis det i utgangspunktet at disse skal prioriteres *«først ved gjennomføring av den helhetlige utviklingen»*, altså kan det forstås slik at de vil først gjelde når kommunen utarbeider en områdeplan for Lørenskog stasjonsområde. For ryddighetsskyld omtales punktene og deres forhold til gjeldende planarbeid kort. Utarbeiding av en gatebruksplan og vurderinger av økonomiske, tekniske og arkitektoniske løsninger knyttet til prosjektet «Banegate» anses ikke å være temaer som angår Luhrtoppen 2. Hva gjelder overvanns- og flomsituasjon vil dette utredes som en vanlig del av planforslaget.

3.1.2 Utvikling av Lørenskog stasjonsområde

Lørenskog sentrum er det ønskede sentrum i kommunen jf. kommuneplanen, og det er i føringene for retningslinjeområde Lørenskog stasjon/Ødegården satt krav til at det ikke kan tilrettelegges for en utvikling som undergraver Lørenskog sentrums rolle som sentrumsområde. Det må dermed utredes hvilken innvirkning utviklingen av Luhrtoppen, med sammensetningen av de foreslåtte formålene, vil få for Lørenskog sentrum.

I visjonsdokumentet angis at tyngdepunktet i utviklingen av Lørenskog stasjonsområde skal ligge i tilknytning til Banegata. Kommunen ønsker at det skal utredes hvilke konsekvenser utviklingen på Luhrtoppen vil få både sett i forhold til Sentrum og Stasjonsområdet. Etter vår oppfatning omfatter ikke kommunestyrets vedtak 34/19 av 13. mars 2019 med hensyn til hvilke føringer visjonsdokumentet skal ha for fremtidige planer i området, utredning av sentrumsutvikling omkring Lørenskog stasjon. Visjonsdokumentet og ovennevnte vedtak anses som relevante for planarbeidet, men vurderes i utgangspunktet å ha begrenset juridisk binding.

Med bakgrunn i kommuneplanens bestemmelser og føringene for retningslinjeområde Lørenskog stasjon/Ødegården vil konsekvenser i forhold til Lørenskog sentrum utredes. Konsekvenser i forhold til Lørenskog stasjonsområde vil utredes i nødvendig grad.

3.2 Handelsanalyse

Kommunen har i sin behandling av prinsippssaken for reguleringsspørsmålet betont behovet for analyser/vurderinger i forhold til omfanget av handel og forretningsvirksomhet, og at forretningsvirksomhetene kun skal dekke et lokalt behov. Tiltak i planen vil blant annet sees i forhold til (tidligere) Rikspolitiske bestemmelser om kjøpesentre og Regional plan for handel, service og senterstruktur.

Planforslagets konsekvenser for handel i Lørenskog sentrum skal utredes. Ulike scenarier med ulik forretningsandel vil legges til grunn for utredningen for å se hvilke konsekvenser de forskjellige størrelsene vil ha for Sentrum. Konsekvenser av handel vil også ses i sammenheng med planforslaget Vinterparken hvor det nå foreslås regulering til økt andel forretning.

3.3 Trafikk

Det vil utarbeides flere trafikkscenarier i forhold til andel av de ulike formålene innenfor planen. Konsekvenser for trafikk og parkering vil utredes ved ulike formålsscenarier, blant annet med ulik andel forretning eller andre besøksintensive formål.

3.3.1 Fotgjengere og syklist

Fra stasjonsområdet nås planområdet enten gjennom undergang under rv 163 og via Skoglistubben og Luhrtoppen, eller ved å krysse rv 163 på gangbru mot øst fra stasjonen, for deretter å passere under jernbanen til Ødegårds vei og Luhrtoppen.

Det er et mål at planområdet i størst mulig grad skal tilrettelegges for gående og syklist. Det er videre et mål at planforslaget skal ivareta og lette adkomst til friområder og Marka i umiddelbar nærhet av planområdet. Konsekvensutredningen skal redegjøre for hvordan planforslaget kan bidra med å ivareta tilgang til friområder og gode og trygge forhold for syklende og gående.

3.3.2 Atkomst og parkering

Det planlegges foreløpig for et nytt trafikktorg sørøst for eksisterende bebyggelse på de myke trafikantenes premisser. Torget vil både annonsere og være inngang til området for myke trafikanter og skape et landskapsrom som knyttes visuelt til SNØ.

Da eksisterende bygningsmasse ikke ble bygget med parkeringskjeller, og parkeringen ble anlagt i tidligere tider, er det utstrakt bruk av parkering på mark i tillegg til parkering på dekker i dag. Parkeringsløsning vil være et av de temaene som sees i sammenheng med fordeling av formål. Om noe utendørs parkeringsdekning kan flyttes inn i bygget, vil avklares underveis i planprosessen i takt med avklaringer av øvrige formål og utnyttelse av bygget.

Konsekvensutredningen skal utrede konsekvensene av planforslag med hensyn til atkomstforhold, parkeringsdekning, varelevering samt tilkomst for brann-, rednings-, og servicetrafikk. Det vil være viktig å sikre uteromskvaliteter, også med hensyn til trygghet og trafiksikkerhet, ikke minst da barn er i målgruppen for noen av de planlagte bruksformålene.

3.3.3 Kollektivtransport

Som tidligere nevnt ligger planområdet ca. 500 m gangavstand fra Lørenskog stasjon. Det ser ikke ut til å være operative bussholdeplasser nærmere planområdet enn stasjonen, men forslagsstiller er kjent med at Ruter vurderer bussforbindelse til boligområdet som er under utvikling øst for Vinterparken. Dette skal imidlertid belyses nærmere, og det må utredes fremtidig andel kollektivreisende av beregnet trafikkgenerering.

3.3.4 Trafiksikkerhet

Konsekvensutredningen skal redegjøre nærmere for trafiksikkerhet for alle brukergrupper.

3.3.5 Biltrafikk

Det skal redegjøres for dagens trafikk og trafikkavvikling på tilliggende veier. Det utarbeides en trafikkanalyse som redegjør for trafikkgenereringen for dagens bruk samt vedtatte planer. Det skal utredes trafikkgenerering for foreslått arealdisponering og belyses fordeling av denne trafikken på veiene, og hvorvidt det vil kunne oppstå kapasitetsproblemer i veinettet (både lokalt og overordnet veinett). Eventuelle behov for avbøtende tiltak belyses. Trafikktema vil sees i sammenheng med området rundt.

3.4 Bebyggelsesstruktur, arkitektur, utforming

Da bygningsmassen allerede finnes, forventes ikke tiltaket å få negativ virkning på området og omgivelsene byroms- og landskapsmessig. Om ikke annet, forventes at tiltaket vil løfte inntrykket av området, ved å gi eksisterende bebyggelse en oppgradering og en modernisering av utearealene og ny type bruk. Konsekvensene av planforslagets rammer for endring av bebyggelsen og uteområder skal utredes. Området vil sees i sammenheng med Vinterparken.

3.5 Overvann/Flomveier

Det er god kjennskap til forholdene i Djupdalsbekken, og dennes virkning videre nedover i vassdraget som følge av tidligere utredninger for blant annet Vinterparken (2015). Innenfor planområdet vil mulige tiltak for å påvirke dette forholdet utredes. Tatt de terrengmessige forhold i betraktning, vil dette sannsynligvis dreie seg om overvannshåndtering og muligheter for fordrøyning.

3.6 Miljøforhold

Rapport om støy og øvrige miljøforhold som ble utarbeidet i forbindelse med Lørenskog Vinterpark og KDP for Ødegården vil kunne inngå som supplement til fagtema opplistet under.

3.6.1 Støy

Området er utsatt for trafikkstøy fra motorvei (E6) og fra Østre Aker vei/ Lørenskogveien (riksvei 163) samt fra jernbanen. Det skal redegjøres for støyforholdene på planområdet, og det skal dokumenteres at kravene i gjeldende retningslinjer kan tilfredsstilles for bebyggelse og utearealer. Det tilrettelegges i utgangspunkt ikke for støyfølsomme formål innenfor planområdet. Innen planområdet er det ansett at virksomhetene i seg selv ikke vil være støygenererende.

3.6.2 Grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense, og mulig forekomst av kvikkleire skal redegjøres for og områdestabilitet dokumenteres. Da både eiendommen og tilliggende arealer er bebyggt anses mulighetene gode for at temaet er godt kartlagt, og at det er et godt grunnlag for å belyse stabilitet for prosjektet og tilliggende veinett.

Vann fra p-plasser og veier går til sandfang eller filtreres i landskap før det går videre til vassdrag. Mulig forurensning i grunn vil kvitteres ut utfra historisk gjennomgang av bruken av området. Per dags dato er det ikke kjent tidligere forurensede virksomhet og det er ikke noe som skulle tilsi at området har forurenset grunn.

3.7 Risiko og sårbarhet

I forbindelse med planarbeidet skal det også gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse. Denne skal redegjøre for om, og hvordan, risikobildet kan endres ved utvikling i henhold til planforslaget. Planprosessen for Vinterparken er nærliggende å skjele til, da det i forbindelse med denne ble gjort omfattende utredningsarbeider, av bl.a. trafikk, høyspentlinjer, flomfare, overvannshåndtering og naturmangfold, for å nevne noen. Det er altså god kjennskap til viktige temaer i nærområdet. Dette vil bli redegjort for.

4 Arbeidsopplegg og metodikk

4.1 Generelt

Konsekvensutredningen skal omfatte beslutningsrelevante tema og vil bli innarbeidet som en del av planbeskrivelsen. Utredningene vil bli tilpasset tiltakets omfang. Det legges vekt på at analysene skal være kortfattet og beslutningsrelevante. Avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives der det blir aktuelt. I konsekvensutredningen vil utbyggingen bli vurdert opp mot 0-alternativet.

4.1.1 Alternativer

Som forarbeid til planprosessen utarbeidet Arkitektene Fosse og Aasen AS en mulighetsstudie. I mulighetsstudien ble eksisterende bygningsmasse analysert, og det ble skissert 2 ulike utviklingskonsepter. Alternativ A innebar at Luhrtoppen 2 i hovedsak ville beholde dagens utforming med noen fasademessige oppgraderinger, innvendige tilpasninger og innsetting av flere mellometasjer der mulig. Alternativ B innebar vesentlig endring av bygningsmassen, bruk av stor lysgård, riving av en del av dagens bygningsmasse og å legge på kontoretasjer. I begge alternativene ville uteområder oppgraderes, særlig i sør med et tenkt trafikkorg og tilpasning til vesentlig økt andel av myke trafikanter i tilknytning til eiendommen. De 2 alternativene i mulighetsstudien var ment som 2 mulige løsninger, for en reguleringsplan som er fleksibel nok for begge disse eksemplene. Per dags dato er alternativ A det mest realistiske utviklingsalternativet.

Det foreligger kun ett alternativ til utbygging; referansealternativet, eller 0-alternativet, som medfører ingen tiltak i området. I konsekvensutredningen skal konsekvensene av planforslaget og 0-alternativet beskrives, og det skal redegjøres for forskjeller mellom 0-alternativet og utbyggingsalternativet.

4.2 Gjennomføring av planarbeidet

Planprogram for KU

- Samarbeide med kommunen om å annonsere i avisen om offentlig ettersyn av planprogram og oppstart av reguleringsplanarbeidet.
- Sende planprogrammet ut på høring og offentlig ettersyn (minimum 6 uker).
- Merknader til forslaget sendes forslagsstiller med kopi til kommunen.
- Forslagsstiller sammenstiller og kommenterer merknadene og oversender kommunen. Kommunen utarbeider saksframstillingen som grunnlag for videre formell behandling av planprogrammet i kommunen.
- Teknisk utvalg fastsetter planprogrammet.

Reguleringsplan

- Forslagsstiller gjennomfører utredninger iht. fastsatt planprogram. Utredningene implementeres i reguleringsplanens beskrivelse/grunnlagsdokumenter.
- Forslagsstiller utarbeider forslag til detaljregulering og oversender forslag til reguleringsplan, bestemmelser, planbeskrivelse med konsekvensutredning og øvrige pålagte plandokumenter til kommunen for førstegangsbehandling.
- Kommunen utarbeider saksframstilling og fremmer saken for 1.gangsbehandling i Teknisk utvalg.
- Offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan med konsekvensutredning (minst 6 uker).
- Kommunen mottar og kommenterer merknader. Hvis nødvendig, innarbeides endringer i planmaterialet i samarbeid med forslagsstiller, avhengig av hvilke innspill som kommer. Dersom det ikke gjøres endringer som utløser behov for ny høring, vil planforslaget kunne tas opp til sluttbehandling og endelig vedtak.
- 2.gangsbehandling av reguleringsplan i Teknisk utvalg.
- Endelig vedtak av reguleringsplan i kommunestyret.

Informasjon og medvirkning

Planprogrammet (og senere reguleringsplanforslaget) legges ut på offentlig ettersyn. Tiltakshaver og planmyndighet har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet slik at alle parter har innsikt i prosessen, i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Slik informasjon vil først og fremst bli gitt ved å legge ut alle dokumenter på kommunens hjemmeside og møter med berørte myndigheter. Videre planlegges det et åpent informasjonsmøte eller et digitalt informasjonsmøte i forbindelse med høringsperioden. Dette vil spesifiseres ved fastsettelse av planprogram og utsendelse og annonsering av utlegging av planen på høring og offentlig ettersyn.

Tidsplan

Planprogrammet antas å bli fastsatt **april/mai 2021**.

Målsettingen er at reguleringsplan skal bli utarbeidet og vedtatt **i løpet av vinteren 2021/2022**.