



Klassering: FA - L12
Arkivsak: 16/3338/22
Saksbehandler: Ingrid Tormodsgard
regulering

Utvalg	Saksnummer	Møtedato
Teknisk utvalg	062/17	24.08.2017
Klima-, økologi- og samferdselsutvalget	059/17	23.08.2017
Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne	057/17	22.08.2017
Eldrerådet	040/17	22.08.2017
Formannskapetets behandling av kommunestyresaker	094/17	30.08.2017
Kommunestyret	094/17	06.09.2017

Ødegården - endring i rekkefølgekrav i kommunedelplan og reguleringsplaner - 2. gangs behandling

Vedlegg:

1. Forslag til planbestemmelser 11-2-01 - Kommunedelplan Ødegården
2. Forslag til planbestemmelser 014 - Ødegården felt B1, O1 og Af2
3. Forslag til planbestemmelser 016 - Ødegården - felt B10-B13
4. Trafikkutredning Asplan Viak AS, datert 17.04.2015
5. Gjeldende plankart kommunedelplan 11-2-01 - Ødegården
6. Gjeldende bestemmelser kommunedelplan 11-2-01 - Ødegården
7. Gjeldende plankart detaljreguleringsplan 014 - Ødegården felt B1, O1 og Af2
8. Gjeldende bestemmelser detaljreguleringsplan 014 - Ødegården felt B1, O1 og Af2
9. Gjeldende plankart detaljreguleringsplan 016 - Ødegården felt B10 - B13
10. Gjeldende bestemmelser detaljreguleringsplan 016 - Ødegården felt B10 - B13

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Bemerkninger innkommet ved varsel om oppstart:

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, datert 13.10.2016
2. Akershus fylkeskommune, datert 31.10.2016
3. Statens vegvesen, datert 28.10.2016
4. Jernbaneverket, datert 17.10.2016
5. Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, datert 27.10.2016
6. Oppløpet sameie, datert 31.10.2016
7. Lillian Leknes, gnr/bnr 106/235, datert 07.10.2016
8. Odd Magne Melien, gnr/bnr 106/117, og Per Erik Melien, gnr/bnr 106/118, datert 26.10.2016

Bemerkninger innkommet ved offentlig ettersyn:

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, datert 30.01.2017
2. Akershus fylkeskommune, datert 14.02.2017
3. Statens vegvesen, datert 27.03.2017

Tidligere behandlinger:

1. Klima-, økologi- og samferdselsutvalget 24.08.2016, sak 69/16
2. Teknisk utvalg 25.08.2016, sak 67/16
3. Formannskapet 31.08.2016, sak 43/16
4. Klima-, økologi- og samferdselsutvalget 23.11.2016, sak 096/16
5. Teknisk utvalg 24.11.2016, sak 103/16
6. Formannskapets behandling av kommunestyresaker 07.12.2016, sak 156/16
7. Kommunestyret 14.12.2016, sak 156/16

Sammendrag:

Saken gjelder rekkefølgekrav i kommunedelplan for Ødegården om utvidelse av Lørenskogveien til 4-felts vei fram til Østre Aker vei. Det er satt i gang arbeid med endring av kommunedelplanen med sikte på å fjerne nevnte rekkefølgekrav. Rekkefølgekravet tenkes samtidig fjernet fra vedtatte reguleringsplaner i området som har dette kravet i bestemmelsene. Samtidig inntas rekkefølgekravet fra kommunedelplanen om utvidelse av undergang mellom Haneborgveien og Marcus Thranes vei for toveis trafikk for de reguleringsplaner som tidligere har fått unntak fra denne rekkefølgebestemmelsen. Rekkefølgekravet om undergang vil fortsatt være gjeldende for fremtidige planer i kommunedelplanområdet.

Rådmannen anbefaler at endringsforslagene vedtas.

Saksopplysninger:

BAKGRUNN

Områdene innenfor avgrensningen av kommunedelplan for Ødegården er, med unntak av reguleringsplan 025, Lørenskog Vinterpark, omfattet av rekkefølgekrav som begrenser utbygging i området til lokal næring, barnehage, skole og maksimalt 700 boenheter før Lørenskogveien skal være utbygd til 4-felts vei fram til Østre Aker vei.

Barnehage og skole er i dag ferdigstilt og tatt i bruk. Det er i dag 608 boenheter i området som enten er ferdigstilt eller under bygging. «Lokal næring» er ikke nærmere definert i bestemmelsene, men utbygging av noe særlig betydning ut over det som er ferdigstilt og under bygging kan neppe tolkes inn under begrepet da det må stå i et visst forhold til boligbyggingen i området.

Det er ingen konkrete planer for utvidelse av den aktuelle strekningen til 4-felt. Tiltaket er ikke nevnt i Oslopakke 3. Eventuell realisering vil ligge langt fram i tid og vil være avhengig av statlig/regional prioritering.

SAKSGANG

Kunngjøring

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 06.10.2016 i Romerikes blad og på kommunens hjemmesider. Grunneiere og rettighetshavere ble varslet ved brev. Det kom inn 8 merknader.

Tidligere politiske vedtak

Formannskapet fattet i møte 31.08.2016, som sak 43/16, følgende vedtak:

«Prosessen med endring av kommunedelplan for Ødegården, reguleringsplan 014 – Ødegården felt B1, O1 og Af2, og reguleringsplan 016 – Ødegården felt B10-B13, for å

fjerne rekkefølgekrav om utvidelse av Lørenskogveien til 4-felt, igangsettes».

Forslaget var oppe til 1. gangs behandling i kommunestyret 14.12.2016, som sak 156/16. Følgende vedtak ble fattet:

“Forslag til endring av kommunedelplan for Ødegården, reguleringsplan 014 – Ødegården felt B1, O1 og Af2, og reguleringsplan 016 – Ødegården felt B10-B13, for å fjerne rekkefølgekrav om utvidelse av Lørenskogveien til 4-felt, legges ut til offentlig ettersyn.”

Offentlig ettersyn

Forslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 23.12.2016 til 13.02.2017. Det kom inn 4 merknader.

PLANSTATUS

Kommunedelplan for Ødegården

Kommunedelplanen ble vedtatt av kommunestyret 29.09.2010, sak 79/10. § 8 i bestemmelsene til kommunedelplanen har, blant annet, følgende rekkefølgekrav:

«Det tillates lokal næring, barnehage (Af2) og skole (O1) samt inntil 700 boenheter i området fordelt forholdsmessig mellom de tre grunneierne i forhold til deres mulige eller godkjente utnyttelse etter godkjent reguleringsplan før Lørenskogveien er utbedret fram til krysset ved Luhrtoppen 2. Før ytterligere utbygging tillates, skal Lørenskogveien være utbygd til 4-felts vei fra Høybråtenveien til Østre Akervei.

Jernbaneundergang ved Haneborgveien skal bygges ut for toveistrafikk før igangsettingstillatelse blir gitt i planområdet.

...

Samtidig med utbyggingen av Lørenskogveien til 4-feltsvei skal det anlegges gang- og sykkelvei langs veien og naturlig henge sammen med eksisterende gang- og sykkelveinett.»

Selv om kommunedelplanen har rekkefølgekrav om 4-felts vei, er det ikke satt av plass til det i plankartet.

Trafikkutredningen i forbindelse med kommunedelplanarbeidet forutsetter en trafikkfordeling fra Ødegården med 60 % til adkomsten ved Haneborgveien og 40 % til adkomsten ved Luhr-krysset.

Detaljreguleringsplan 014, Ødegården felt B1, O1 og Af2

Detaljreguleringsplanen ble vedtatt av kommunestyret 19.12.2012, sak 150/12. § 10 i bestemmelsene til reguleringsplanen har, blant annet, følgende rekkefølgekrav:

«En utbygging ut over 700 nye boliger eller 1500 m2 forretning innenfor plannr. 11-2-01 kommunedelplan Ødegården kan ikke finne sted før rv. 163 Lørenskogveien er fullført til 4-felt fra Høybråtenveien og fram til Østre Aker vei. Detalj- og byggeplan for tiltaket skal godkjennes av Statens vegvesen.

Dette skal være fordelt forholdsmessig mellom de tre grunneierne i forhold til deres mulige eller godkjente utnyttelse etter godkjent reguleringsplan før Lørenskogveien er utbedret fram til krysset ved Luhrtoppen 2».

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

Detaljreguleringsplan 016, Ødegården felt B10 – B13

Detaljreguleringsplanen ble vedtatt av kommunestyret 29.05.2013, sak 35/13. § 8.9 i

bestemmelsene lyder:

«Utbyggingen må ikke medføre at samlet utbygging innenfor plannr. 11-2-01, kommunedelplan for Ødegården, overstiger 700 boliger før rv. 163 Lørenskogveien er fullført til 4-felt fra Høybråtenveien og fram til Østre Aker vei. Detalj- og byggeplan for tiltaket skal godkjennes av Statens vegvesen.

Dette skal være forholdsmessig fordelt mellom de tre grunneierne i forhold til deres mulige eller godkjente utnyttelse etter godkjent reguleringsplan før Lørenskogveien er utbedret fram til krysset ved Luhrtoppen 2.»

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

Detaljreguleringsplan 025, Lørenskog Vinterpark

Detaljreguleringsplanen ble vedtatt av kommunestyret 09.09.2015, sak 72/15. § 13 tiende ledd i bestemmelsene lyder:

«Jernbaneundergang ved Haneborgveien skal være opparbeidet, eller være sikret opparbeidet iht. utbyggingsavtalen, for toveis trafikk før tillatelse til tiltak blir gitt i planområdet.»

Planen har ikke krav om utvidelse av Lørenskogveien til 4-felt.

Detaljreguleringsplan 028, Haneborgveien undergang

Detaljreguleringsplanen ble vedtatt i kommunestyret 07.09.2016, som sak 98/16. Hensikten med planen er å legge til rette for bygging av ny undergang under jernbanen i Haneborgveien for toveis kjørevei og et fortau. Eksisterende undergang beholdes og forbeholdes gående og syklende.

Gyldighet

Den delen av rekkefølgekravet som sier at de 700 boligene skal fordeles forholdsmessig mellom «de tre» grunneierne, anses ikke å være gyldig.

Bestemmelsen regulerer den privatrettslige fordelingen av utbyggingsrettigheter mellom utbyggere i et område. Dette har man ikke anledning til å styre etter kommuneplan, kommunedelplan eller reguleringsplan.

Bestemmelsen er også problematisk fordi den ikke gir grunnlag for å fordele antall boenheter på en tilstrekkelig objektiv og målbar måte.

Kommunen må derfor behandle byggesøknader i området etter prinsippet om «best i tid, best i rett».

Med «de tre grunneierne» forutsettes det at det er Selvaag Bolig, BORI og Haneborgåsen Eiendom som er ment. Haneborgåsen Eiendoms område er nå overtatt av Haneborgåsen Utvikling. Av de boligene som enten er ferdigstilt, under bygging eller gitt rammetillatelse for, er 549 i Selvaags regi og 59 på Haneborgåsen Utviklings eiendom.

Pågående planarbeid i området

Det er varslet igangsetting av planarbeid og sendt på høring planprogram for område S1 i kommunedelplan for Ødegården. Planarbeidet ble varslet 17.04.2015.

Det er varslet igangsetting av planarbeid for område B2, B3, B5 og B14 i kommunedelplan for Ødegården. Planarbeidet ble varslet 20.05.2016. Teknisk utvalg fattet 12.05.2016, sak 46/16, prinsippavgjørelse om at planarbeidet kunne igangsettes. Følgende vedtak ble fattet:

«Teknisk utvalg gir i henhold til plan- og bygningslovens § 12-11, og delegasjon av 08.02.12 med senere endringer, tillatelse til at planforslag bearbeides videre og fremmes for 1. gangs behandling.

Teknisk utvalg tar ikke stilling til rekkefølgekravet om 4-felt på Lørenskogveien. Dette avklares senere som egen sak som gjelder hele området.»

Det er varslet igangsetting av planarbeid for området N3, Marcus Thranes vei 2-6, i kommunedelplan for Ødegården. Planarbeidet ble varslet 20.01.2017. Teknisk utvalg fattet 24.11.2016, sak 110/16, prinsippavgjørelse om at planarbeidet kunne igangsettes. Følgende vedtak ble fattet:

«Teknisk utvalg gir, i henhold til plan- og bygningslovens § 12-11, og delegasjon av 08.12.2012, tillatelse til at planforslag for bolig og forretning på Marcus Thranes vei 2-6 bearbeides videre og fremmes for 1. gangs behandling.

Planforslaget kan fremmes på følgende vilkår:

- Forretning skal henvende seg mot og ha inngang fra Ødegårds veis forlengelse.*
- Parkering for forretning etableres under bakken/ i lukket anlegg.»*

I kommunestyrets møte 10.02.2016, sak 5/16, la rådmannen fram sak om utarbeidelse av helhetsplan for de sentrale delene av Lørenskog stasjonsområde. Følgende vedtak ble fattet:

*«1. Rådmannen bes legge frem en egen sak om helhetsplan for Lørenskog stasjonsområde som også avklarer plantype, prosess og framdrift.
2. Alle planforslag som settes i gang i området, med unntak av reguleringsplan for jernbaneundergangen ved Haneborgveien, må tilpasses helhetsplan for Lørenskog stasjonsområde og underlegges en parallell behandling med denne.»*

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Det foreslås å fjerne rekkefølgekravet i kommunedelplan for Ødegården om utvidelse av Lørenskogveien til 4-felts vei fram til Østre Aker vei. Rekkefølgekravet foreslås også fjernet fra vedtatte reguleringsplaner i området som har dette kravet i bestemmelsene. Samtidig inntas rekkefølgekravet fra kommunedelplanen om utvidelse av undergang mellom Haneborgveien og Marcus Thranes vei for toveis trafikk for de reguleringsplaner som tidligere har fått unntak fra denne rekkefølgebestemmelsen. Rekkefølgekravet om undergang vil fortsatt også være gjeldende for fremtidige planer i kommunedelplanområdet.

Kommunedelplan for Ødegården § 8 første ledd strykes:

Det tillates lokal næring, barnehage (Af2) og skole (O1) samt inntil 700 boenheter i området fordelt forholdsmessig mellom de tre grunneierne i forhold til deres mulige eller godkjente utnyttelse etter godkjent reguleringsplan før Lørenskogveien er utbedret fram til krysset ved Luhrtoppen 2. Før ytterligere utbygging tillates, skal Lørenskogveien være utbygd til 4-felts vei fra Høybråtenveien til Østre Akervei.

Detaljreguleringsplan 014, Ødegården felt B1, O1 og Af2 I planen strykes § 10 første og andre ledd:

En utbygging ut over 700 nye boliger eller 1500 m2 forretning innenfor plannr. 11-2-01

kommunedelplan Ødegården kan ikke finne sted før rv. 163 Lørenskogveien er fullført til 4-felt fra Høybråtenveien og fram til Østre Aker vei. Detalj- og byggeplan for tiltaket skal godkjennes av Statens vegvesen.

Dette skal være fordelt forholdsmessig mellom de tre grunneierne i forhold til deres mulige eller godkjente utnyttelse etter godkjent reguleringsplan før Lørenskogveien er utbedret fram til krysset ved Luhrtoppen 2.

Det innføres nytt siste ledd i § 10:

Jernbaneundergang ved Haneborgveien skal være opparbeidet, eller være sikret opparbeidet, for toveis trafikk før tillatelse til tiltak blir gitt i planområdet.

Detaljreguleringsplan 016, Ødegården felt B10 – B13

I planen strykes gjeldende § 8.9:

Utbyggingen må ikke medføre at samlet utbygging innenfor plannr. 11-2-01, kommunedelplan for Ødegården, overstiger 700 boliger før rv. 163 Lørenskogveien er fullført til 4-felt fra Høybråtenveien og fram til Østre Aker vei. Detalj- og byggeplan for tiltaket skal godkjennes av Statens vegvesen.

Dette skal være forholdsmessig fordelt mellom de tre grunneierne i forhold til deres mulige eller godkjente utnyttelse etter godkjent reguleringsplan før Lørenskogveien er utbedret fram til krysset ved Luhrtoppen 2.

Ny § 8.9 blir som følger:

Jernbaneundergang ved Haneborgveien skal være opparbeidet, eller være sikret opparbeidet, for toveis trafikk før tillatelse til tiltak blir gitt i planområdet.

Planoversikt med forslag til endring

	Gjeldende plansituasjon		Plansituasjon etter eventuell endring	
	Rekkefølgekrav 4-felt	Rekkefølgekrav undergang	Rekkefølgekrav 4-felt	Rekkefølgekrav undergang
Kommunedelplan Ødegården	Ja, inntre ved bygging av mer enn 700 boliger og lokal næring innenfor kommunedelplanens område	Ja	Nei	Ja
Reguleringsplan felt B1, O1 og Af2	Ja, inntre ved bygging av mer enn 700 boliger og lokal næring innenfor kommunedelplanens område	Nei, unntak gitt gjennom behandling av vedtatt reguleringsplan	Nei	Ja
Reguleringsplan felt B10 - B13	Ja, inntre ved bygging av mer enn 700 boliger og lokal næring innenfor kommunedelplanens område	Nei, unntak gitt gjennom behandling av vedtatt reguleringsplan	Nei	Ja
Reguleringsplan Lørenskog Vinterpark	Nei	Ja	Nei	Ja
Ikke vedtatte reguleringsplaner innenfor kommunedelplanens område	Ja, inntre ved bygging av mer enn 700 boliger og lokal næring innenfor kommunedelplanens område	Ja	Nei	Ja

Det foreslås altså ingen endringer for reguleringsplan Lørenskog Vinterpark, da denne planen ikke har rekkefølgekravet om 4-felts vei, og rekkefølgekravet om undergang allerede er innlemmet i planen.

Berørte utbyggere

Utbygger	Område
Selvaag Bolig ASA	B1 – B9, B14 og deler av S1
BORI	B10, B12 og deler av B11
Haneborgåsen Utvikling	Mesteparten av B11 og hele B13
Lørenskog kommune	N1, N2 (den såkalte Limtomta) og deler av S1
Jannat eiendom	Mulig utbygger av N4, eier Haneborgveien 7
Marcus Thranes vei 2 Eiendom AS	Deler av N3 (Marcus Thranes vei 2 - 6)
Harald Krogsæter AS	Deler av N3 (Marcus Thranes vei 2 - 6)
Tangerud Øst 1 ANS og Tangerud Øst 3 ANS	N5 (Skeidar)
Jan Erik Ruud	Del av B9

Lista over er ikke en fullstendig liste over grunneiere i området, kun en oversikt over de som kan tenkes å ha utbyggingsinteresser av betydning innenfor kommunedelplanområdet. I tillegg til disse eier Bane Nor stasjonsområdet med parkeringsarealer, som også kan tenkes å ha et utbyggingspotensiale i framtida, selv om det ikke er lagt opp til det i gjeldende planer. Utover igangsatte planarbeid nevnt tidligere er det forventet planinitiativ for feltet N4. Det er i tillegg vist interesse for å sette i gang planarbeid for «Dagbladet-tomta», dvs. Skoglistubben 15 og 21, hvor eventuelle krav til

infrastruktur vil måtte vurderes særskilt.

Trafikale konsekvenser

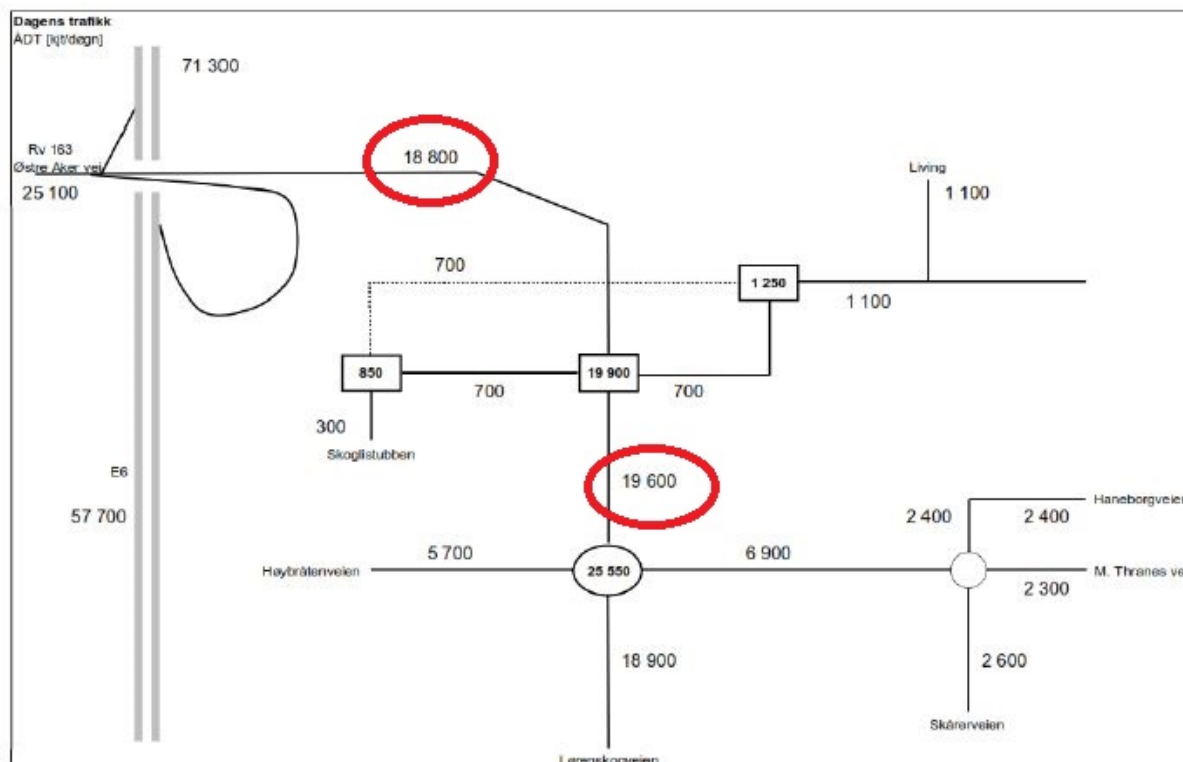
Det er tidligere utarbeidet tre trafikkanalyser for Ødegårdområdet:

- «*Trafikale konsekvenser for Skårerødegården*» (SWECO, 2008) og «*Notat Skårerødegården, spørsmål vedrørende trafikkanalyse*» (SWECO, 2006) – i forbindelse med arbeidet med kommunedelplan Ødegården, vedtatt 2010.
- «*Trafikkanalyse – Lørenskog vinterpark*» (SWECO, 2014) – i forbindelse med arbeidet med reguleringsplan Lørenskog Vinterpark, vedtatt 2015.
- «*Trafikkanalyse Lørenskog kommuneplan 2013-2024*» (Rambøll, 2014) – i forbindelse med arbeidet med Lørenskog kommuneplan 2015-2026, vedtatt 2015.

I tillegg har Asplan Viak i forbindelse med arbeidet med Lørenskog Vinterpark, kvalitetssikret de to første trafikkanalysene i listen ovenfor, vurdert de opp mot trafikkanalysen til kommuneplanen og kommet med forutsetninger og beregninger i en egen rapport (Asplan Viak, 2015). Denne rapporten presenterer antatt trafikksituasjon på veinettet rundt Ødegårdområdet for årene 2019 og 2025, basert på at utbyggingen i området har ulike ferdigstillelsesår. Trafikkutredningene tar utgangspunkt i videreføring av dagens standard på Lørenskogveien, dvs. ikke utvidelse til 4 felts vei, samt situasjoner med både åpen og stengt undergang ved Haneborgveien. Det er videre i saksfremlegget valgt å gjengi og vurdere hovedfunnene i rapporten til Asplan Viak, da analysen til kommuneplanen (Rambøll, 2014) er veldig generell, analysen til kommunedelplanen (SWECO 2008) er noe foreldet (det er gjort nye trafikktegninger etter dette) og analysen til Vinterparken (SWECO 2014) er grundig gjennomgått og kvalitetssikret i Asplan Viak sin rapport.

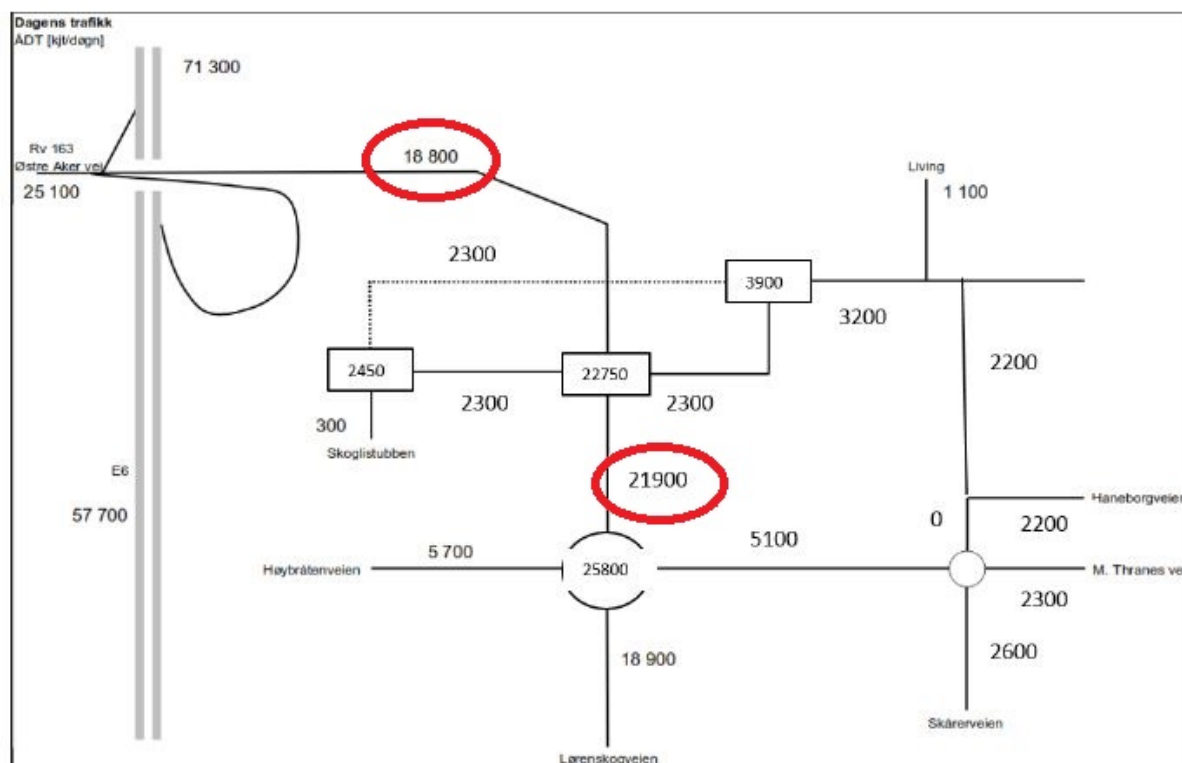
Trafikksituasjonen før utbyggingen på Ødegården

Figuren nedenfor viser ÅDT på vegnettet rundt Ødegården i 2013/2014, det vil si før utbyggingen på Ødegården. Figuren illustrerer situasjonen der undergangen ved Haneborgveien er åpen. Registreringen viser en ÅDT på 18 800 på Lørenskogveien mellom Østre Aker vei og Luhr-krysset, og ÅDT 19 600 mellom Luhr-krysset og Marcus Thranes vei.



Før utbygging på Ødegården, med åpen undergang. Kilde: Trafikkanalyse Lørenskog Vinterpark SWECO.

Med bakgrunn i denne registreringen utarbeidet Asplan Viak en beregning av ÅDT på det samme vegnettet for år 2014, men med stengt undergang ved Haneborgveien, og sammenkobling mellom Haneborgveien og Luhr-krysset. Resultatene her forutsetter at trafikken i Haneborgveien som skal til Marcus Thranes vei og Skårerveien bruker brua over jernbanen ved Haneborg stasjon. Figuren under viser at en stenging av undergangen i dette tilfellet medfører økt trafikkbetasting på rampene i Luhr-krysset og høyere gjennomgang av trafikk i rundkjøringen på Lørenskogveien ved Lørenskog stasjon, samt økt trafikk på Lørenskogveien mellom Marcus Thranes vei og Luhr-krysset. ÅDT på Lørenskogveien er uendret mellom Østre Aker vei og Luhr-krysset, og har økt til 21 900 mellom Luhr-krysset og Marcus Thranes vei.



Før utbygging på Ødegården, med stengt undergang. Kilde: Asplan Viak, med utgangspunkt i Trafikkanalyse Lørenskog Vinterpark SWECO.

Forutsetninger for fremtidig situasjon på vegnettet

For å anslå en fremtidig trafikksituasjon for Ødegårdområdet har Asplan Viak sammenliknet planlagt arealbruk med tilhørende turproduksjon (dvs. hvor mange bilturer genererer arealbruken), og sett på trafikk på vegnettet etter at ulike utbyggingsalternativer er gjennomført.

Kvalitetssikringen til Asplan Viak tilsier at antatt kollektivandel i tidligere trafikkanalyser virker noe høy til at dette kan oppnås med dagens kollektivbetjening i området. Vinterparkens beregnede turproduksjon for biltrafikk virker noe lav, da det er tatt høyde for urealistisk stor andel samhandling (dvs. flere ærend på samme tur). Samtidig er det stor usikkerhet i turproduksjonsberegningene for de besøkende til skihallen. Asplan Viak har derfor korrigert samhandlingsfaktoren i forhold til dette.

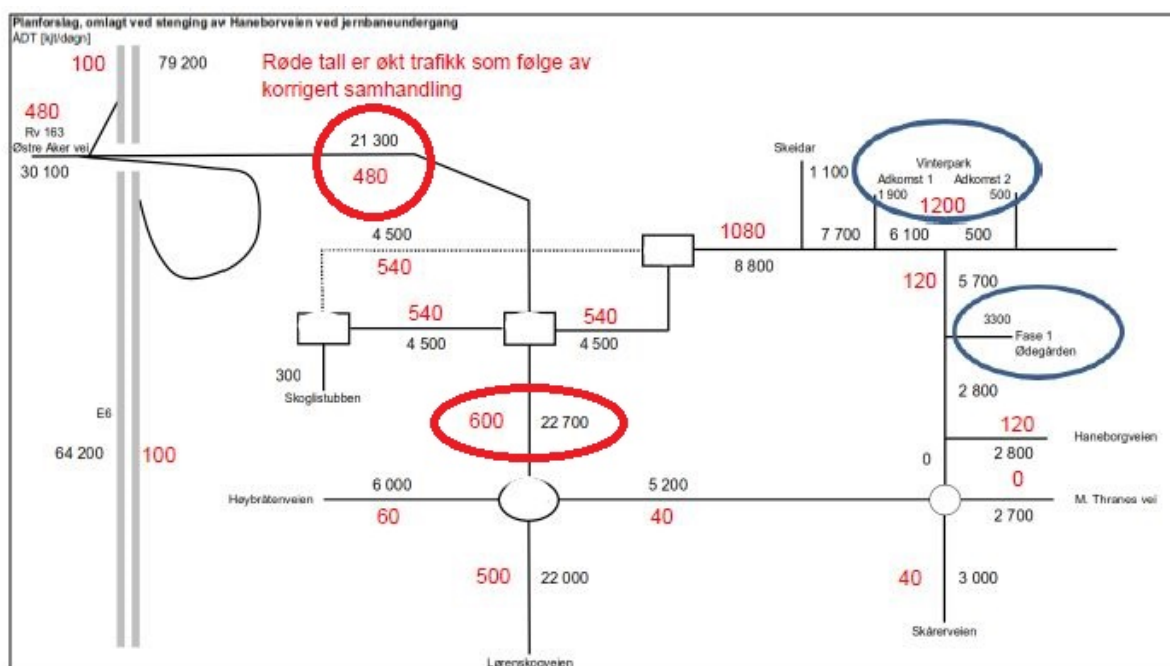
Antall tilgjengelige parkeringsplasser vil i stor grad påvirke reisemiddelvalget. Overdimensjonering av parkeringskapasitet vil sannsynligvis føre til høyere bilandel enn det som er forutsatt i turproduksjonsberegningene. I de tre trafikkanalysene som foreligger er det bare analysen til Vinterparken som omtaler og beregner antall parkeringsplasser. Antallet er satt ut fra kommunens norm, med bakgrunn i ønske om å begrense biltrafikken. Parkeringsnormen vil derfor være med på å holde biltrafikken til området nede.

Forventet fremtidig situasjon på vegnettet under og etter utbyggingen på Ødegården

Da det er gjennomført nye tellinger på vegnettet etter at trafikkanalysen for kommunedelplan på Ødegården ble gjennomført, har Asplan Viak hentet bakgrunnstallene for forventede framtidige situasjoner fra trafikkanalysen til Vinterparken.

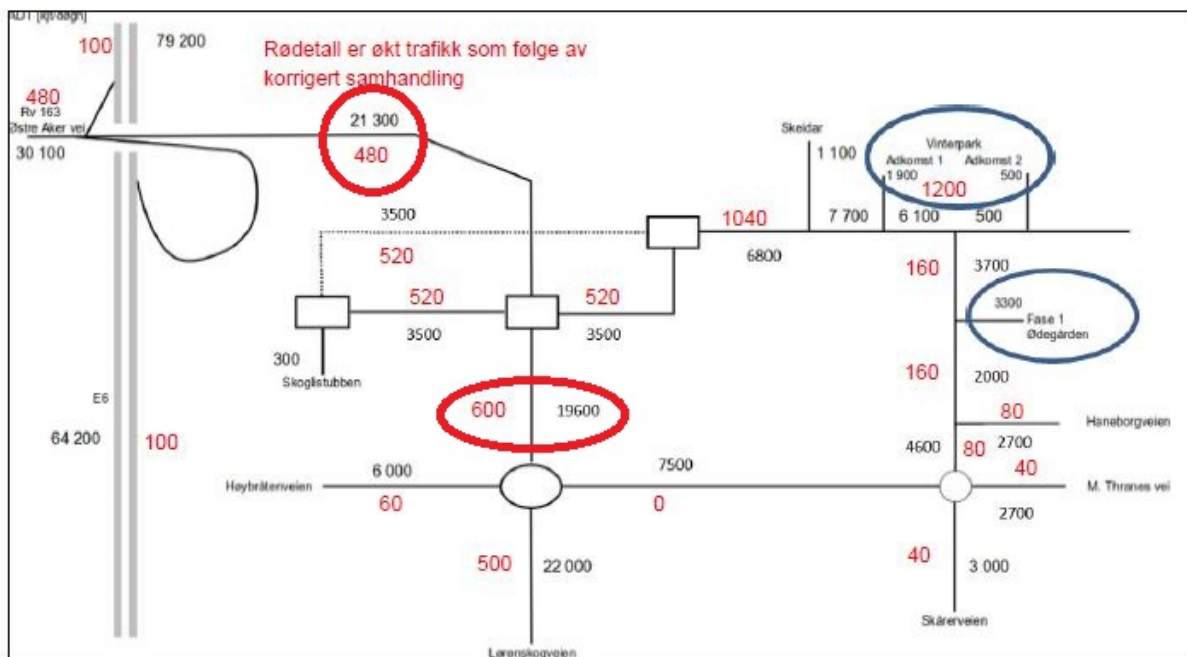
Asplan Viak har vurdert trafikksituasjonen for år 2019 og år 2025, både med stengt og åpen undergang ved Haneborgveien. I 2019 forventes Vinterparken («teoretisk») og første fase av utbyggingen på Ødegården, dvs. 700 boliger, 1000 m² forretning/handel/næring, 40 000 m² kontor på riggtomta (utbyggingsområde ved Starveien i Oslo kommune), 1 barnehage og 1 skole (Framtia barnehage og Luhr skole), å være ferdigstilt. I 2025 forventes i tillegg deler av fase 2 på Ødegården å være ferdigstilt, dvs. 500 boliger, ishall med 3000 tilskuere, 2 000 m² forretning/handel/næring i tilknytning til ishallen, 15 000 m² kontor (pluss 57 000 m² kontor på Limtomta) og 1 barnehage. Planprogram for ishallen har vært ute til offentlig ettersyn, men det er ikke vedtatt at det skal etableres en ishall enda. Området er avsatt til «bygninger med særskilt angitt allmennyttig formål» i kommunedelplanen, så antatt trafikkmengde til en ishall anslås likevel være representativt for dette arealet.

Figuren under viser antatt trafikkbetlastning på vegnettet i 2019, der fase 1 Ødegården og Vinterparken er ferdig utbygd, samt riggtomta i Oslo, og med undergangen i Haneborgveien stengt. Kommunen er imidlertid ikke kjent med at det foreligger konkrete planer for utbygging av riggtomta. Etter kvalitetssikringen har Asplan Viak beregnet en økning på 20% i turproduksjon for Vinterparken sammenliknet med opprinnelige beregninger i Vinterparken. Denne trafikøkningen er vist med rød tekst. Analysen viser en forventet ÅDT på 21 780 på Lørenskogveien er mellom Østre Aker vei og Luhr-krysset, og 23 300 mellom Luhr-krysset og Marcus Thranes vei.



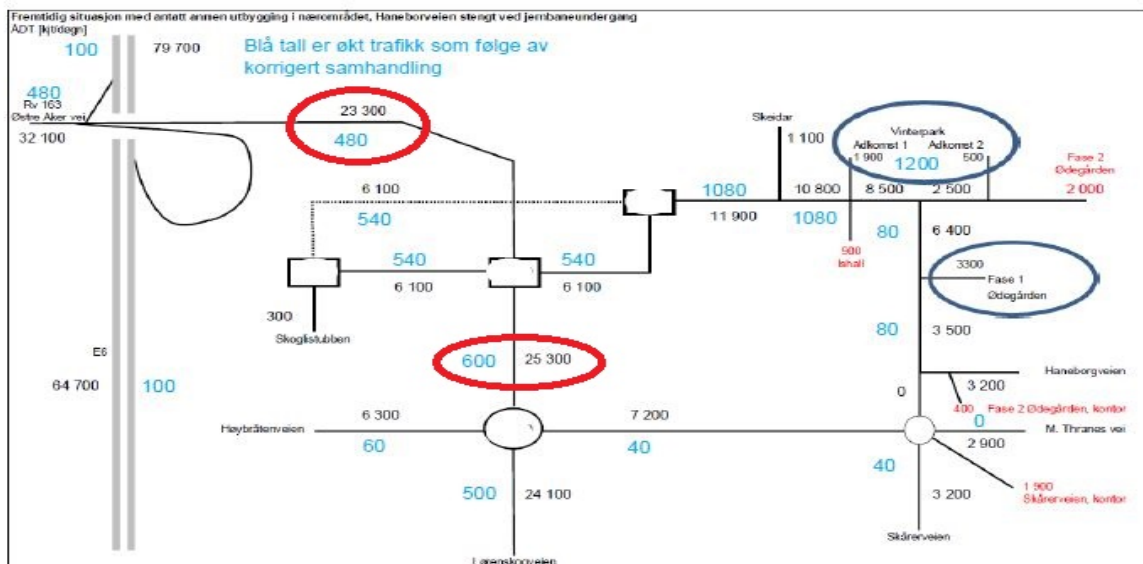
Ferdig fase I utbygging på Ødegården og ferdigstilt Vinterpark, med stengt undergang. Kilde: Trafikkanalysen for Vinterparken, Sweco. Bearbeidet av Asplan Viak.

Figuren under viser tilsvarende situasjon, men med undergangen ved Haneborgveien åpen. Her er det forutsatt at all trafikk fra Vinterparken går via Luhrtoppen, unntatt lokaltrafikk mot Haneborgveien og Marcus Thranes vei. Trafikkøkning pga. korrigerede beregninger er vist med rød tekst. Analysen viser en forventet ÅDT på 21 780 på Lørenskogveien mellom Østre Aker vei og Luhr-krysset, og 20 200 mellom Luhr-krysset og Marcus Thranes vei.



Ferdig fase I utbygging på Ødegården og ferdigstilt Vinterpark, med åpen undergang. Kilde: Trafikkanalysen for Vinterparken, Sweco. Bearbeidet av Asplan Viak.

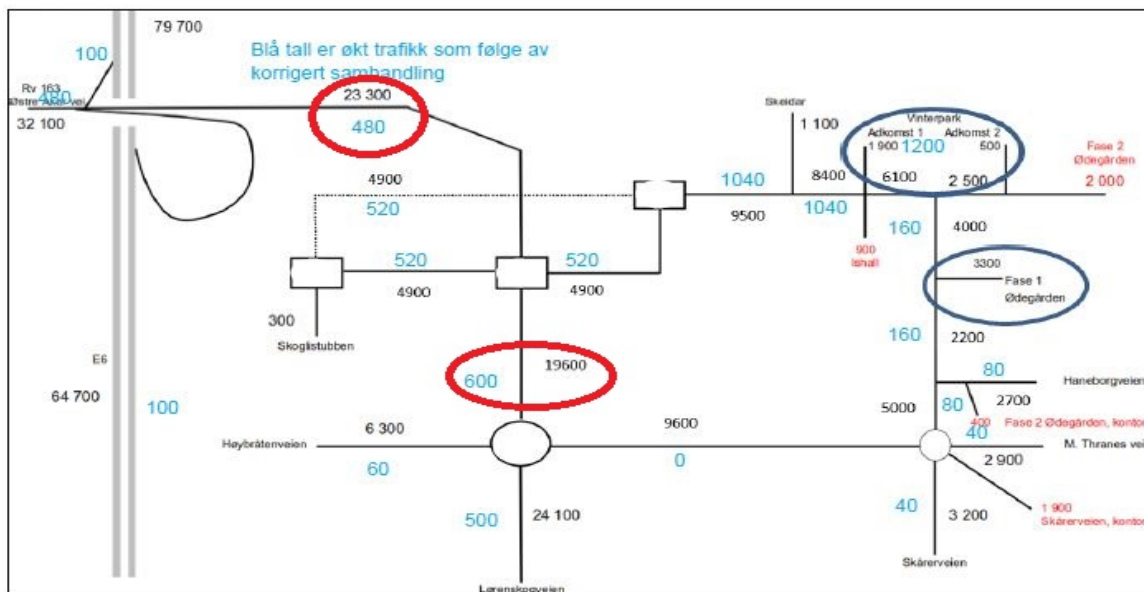
Figuren under viser antatt trafikkbelastning på vegnettet i 2025, der Vinterparken, fase 1 og deler av fase 2 på Ødegården er ferdigstilt. I denne situasjonen er undergangen ved Haneborgveien stengt. Asplan Viak har beregnet en økning på 13% i turproduksjon sammenliknet med opprinnelige beregninger i Vinterparken. Svarte tall er hentet fra analysen ifm. Vinterparken, mens blå tall er korrigeringer gjort av Asplan Viak etter kvalitetssikringen. Analysen viser en forventet ÅDT på 23 780 på Lørenskogveien er mellom Østre Aker vei og Luhr-krysset, og 25 900 mellom Luhr-krysset og Marcus Thranes vei.



Figur 12. Trafikk på vegnettet med undergangen i Haneborgveien stengt, Utbygd Vinterpark med annen utbygging i nærområdet. Trafikk fra Vinterparken er markert. Figur hentet fra trafikkanalysen for Vinterparken (figur 29).

Ferdig utbygging på Ødegården og ferdigstilt Vinterpark, med stengt undergang. Kilde: Trafikkanalysen for Vinterparken, Sweco. Bearbeidet av Asplan Viak.

Figuren under viser tilsvarende situasjon, men med undergangen ved Haneborgveien åpen. Analysen viser en forventet ÅDT på 21 780 på Lørenskogveien mellom Østre Aker vei og Luhr-krysset, og 20 200 mellom Luhr-krysset og Marcus Thranes vei.



Figur 13 Trafikk på vegnettet med undergangen i Haneborgveien åpen, Utbygd Vinterpark. Trafikk fra Vinterparken og Ødegården er markert. Figur hentet fra trafikkanalysen for Vinterparken (figur 23) og bearbeidet.

Ferdig utbygging på Ødegården og ferdigstilt Vinterpark, med åpen undergang. Kilde: Trafikkanalysen for Vinterparken, Sweco. Bearbeidet av Asplan Viak.

Oppsummering

Tabellen under sammenstiller de ulike ÅDTene ved videreføring av Lørenskogveien som 2-felts vei, både med åpen og stengt undergang ved Haneborgveien.

	Åpen undergang ved Haneborgvn		Stengt undergang ved Haneborgvn	
	ÅDT Østre Aker vei - Luhrkrysset	ÅDT Luhrkrysset – Marcus Tranes vei	ÅDT Østre Aker vei - Luhrkrysset	ÅDT Luhrkrysset – Marcus Tranes vei
Før utbygging på Ødegården	18 800	19 600	18 800	21 900
Ferdig Vinterparken og fase 1 Ødegården	21 780	20 200	21 780	23 300
Ferdig utbygging år 2025	23 780	20 200	23 780	25 900

Her ser man at strekningen mellom rundkjøringen Lørenskogveien/Høybråtenveien/Marcus Thranes vei og krysset Lørenskogveien/Luhrtoppen ved full utbygging av Lørenskog Vinterpark og kommunedelplan for Ødegården, med undergangen mellom Haneborgveien og Marcus Thranes vei åpen for toveis trafikk, vil få omtrent samme trafikkmengde som før undergangen ble stengt. Strekningen mellom krysset Lørenskogveien/Luhrtoppen og Østre Aker vei er i samme situasjon beregnet å få en økt ÅDT fra 18 800 til 23 780.

Alternativet med stengt undergang mellom Haneborgveien og Marcus Thranes vei derimot,

vil generere større mengder trafikk på Lørenskogveien mellom krysset Lørenskogveien/Høybråtenveien/Marcus Thranes vei og krysset Lørenskogveien/Luhrtoppen. Med stengt undergang vil denne strekningen få ÅDT på 25 900, sammenliknet med ÅDT 20 200 ved åpen undergang.

Kollektivtilbud:

Kollektivtilbudet er med på å påvirke folks reisevaner. Et godt kollektivtilbud kan begrense bilbruken. Den nærmeste holdeplassen for buss og tog for Ødegårdområdet er Lørenskog stasjon. Reisetid fra Lørenskog stasjon til Oslo S med tog er 18 minutter. Buss fra Lørenskog stasjon bruker ifølge rutetabellen 21 minutter til Økern (rute 67) og 60 minutter til Majorstuen (rute 25). T-bane er ikke et aktuelt kollektivtilbud for Ødegårdområdet med dagens rutestruktur. De nærmeste linjene og stasjonene på Ellingsrudåsen og Stovner ligger for langt unna Ødegårdområdet med en gangavstand på ca. 3 km til begge stasjonene.

Toget har fire avganger i timen fra Lørenskog stasjon til/fra Oslo og Lillestrøm. Busstilbudet har seks til åtte avganger pr. time fra stasjonen, men dette er busser som fordeler seg på flere retninger.

Deler av Ødegårdområdet ligger i forholdsvis lang gangavstand fra den nærmeste stasjonen/holdeplassen, som i dag er Lørenskog stasjon. I forbindelse med helhetsplanen for Lørenskog stasjonsområde skal det ses på muligheten for å bygge to busslommer langs Østre Aker vei nord for jernbanelinjen, med god adkomst fra Ødegården for å gi beboerne i området et bra busstilbud, jf. oversendelsesvedtak fra formannskapet i møtet 31.08.2016, sak 43/16.

BEMERKNINGER OFFENTLIG ETTERSYN

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus har ingen konkrete merknader til planforslaget.
2. Akershus fylkeskommune er opptatt av hvordan fremkommeligheten for gående, syklende og busstrafikken vil bli når eksisterende jernbaneundergang ved Lørenskog stasjon på ny åpnes for biltrafikk. Fylkesrådmannen mener derfor det er viktig at kommunen viderefører dialog med Statens vegvesen om endring av rekkefølgekravene, før det fattes vedtak i saken.

Rådmannens kommentar: Det vises til kommentaren gitt til merknaden fra Statens vegvesen nedenfor.

3. Statens vegvesen viser til tidligere kommentar gitt ved varsel om oppstart, hvor vegvesenet ba om at de trafikale konsekvensene av en eventuell fjerning av rekkefølgekrav ble dokumentert. På bakgrunn av utredningen utført av Asplan Viak mener vegvesenet at en fjerning av rekkefølgekrav vil ha store konsekvenser for trafikkavviklingen langs rv. 163 (Lørenskogveien) og da spesielt kryssene. En åpning av Haneborgveien med tofelts trafikk vil bedre situasjonen noe, men vegen vil kunne få en trafikkbelastning som er langt over det en tofelts veg kan avvike og det vil være fare for kødannelse. Dette vil gå på bekostning av fremkommeligheten langs vegen, da kapasiteten på vegen er sprengt.

Statens vegvesen vil imidlertid ikke motsette seg at Lørenskog kommune fjerner rekkefølgekravet, men påpeker at det er viktig at muligheten for utvidelse av rv. 163 ikke gjenbygges. Vegvesenet ønsker også å påpeke viktigheten av at kommunen er klar over konsekvensene fjerning av rekkefølgekrav vil kunne medføre for området, og anbefaler vurdering av trafikkreduserende tiltak og alternative muligheter til bidrag

til finansiering av infrastruktur som ivaretar trafikksikkerheten for myke trafikanter på det kommunale vegnettet.

En utvidelse av rv. 163 til 4-felt antas å koste minimum 500 millioner kr. Dette er et prosjekt som ikke ligger inne i Oslopakke 3 eller som kommer til å bli nevnt i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2027. Statens vegvesen er enig i at en slik investering vil bli for stor for utbygger og at man da i prinsippet vil stoppe en videre utvikling av Ødegården.

Rådmannens kommentar: Det vises til vedlagt trafikkutredning utarbeidet av Asplan Viak. De trafikale konsekvensene av å fjerne rekkefølgekravet er gått grundig gjennom i dette saksfremlegget, og oppsummert i tabellen på forrige side. Kunnskapsgrunnlaget anses dermed som tilstrekkelig. Fjerning av rekkefølgekravet er ikke til hinder for at parsellen kan utvides til 4-felt dersom det skulle bli aktuelt i fremtiden.

Trafikksikkerheten for fotgjengere og syklistene er ivaretatt gjennom vedtatt plan for undergangen ved Haneborgveien, som legger til rette for ny kjørevei med fortau i kulvert under jernbanen, samtidig som eksisterende kulvert beholdes og utbedres til gang- og sykkelvei.

4. Oslo kommune, Byrådsavdeling for byutvikling mener det er viktig at Lørenskog stasjonsby utvikles til et velfungerende kollektivknutepunkt. Lørenskog kommune skal starte arbeidet med en helhetlig plan for et større område rundt Lørenskog stasjon, hvor Oslo kommune v/ Plan- og bygningsetaten er invitert til å delta. Her antas det at utforming av veinettet, inkludert utforming av Lørenskogveien vil være tema. På bakgrunn av dette mener Byrådsavdelingen at det burde gjøres nærmere vurderinger av hvordan stasjonsområdet kan utvikles til et velfungerende kollektivknutepunkt og hva det betyr for veinettet, før en frafaller kravet om to ekstra felt i Lørenskogveien. To ekstra felt vil legge et godt grunnlag kollektivtransport.

I tillegg til en generell bekymring for at utbyggingen i området blir for bilbasert, er Oslo kommune også bekymret for økt trafikk på lokalveiene i Oslo og har tidligere hatt bemerkninger til utbygging og trafikkløsninger i området rundt Lørenskog stasjon.

Vedrørende rekkefølgekrav for åpning av jernbaneundergang under Haneborgveien, vises det for øvrig til tidligere uttalelser hvor Oslo kommune støtter dette.

Rådmannens kommentar: Når det gjelder trafikk på lokalveier i Oslo som følge av utbyggingen på Ødegården vises det til at det kun er forventet en beskjeden økning i ÅDT på Høybråtenveien. For øvrig vises det til kommentaren til Statens vegvesens bemerkning ovenfor.

Vurdering:

Overordnet perspektiv

En utvidelse til 4-felt vil legge til rette for økt trafikk inn og ut fra kommunen og kan slik sett bygge opp under en bilbasert utvikling med økt press på lokalveier i området. I kommuneplanen er det et mål at veksten i persontrafikken er dekket av kollektivtransport, sykkel og gange.

Det presiseres samtidig at fjerning av rekkefølgekravet ikke er til hinder for at parsellen kan utvides til 4-felt dersom det skulle bli aktuelt i framtida.

Et rekkefølgekrav om en 4-felts vei som det ikke foreligger noen planer for å gjennomføre, vil hindre en videre utvikling i området i mange år framover.

Rådmannen viser også til at reguleringsplan 025, Lørenskog Vinterpark, vedtatt av kommunestyret 09.09.2015, sak 72/15, tillater full utbygging i henhold til planen uten utvidelse til 4-felt for resterende del av Lørenskogveien.

I sin uttalelse til reguleringsplan for Lørenskog Vinterpark, uttalte vegvesenet følgende om rekkefølgekravet om 4-felts vei:

«En fullføring av rv. 163 Lørenskogveien til 4-felt frem til Østre Aker vei er ikke prioritert i Oslopakke 3 eller i gjeldende Nasjonal transportplan 2014 – 2023. En fullføring av rv. 163 til 4-felt vil også bety mere vegkapasitet og dermed mere biltrafikk inn mot Oslo som heller ikke er ønskelig. I dag er det kapasitetsmessig balanse i og med at ett kjørefelt fra Østre Aker vei går inn i Lørenskog og ett går ut på E6 videre nordover. Trafikkutfordringen i området må løses med mere restriktiv parkeringsdekning og økt satsing på kollektiv, sykkel og gange.

Det er viktig for Statens vegvesen at det foreliggende planforslaget imidlertid ikke forringer muligheten for en eventuell senere fremføring av rv. 163 til 4-felt frem til Østre Aker vei inn mot Oslo.»

Slik rådmannen leser dette sås det tvil om en slik utvidelse i det hele tatt er ønskelig og det synes i hvert fall lite sannsynlig at strekningen vil få høyere prioritet med det første, jamfør vegvesenets merknad til offentlig ettersyn.

På grunnlag av dette kan ikke rådmannen se at det er hensiktsmessig å stanse utviklingen i området som følge av trafikale utfordringer på Lørenskogveien. Rådmannen vurderer trafikkanalysen til Asplan Viak som dekkende, og anser trafikken som godt nok utredet.

Rådmannen viser i tillegg til muligheten for boligutbyggere i området til å bygge boliger som forespeilet gjennom tidligere omtalte rekkefølgekrav om fordeling av utbyggingsrettigheter, jf. denne bestemmelsens ugyldighet, samt muligheten for å ferdigstille de nye boligfeltene slik at disse kan inngå i den helheten som kommunedelplanen og vedtatte reguleringsplaner legger opp til.

Det vil etter rådmannens syn også framstå som rimelig at andre utbyggere innenfor kommunedelplanområdet likebehandles med Lørenskog Vinterpark når det gjelder forholdet til krav om utvidelse av Lørenskogveien til 4-felt.

Gang- og sykkelveisystemet langs Lørenskogveien mener rådmannen kan være naturlig å vurdere i helhetlig plan for området.

Rådmannen viser også til at det nå er kvarters avganger fra Lørenskog stasjon. Dette er en vesentlig forbedring av kollektivtilbudet i området fra da kommunedelplanen ble vedtatt.

Forholdet til ny undergang mellom Haneborgveien og Marcus Thranes vei

Når rekkefølgekravet om 4-felts vei fjernes, bør rekkefølgekrav om undergangen gjeninnføres for de regulerte områdene som har fått unntak fra dette gjennom reguleringsplan. Realisering av ny undergang kan avlaste Lørenskogveien ved at lokaltrafikk sørover/sørfra ikke trenger å kjøre via to-felts delen av Lørenskogveien.

Undergangen er forutsatt finansiert av utbyggere i området. Dersom kravet om 4-felts vei fortsatt står når man har nådd taket på 700 boliger i området, vil ikke andre utbyggere enn Lørenskog Vinterpark ha noe insentiv for å bidra til undergangen, da de ikke vil ha mulighet for videre utbygging av sine områder. Uten finansiering fra andre utbyggere vil ikke undergangen kunne bygges i overskuelig framtid. Utbyggere i området ønsker å bidra

til finansiering av undergangen forutsatt at kravet om 4-felt frafalles.

Ved gjennomføring av endringer i rekkefølgekrav som beskrevet i denne saken, vil et krav om bygging av et tiltak kommunen ikke kan styre framdriften av (utvidelse av Lørenskogveien til 4-felt), fjernes i bytte mot et forsterket krav om bygging av et tiltak kommunen i samarbeid med utbyggere i området kan sørge for (undergangen).

Gjennomgangen av trafikkanalysene viser at dersom undergangen ved Haneborgveien er åpen, vil ikke trafikkmengden på Lørenskogveien øke betraktelig. For enkelte strekninger vil den være tilnærmet uforandret sammenliknet med før utbyggingen startet på Ødegården.

Forholdet til helhetsplan for Lørenskog stasjonsområde

Rådmannen anser at endringen av rekkefølgekrav i området som beskrevet her, ikke berører arbeidet med helhetsplan for området. Rådmannen mener det snarere vil være en fordel at dette er avklart når en helhetsplan foreligger, slik at rekkefølgekravet om 4-felt ikke forhindrer gjennomføring av helhetsplanen og videre utvikling på Ødegården.

Konklusjon

Det er kun bestemmelsene som foreslås endret. Det er ingen endringer i plankartene.

Rådmannen anbefaler at endringsforslagene vedtas.

Rådmannens forslag til innstilling:

Forslag til endring av kommunedelplan for Ødegården, reguleringsplan 014 – Ødegården felt B1, O1 og Af2, og reguleringsplan 016 – Ødegården felt B10-B13, for å fjerne rekkefølgekrav om utvidelse av Lørenskogveien til 4-felt, vedtas.

22.08.2017 Eldrerådet

Forslag fremsatt i møte:

Ingen.

Votering:

Rådmannens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.

ER-040/17 Vedtak:

Forslag til endring av kommunedelplan for Ødegården, reguleringsplan 014 – Ødegården felt B1, O1 og Af2, og reguleringsplan 016 – Ødegården felt B10-B13, for å fjerne rekkefølgekrav om utvidelse av Lørenskogveien til 4-felt, vedtas.

22.08.2017 Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne

Forslag fremsatt i møte:

Ingebjørg Birkeland fremmet følgende motforslag:

"Saken tas til orientering."

Votering:

Forslag fremmet av Ingebjørg Birkeland ble enstemmig vedtatt.

RF-057/17 Vedtak:

Saken tas til orientering.

23.08.2017 Klima-, økologi- og samferdselsutvalget

Forslag fremsatt i møte:

Ingen.

Votering:

Rådmannens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.

KØS-059/17 Vedtak:

Forslag til endring av kommunedelplan for Ødegården, reguleringsplan 014 – Ødegården felt B1, O1 og Af2, og reguleringsplan 016 – Ødegården felt B10-B13, for å fjerne rekkefølgekrav om utvidelse av Lørenskogveien til 4-felt, vedtas.

24.08.2017 Teknisk utvalg

Forslag fremsatt i møte:

Ingen.

Votering:

Rådmannens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.

TK-062/17 Vedtak:

Forslag til endring av kommunedelplan for Ødegården, reguleringsplan 014 – Ødegården felt B1, O1 og Af2, og reguleringsplan 016 – Ødegården felt B10-B13, for å fjerne rekkefølgekrav om utvidelse av Lørenskogveien til 4-felt, vedtas.

30.08.2017 Formannskapetets behandling av kommunestyresaker

Forslag fremsatt i møte:

Ingen.

Votering:

Rådmannens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.

FSBKS-094/17 Vedtak:

Forslag til endring av kommunedelplan for Ødegården, reguleringsplan 014 – Ødegården felt B1, O1 og Af2, og reguleringsplan 016 – Ødegården felt B10-B13, for å fjerne rekkefølgekrav om utvidelse av Lørenskogveien til 4-felt, vedtas.

06.09.2017 Kommunestyret**Forslag fremsatt i møte:**

Ingen.

Votering:

Formannskapetets innstilling ble vedtatt med 46 mot 1 stemme (KrF).

KS-094/17 Vedtak:

Forslag til endring av kommunedelplan for Ødegården, reguleringsplan 014 – Ødegården felt B1, O1 og Af2, og reguleringsplan 016 – Ødegården felt B10-B13, for å fjerne rekkefølgekrav om utvidelse av Lørenskogveien til 4-felt, vedtas.

Lørenskog, 21.09.2017

Ragnar Christoffersen
rådmann

Knut Edvard Helland
kommunaldirektør