

## Planbeskrivelse

### Detaljreguleringsplan Losbyveien gang-/sykkelvei



Plan-ID: 2016-8

Forslagsstiller: Lørenskog kommune

Konsulent: Norconsult AS

Datert: 11.09.2020, sist revidert av Lørenskog kommune 20.10.2020

## Innhold

Dokumentoversikt.....	3
Sammendrag.....	3
Saksgang .....	4
Kunngjøring 2013/2016.....	4
Vurdering av forskrift om konsekvensutredning og utarbeidelse av planprogram .....	4
Tidligere politiske vedtak.....	4
Offentlig ettersyn 2017 .....	5
Varsel om utvidet planområde 2018.....	5
Planstatus .....	5
Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging .....	5
Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.....	5
Markaloven .....	5
Kommuneplanens arealdel 2015-2026.....	6
Kommunedelplan for differensiert vassdragsforvaltning .....	6
Tilstøtende gjeldende reguleringsplaner .....	6
Tilstøtende gjeldende bebyggelsesplaner .....	7
Tilstøtende reguleringsplaner under arbeid .....	7
Beskrivelse av planområdet.....	7
Gjennomgang av traséen.....	7
Omkringliggende områder.....	10
Trafikkforhold .....	10
<i>Avkjørsler</i> .....	11
<i>Trafikkmengde</i> .....	11
<i>Universell utforming</i> .....	11
Landskap .....	11
Naturressurser .....	1
Kulturminner .....	0
Friluftsjnteresser og turisme.....	1
Naturmangfold .....	2
Grunnforhold.....	3
Teknisk infrastruktur.....	3
<i>VA-anlegg</i> .....	3
<i>Kabler og belysning</i> .....	3
Miljøfaglige forhold.....	3
<i>Flom</i> .....	3
<i>Forurensning</i> .....	3
<i>Støy</i> .....	3
Barn og unge samt sosial infrastruktur.....	4

Eierforhold .....	4
Beskrivelse av planforslaget.....	6
Endringer i planen etter offentlig ettersyn.....	6
Fortau og gang- og sykkelvei .....	8
Universell utforming .....	9
Delstrekninger i planforslaget.....	10
<i>Losbyveien/Nordliveien</i> .....	10
<i>Fortau fra Finstad til Ruud gård</i> .....	10
<i>Grinda/Hellerud</i> .....	12
<i>Bråtabakken</i> .....	13
Justerte delstrekninger etter offentlig ettersyn.....	14
<i>Gang- og sykkelvei fra profil 300 og gjennom Ruudsvingene</i> .....	14
<i>Fylkesvei 1517 og Feiringveien</i> .....	14
<i>Grinderud skogsdam</i> .....	14
Konsekvenser av planforslaget .....	15
<i>Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging</i> .....	15
<i>Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen</i> .....	15
<i>Markaloven</i> .....	15
<i>Kommuneplanens arealdel 2015-2026</i> .....	16
<i>Reguleringsplaner</i> .....	16
<i>Trafikkforhold</i> .....	16
<i>Landskap</i> .....	16
<i>Dyrka mark</i> .....	17
<i>Kulturminner</i> .....	17
<i>Friluftstinteresser og turisme</i> .....	17
<i>Naturmangfold</i> .....	17
<i>Teknisk infrastruktur</i> .....	18
<i>Overvann og flom</i> .....	18
<i>Støy</i> .....	19
<i>Eierforhold</i> .....	19
<i>Utbygging, økonomi og framdrift</i> .....	19
Risiko og sårbarhet .....	19
<i>Konklusjon fra ROS-analysen</i> .....	19
Bemerkninger.....	20
I Ved varsel om oppstart 2013/2016 .....	20
II Ved offentlig ettersyn i 2017.....	24
III Merknader etter varsel om utvidelse av planområdet 21. desember 2017/ 5. februar 2018 .....	29
Oversikt over vedlegg til planen.....	31

## Dokumentoversikt

1. Dokument 1\_Planbeskrivelse, datert 11. september 2020
2. Dokument 2\_Planbestemmelser, datert 18. juni 2020
3. Dokument 3\_Plankart, datert 18. juni 2020
4. Dokument 4\_ROS-analyse, datert 18.juni 2020

## Sammendrag

Reguleringsplanen skal sikre en løsning for myke trafikanter langs Losbyveien. Losbyveien er en fylkesvei med en bredde på mellom 5,5 - 6,5 meter, en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1825 biler (2018) og fartsgrense på 50 km/t. Hensikten med tiltaket er en bedre skolevei langs strekningen, og bedre tilgjengelighet til Marka og aktivitetstilbudene på Losby.

Planområdet starter ved Finstad og strekker seg 3,8 km langs Losbyveien inn til Losby og Østmarka. En tilrettelegging for økt bruk av sykkel og gange som transportmiddel på strekningen er i tråd med nasjonale mål.

I 2013 ble det utarbeidet en rapport som vurderte beliggenhet av ny gang- og sykkelvei på østsiden og vestsiden av Losbyveien opp mot hverandre. Rapporten konkluderte med en anbefaling av gang- og sykkelvei på vestsiden av Losbyveien, særlig på grunn av mindre nærføring til eksisterende bebyggelse, bedre vertikal linjeføring og mindre konflikt med eksisterende tekniske anlegg.

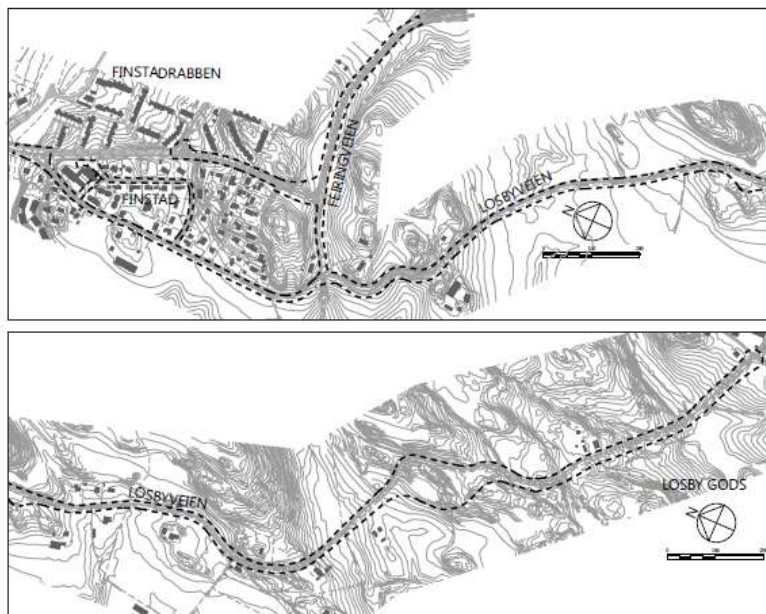
I 2015 ble det utarbeidet en forenklet konseptvalgutredning som vurderer konseptet med gang- og sykkelvei langs Losbyveien mot et alternativ langs Losbylinja og Feiringsveien. Rapporten var grunnlag for vedtak (KS-055/15) i kommunestyret 24. juni 2015.

Våren 2017 ble planforslaget 1. gangs behandlet og lagt ut til offentlig ettersyn. Det kom inn 13 merknader til planforslaget. I ettertid er det jobbet med å optimalisere løsningene i planen og etterkomme merknadene. En betydelig del av arbeidet har innebært å minimere inngrepet i dyrka mark.

I tillegg ble den delen av planforslaget som ved offentlig ettersyn omfattet fylkesvei 1517 og Feiringveien, tatt ut da det er behov for omprosjektering og ny vurdering av løsningene på denne strekningen.

## Saksgang

### Kunngjøring 2013/2016



Figur 1: Plangrense ved varsel om oppstart av planarbeid i 2013

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 28. februar 2013 i Romerikes Blad og på kommunens hjemmesider. Myndigheter, grunneiere og rettighetshavere ble varslet ved brev. Supplerende varsling med nytt varslingsbrev ble foretatt 5. mars 2013 på grunn av en feil i illustrasjonen i første utsendelse.

Det kom inn 13 merknader til varsel om oppstart. Disse er kort referert og kommentert til slutt i dette dokumentet.



Figur 2: Utvidet plangrense i 2015.

Utvidelsen av planområdet i 2015 ble gjort for å innlemme en strekning langs Losbyveien ved krysset Nordliveien samt en del av Nordliveien.

Figur 2 til venstre viser varslingsgrensen fra 2013 i rødt og utvidelsen i sort. Utvidelsen ble varslet 15. juni 2016 i Romerikes Blad og via brev til grunneierne og sentrale offentlige instanser.

Det ble i tillegg varslet utvidet planområde ved Ruudsvingene i 2018.

### 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 kriterier opplistet i forskriften og det er derfor ikke krav om konsekvensutredning.

### Tidligere politiske vedtak

Før oppstart ble det i kommunestyremøtet 24. juni 2015, sak 55/15, fattet følgende vedtak:

1. *Alternativ 1 gang- og sykkelvei langs Losbyveien til Losby gods, inkludert gang- og sykkelveiforbindelse fra Losbyveien til Finstad skole vedtas som anbefalt konsept.*
2. *Arbeidet med reguleringsplan for alternativ 1 – gang- og sykkelvei langs Losbyveien til Losby gods, inkludert gang- og sykkelveiforbindelse fra Losbyveien til Finstad skole, ferdigstilles og legges frem til politisk behandling.*
3. *Det igangsettes arbeid med reguleringsplan for alternativ 2, ny gang- og sykkelvei fra undergang i Vei 4201 og videre langs Feiringveien til Øvre Feiring gård, for realisering på et senere tidspunkt.*

*Det er svært viktig at det legges stor vekt på tilgjengelighet for alle (universell utforming).*

Planforslaget ble behandlet av teknisk utvalg 6. april 2017, sak 22/17. Følgende vedtak ble fattet:

*Det vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 og delegasjon av 14.12.2016 å legge forslag til reguleringsplan 2016-8, Losbyveien gang- sykkelvei, som vist på kart datert 23.01.2017, med tilhørende bestemmelser, ut til offentlig ettersyn.*

*Utvalget ber om en utredning av amfibietunnel som tilleggstiltak for de sårbare småsalamanderne i tillegg til de foreslåtte avbøtende tiltak for å bedre det biologiske mangfoldets livsvilkår i Grinderud skogsdam.*

### **Offentlig ettersyn 2017**

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 26. april 2017 til 7. juni 2017. Dette ble varslet myndigheter og berørte i brev datert 20. april 2017 og det ble annonsert i Romerikes Blad og på kommunens hjemmeside. Det ble i forbindelse med offentlig ettersyn av reguleringsplanforslaget avholdt et informasjonsmøte i kommunestyresalen på rådhuset 4. mai 2017.

### **Varsel om utvidet planområde 2018**

På bakgrunn av innkomne merknader i forbindelse med offentlig ettersyn hvor flere, blant annet Fylkesmannen, var kritiske til omdisponeringen av dyrka mark, ble det besluttet å se på alternative løsninger på strekningen Feiringveien – Losbyveien 88 (ved Ruudsvingene). For å kunne justere planforslaget mot øst på denne strekningen ble det nødvendig å utvide planområdet. Frist for å komme med merknader til det utvidede området ble satt til 2. mars 2018.

## **Planstatus**

### **Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging**

Retningslinjene vektlegger utbyggingsmønster og transportsystem som fremmer kompakte byer og tettsteder, reduserer transportbehovet og legger til rette for klima- og miljøvennlig transportformer. Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I større by- og tettstedsområder der økt bruk av sykkel og gange kan bidra til effektive løsninger for transportsystemet, bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelveinett med høy kvalitet.

### **Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen**

Retningslinjene setter krav til at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot støy, forurensning, trafikkfare og annen helsefare. Konsekvenser av tiltaket skal også vurderes samlet med utgangspunkt i barn- og unges oppvekstmiljø.

### **Markaloven**

Den sørligste delen av planforslaget ligger i Marka og omfattes av markaloven. Formålet med loven er å fremme og tilrettelegge for friluftsliv, naturopplevelse og idrett. Loven skal

sikre Markas grenser og bevare et rikt og variert landskap og natur- og kulturmiljø med kulturminner. Det skal samtidig tas hensyn til bærekraftig bruk til andre formål.

Kommunens endelige vedtak om reguleringsplan som vedrører Marka, må stadfestes av departementet før planen får rettsvirkning etter plan- og bygningsloven.

### **Kommuneplanens arealdel 2015-2026**

Losbyveien er i kommuneplanens arealdel markert som hovedvei. I temakart for gang- og turveier er det markert fremtidig gang- og sykkelvei langs Losbyveien. Foreslåtte gang- og sykkelvei går gjennom et område som hovedsakelige er avsatt til LNF i kommuneplanens arealdel. Boligområdene langs nordre del av planområdet er avsatt til boliger.

### **Kommunedelplan for differensiert vassdragsforvaltning**

Finstadbekken omfattes i kommunedelplanens retningslinjer av forvaltningsklasse 1. Her er verneverdiene særlig knyttet til kulturminner, grøntstruktur og nærfriluftsliv. Det skal legges vekt på å ivareta og sikre grøntstrukturen langs vassdragene, samt utvikle sammenhengende grøntkorridorer der dette mangler. Vannsystemet er et viktig landskapselement i det urbane miljø og det legges vekt på dette som en trivselsfaktor.

Bekker i landbruksområdene omfattes av forvaltningsklasse 2, der hovedtrekk i landskapet og områdenes landskapstilknytning skal vektlegges, samt at det kan være verdier knyttet til spesielle naturfaglige forhold i tillegg til de verneverdiene som er nevnt i forvaltningsklasse 1.

Planforslaget krysser en bekk i Marka, ved avkjøringen til Losby Gods. På dette punktet går bekken i rør under Losbyveien og ca. 20 meter til hver side for veibanen.

### **Tilstøtende gjeldende reguleringsplaner**

*Reguleringsplan for Masserud gård, PlanID 017, vedtatt 26. juni 2013:* En liten del av planområdet er regulert gjennom reguleringsplanen for Masserud gård til annen veigrunn – grøntareal, gang- og sykkelvei, kjørevei og boligbebyggelse.

*Reguleringsplan for Nordliveien etappe III, PlanID 42-3-11, vedtatt 14. desember 1994:* En del av planområdet i nord er regulert gjennom reguleringsplanen for Nordliveien etappe III til kjørevei og annen veigrunn. Det er her regulert rundkjøring der Nordliveiens etappe III møter Losbyveien, samt ved Nordliveiens avkjøringer til Løkenblokkene og rekkehusene på Finstad.

*Reguleringsplan for Losbyveien mellom Finstad bru – Rud, PlanID 42-3-02, vedtatt 19. oktober 1963:* Deler av planområdet er regulert gjennom reguleringsplanen for Losbyveien mellom Finstad bru – Rud til offentlig trafikkområde.

*Reguleringsplan for Losbydalen spesialområde, PlanID 43-8-03, vedtatt 31. august 2005:* Deler av planområdet er regulert gjennom reguleringsplan for Losbydalen til spesialområde kjørevei og jord- og skogbruk.

*Reguleringsplan for del av Losby Bruk – konferansesenter, golfbaner m.m., PlanID 43-8-04, vedtatt 11. desember 1996:* Deler av planområdet er regulert gjennom reguleringsplan for del av Losby Bruk til kjørevei, golfbane, jord- og skogbruk, parkeringsplass og felles avkjørsel.

*Reguleringsplan for utvidelse av skytebaner i Losby, PlanID 42-8-01 E, vedtatt 7. juni 2000:* Deler av planområdet er regulert gjennom reguleringsplan for utvidelse av skytebanen ved Losby gård til kjørevei og jord- og skogbruk.

*Detaljreguleringsplan for Losby Gods, planID 044, ble vedtatt av kommunestyret 16. september 2020:* Planen er oversendt klima- og miljødepartementet for stadfestelse før den rettsvirkning.

## Tilstøtende gjeldende bebyggelsesplaner

*Bebyggelsesplan i henhold til reguleringsplan for del av Losby Bruk – golfbane, PlanID 43-18-01, vedtatt 26. mai 1997:* Deler av planområdet er regulert til kjørevei, golfbane samt bevaring av landskap og vegetasjon.

## Tilstøtende reguleringsplaner under arbeid

*Områdereguleringsplan for Losbydalen:* Det ble i 2012 varslet oppstart av reguleringsplanarbeid for området Losbydalen. Hensikten med reguleringsplanarbeidet er å oppdatere eksisterende reguleringsplaner i henhold til markalovens § 8, samt å legge til rette for enkelte tiltak som ikke inngår i gjeldende planer.

*Detaljreguleringsplan for Feiring Bruk, planID 2018-1:* I november 2019 ble det meldt oppstart av reguleringsplanarbeid for Feiring Bruk.

## Beskrivelse av planområdet

### Gjennomgang av traséen

Via bilder og kart i tabellen under beskrives traséen og omkringliggende områder. Bildene er tatt mot sør (kjøreretning mot Losby).



1. I nord er det varierende boligfelt på begge sider av veien, både enebolig og lamellbebyggelse. Fortau på denne strekningen er nå opparbeidet.



2. Finstadbekken går i kulvert under dagens vei, og det er anlagt turvei langs bekken. Før krysset ved Losbyveien er det krysning for fotgjengere, som møter separat gang- og sykkelvei til Losbyveien og Nordjordet. Fortau i dette området er nå opparbeidet.







3. Etter en liten bakke opp til Øvre Finstad gård slakker landskapet ut. Gården ligger på en høyde og er et viktig element i landskapet og kulturmiljøet.



4. Herfra er det landbrukslandskap på vestsiden av veien og boligområde på østsiden.



5. Veien slynger seg deretter langsmed terrenget på østsiden av veien (Ruudsvingene). På vestsiden er det flere karakteristiske trekker før Ruud gård, som skiller veiarealet fra landbruksjorda.



6. Etter Ruud gård har landskapet en slak skålfom. Her er det dyrket mark på begge sider av veien, og landskapet er åpent og oversiktlig.



7. Deretter går veien gjennom et lite skogholt med en inngjerdet dam på vestsiden av veien, med flere truede salamander- og froskearter.



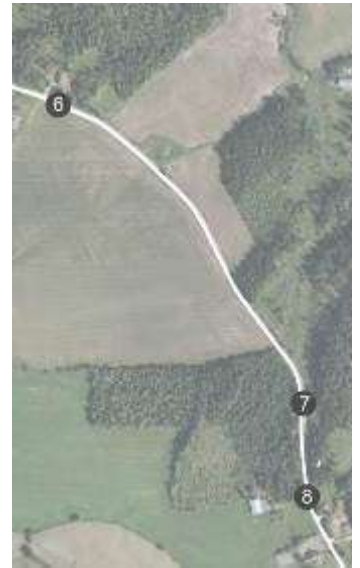
8. Veien går så forbi nærliggende boliger og den nedlagte Fredheim skole. Her krysses også veien av en høyspentrasé. Landbruksarealet fortsetter deretter på vestsiden av veien, med skog på østsiden.



9. Ved og innover Vålerveien ligger det flere større gårder. Deretter en sving gjennom skog, hvor et bolighus på østsiden av veien har parkeringsplass på vestsiden av veien.



10. Landskapet flater seg ut igjen. Her ligger to gårder med beite på begge sider av veien. Gårdene er en del av det historiske Losby Bruk.





11. Veien slynger seg deretter gjennom et mer kupert skogsparti. Lennemyra skytebane ligger i skogen vest for veien, og deler av 9-hulls golfbanen til Losby gods er etablert nordøst for skogen.



12. Landskapet åpner seg opp når man nærmer seg Losby gods. Området er parkmessig opparbeidet med parkeringsplasser og golfbane på begge sider av veien.



13. Den asfalterte veien avsluttes i krysset ved Losby besøksgård. Her går Bakkerudveien parallelt med golfbanen og Finstad bruk nordover til Finstad, og gårds-/turveier østover og sørover i Østmarka.



### Omkringliggende områder

De første 700 metrene av Losbyveien er boligområde, med noe dyrket mark i sørvest. Fra krysset ved Losbyveien x Haugerudveien og sørover går Losbyveien gjennom skog- og landbruksområder, og noe spredt bebyggelse. De sørligste 700 metrene av Losbyveien går gjennom en av golfbanene tilhørende Losby Gods. I enden av veien ligger Losby besøksgård, som er et populært utfartssted for naturopplevelser, aktiviteter og rekreasjon. Herfra er det også god tilgjengelighet til stinettverket i Østmarka.

### Trafikkforhold

Planområdet omfatter deler av Losbyveien samt Losbyveiens sideareal. Losbyveien er en fylkesvei med bredde på mellom 5,5-6,5 meter og strekker seg fra Skårer i nord til Losby besøksgård i sør, totalt 3,8 km. Planområdet er begrenset til strekningen litt nord for krysset Losbyveien x Nordliveien i nord til Losby besøksgård i sør, ca. 3,5 km. Losbyveien er samlevei for de eldre gårdsveiene i området. Veien er eneste atkomstvei for Losby besøksgård, Losby gods (hotell, konferansesenter og golfbaner) og Lørenskog skytterlag sin skytebane på Lennemyra.

Det antas at Losbyveien benyttes som skolevei av beboerne sør for Feiring, men det er et begrenset antall boliger i dette området. Veien er en naturlig rute fra store deler av Lørenskogs bebyggelse og ut i Østmarka. I tillegg til det er det mange myke trafikanter som benytter selve veien til trening og tur.

### Avkjørsler

På Finstad nord i planområdet ligger det ca. 45 boliger som har atkomst fra Losbyveien. I tillegg har Lørenskog sykehjem, avdeling Finstad og Finstad legesenter direkte atkomst fra Losbyveien. Videre sørover er det spredt bebyggelse, hvorav mange ligger nærme veien og har atkomst direkte fra gårdsplass til Losbyveien.

### Trafikkmengde

Trafikktallene er hentet fra veikart på Statens vegvesen sin database «Veikart», 23. januar 2020. Den nordligste delen av Losbyveien frem til krysset ved Haugerveien ble trafikkmengden i 2018 målt til et gjennomsnitt på 1825 kjørteøy i døgnet hvorav 5 % var lange kjørteøy. Fra krysset ved Haugerveien og frem til Losby gård ble trafikkmengden i 2018 målt til et gjennomsnitt på 1622 kjørteøy i døgnet hvorav 3 % var lange kjørteøy.

### Universell utforming

Losbyveien er noe kupert og har stigning som ikke oppfyller krav til universell utforming. Fra parsellstart til Øvre Finstad gård er stigningen oppe i ca. 7 % på det meste. Ved Grinderud er det en kul hvor eksisterende kjørevei ligger med stigning på 8,8 % på nordsiden av kulen og 6,8 % på sydsiden av den. Ved Bråtabakken er stigningsforhold på eksisterende vei 13,5 %. Også ned mot utfartsparkeringsplassen ved Losby Gods er det bratt, opptil 11 %.

### Landskap

Terrenget er noe kupert og varierer høydemessig fra 164 - 201 moh. Planområdet er hovedsakelig dyrket mark og skog. Landbrukslandskapet er relativt flatt, men blir avbrutt av mindre skogfelt av bar- og blandingskog, med brattere terreng.



Figur 3: Høydeprofil av eksisterende vei i planområdet (kilde: Google Earth)

Planområdet ligger innenfor delområdet Sørbygda i «Landskapsanalyse av jordbrukslandskapet i Lørenskog». Området ved Ruud gård er vurdert å ha svært høy estetisk landskapsverdi, mens resten av området langs veien er vurdert å ha høy estetisk landskapsverdi.



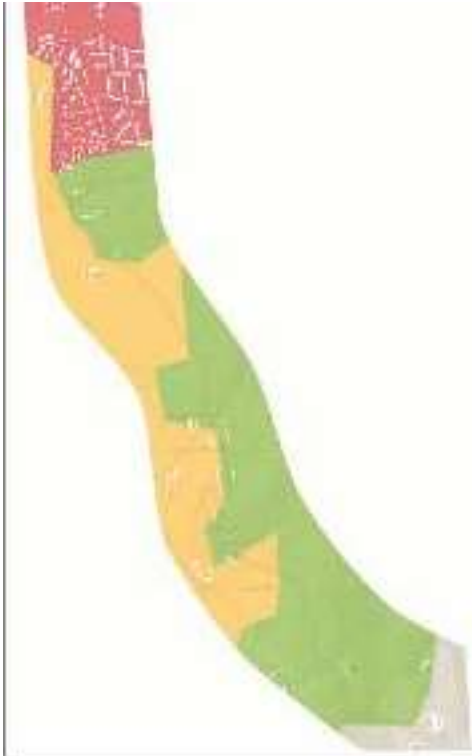
Figur 4: Rekke med ospetretre i Ruudsvingene. Foto: COWI AS.

Det er to partier med ospetretre nord for gården Ruud. Ospetretene står tett inntil veien som slynger seg gjennom landskapet og er sentrale elementer i kulturlandskapet. Trærne er relativt unge, men har betydning for opplevelsen av landskap og er et flott estetisk element i landskapsrommet.

Nord i planområdet er det et etablert boligområde, Finstad, med bebyggelse som antas å være fra etter 1950, men også noen SEFRAK-bygninger fra før 1900. SEFRAK står for Sekretariatet For Registrering Av faste Kulturminne i Norge og er et landsdekkende register over eldre bygninger og andre kulturminner. Videre sørover langs Losbyveien er det i hovedsak eldre boligbebyggelse, de fleste med opprinnelse fra før 1900.

Jordbrukslandskapet rundt Finstadbekken og Haugerbekken i Sørbygda danner et klart avgrenset landskapsrom med sammenhengende kulturlandskap og ravedaler. Videre sørover veksler landskapet mellom åpen kulturmark, spredt gårdsbebyggelse og skog.

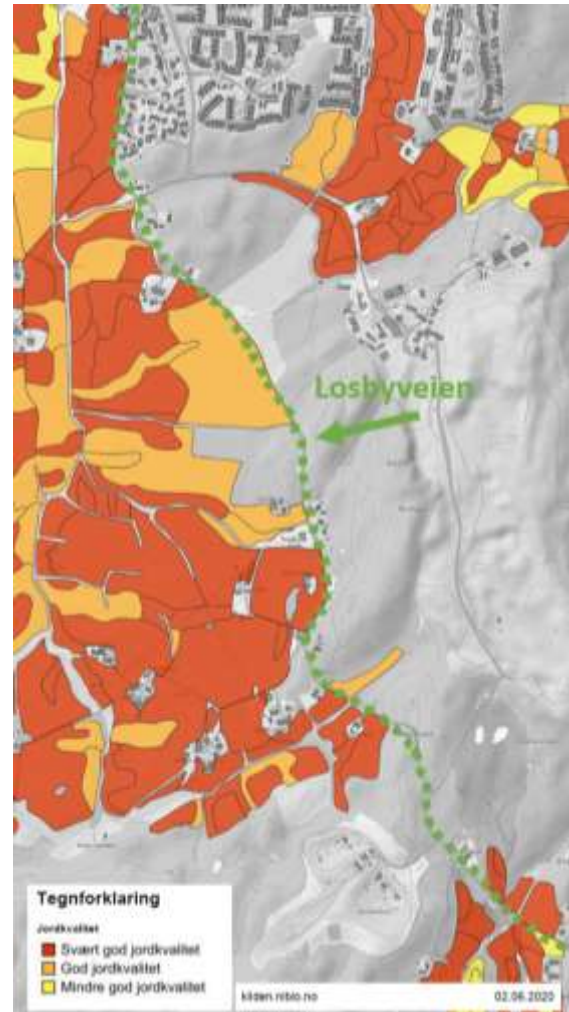
## Naturressurser



Figur 5: Arealbruk i området. Rødt er bebygget areal, grønt er skog, gul er landbruk og den grå fargen i sør er golfbane/besøksgård. Kilde: [www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no)



Figur 6: jordbruksarealer i området rundt Ruud gård. I kartdatabasen «Kilden» er det på østsiden av Losbyveien kartlagt områder for eventuell fremtidig nydyrking.



Figur 7: Jordkvalitet langs Losbyveien. Kilde: kartdatabasen «Kilden» hos NIBIO.

Kartet i figur 5 gir en oversikt over arealbruk langs traséen. Rødt er bebygget areal, grønt er skog, gul er landbruk og den grå fargen i sør er golfbane/besøksgård.

Det er ikke registrert skogbruk- eller viltinteresser i området, men det er store sammenhengende områder med dyrka mark, særlig langs vestsiden av Losbyveien. Det er i hovedsak korn som dyrkes her. Jordkvaliteten er for det meste av strekningen «svært god» eller «god» ifølge opplysninger i databasen Kilden hos NIBIO, se kart i figur 7. Rett etter Ruud gård er det også dyrka mark på østsiden av Losbyveien, hvilket også fremgår av kartet i figur 7. I kartdatabasen «Kilden» til NIBIO er dyrkbare områder (områder som potensielt kan dyrkes opp) kartlagt. Disse er vurdert å ha verdi for fremtidig oppdyrking, figur 6.

## Kulturminner



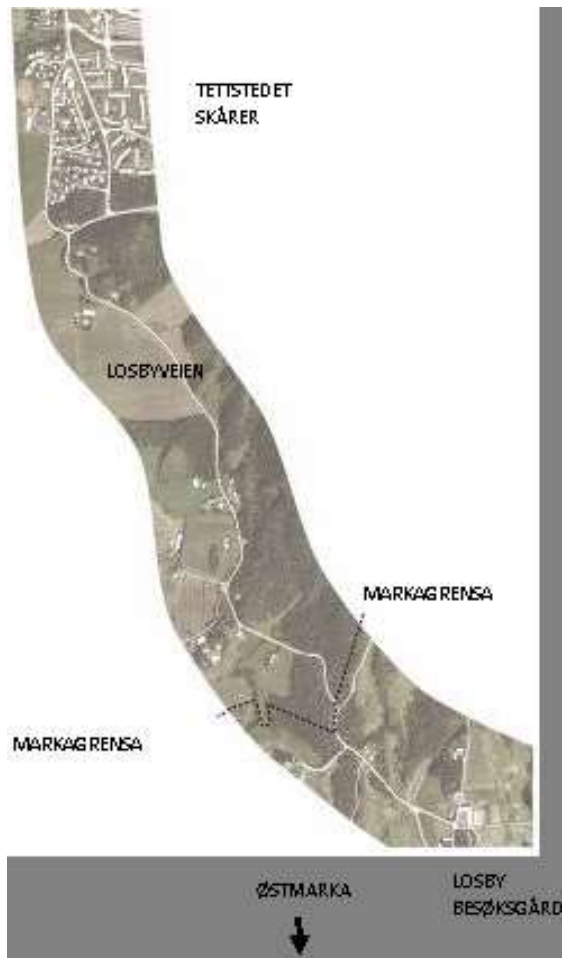
- Sefrak-bygning, meldepliktig ved riving/ombygging
- Annen Sefrak-bygning

Det er registrert flere SEFRAK-bygninger langs og innenfor planområdet. Det innebærer at bebyggelsen er av eldre årgang og kulturminnemyndighetene kan ha interesser ved eventuell riving/ombygging.

Det ble i 2014 gjennomført arkeologiske registreringer av Akershus fylkeskommune. I aktuelle områder langs traséen, ble det åpnet 13 sjakter med en samlet lengde på ca. 950 meter og bredde mellom 2,5 – 3 meter, samt noen mindre test-sjakter. Utmarksområder og skog ble overflateregistrert. Det ble ikke registrert automatisk fredete kulturminner i forbindelse med registreringsundersøkelsen.

Figur 8: Sefrak-bygninger. Kilde: miljostatus.no.

## Friluftstinteresser og turisme



Figur 9: Kart som viser interessene i området. Kilde: SWECO AS.

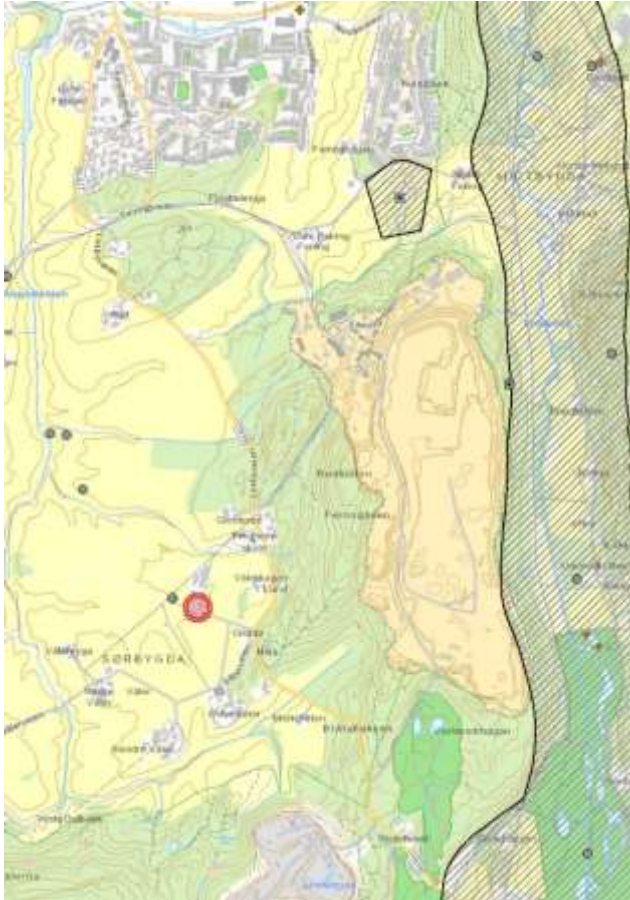
Losbyveien er en viktig innfartsåre til Østmarka.

Losby besøksgård er et utgangspunkt for naturopplevelser, idrettsaktivitet og rekreasjon for mennesker i alle aldre. Mange aktiviteter arrangeres på gården, slik som blant annet Losbydagen, aktivitetsuker for barn i skoleferier, nissemarsj og saueklipp. I fjøset kan du bli kjent med de vanligste husdyr i Norge, som geiter, kalver, griser, høner og kaniner.

Losby Gods er en tradisjonsrik eiendom som gikk fra å være et sagbruk på 1500-tallet, via glansdagene som jaktlott og selskapshus på 1900-tallet, til det populære hotellet og konferansesenteret det er i dag. Hotellet har restaurant, cafe, golfbane, innendørs golfsimulatorsenter og arrangerer alle former for konferanser og selskaper.

Planområdet krysser markagrensa like nord for golfbanen ved Losby Gods.

## Naturmangfold



Figur 10: Registrert naturmangfold i Naturbasen (Miljødirektoratet) 21. januar 2020.



Figur 11: Viktige dammer nær planområdet. Kilde: rapport fra Naturfaglig konsulentteneste, 2014.

Det er ikke registrert naturtyper, verneområder eller arter av nasjonal forvaltningsinteresse langs Losbyveien i følge Naturbasen og kartløsningen til Miljostatus.no. Nærmeste registrering av naturverdier er området langs Losbyelva som er registrert som et verdifullt område for fugl, hvor flere truede fugle- og insektarter er observert. Losbyelva og en tundam registrert i 2002 (se rød markering i kartet til venstre) har verdi «svært viktig». Det skal være flere dammer med rødlistede arter i området, men disse er ikke lagt inn i nasjonale databaser.

Det ble i 2015 utarbeidet en egen utredning av naturmangfold knyttet til prosjektet. Planområdet ble i den forbindelse undersøkt for å se hvilke arter, naturtyper og økosystemer som blir berørt av tiltaket. Undersøkelsen viste trivielle arter for området, det meste er veikanter, dyrket mark og noe ung kulturpåvirket skog, samt en dam ved Grinderud med amfibier.

Hensynet til amfibier i Grinderud skogsdam er utredet i to separate rapporter utført av Naturfaglig konsulentteneste i 2014 og 2017. Ifølge rapportene finnes det ni dammer i planområdets nærområde, se kart til venstre. Grinderud skogsdam ligger tett inn til Losbyveien og har forekomst av småsalamander (nær truet i Norsk Rødliste) samt buttsnutefrosk som er den vanligste frosken i Norge (livskraftig). Ingen av de åtte andre dammene blir berørt av tiltaket. Grinderud skogsdam er i ferd med å miste sin verdi på grunn av organisk materiale i dammen samt gjengroing rundt og i dammen. Nødvendige tiltak i og ved dammen er nærmere beskrevet i kapitlet om konsekvenser for naturmangfold.

Ifølge «Artskart», 3. mars 2020 er det følgende fremmede arter innenfor planområdet: kvitsteinkløver, parkslirekne, hagelupin, kanadagullris, dagfiol og kjempbjørnekjeks.



## **Grunnforhold**

Det ble gjennomført geotekniske undersøkelser i 2014. Resultatene viser varierende grunnforhold langs prosjektert gang- sykkelvei. Det er hovedsakelig foretatt grunnundersøkelser i utvalgte områder med antatt stor løsmassemeknighet, eller der utvidelsen for ny gang- sykkelvei ligger på fylling over dagens terreng.

Det er ikke registrert kvikkleire i utførte boringer. Det er knyttet usikkerhet til resultatet fra vingeboringene på grunn av høyt siltinnhold i massene. Dette kan gi misvisende resultat ved tolking av kvikkleire. Det kan dermed ikke utelukkes forekomst av kvikkleire i området.

Dybde til berg varierer mellom 1,5 – 28,5 meter under terreng i boreområdet. Dybde til grunnvann er ikke kjent. Det anbefales supplerende boringer og installering av grunnvannsmålere i byggeplanfasen. Se vedlagt rapport for ytterligere informasjon om geotekniske forhold.

## **Teknisk infrastruktur**

### *VA-anlegg*

Det er vann- og avløpsledninger innenfor planområdet.

### *Kabler og belysning*

Det er strøm-, tele- og kommunikasjonskabler innenfor planområdet, observert ved befaring og innhenting av kartgrunnlag fra Hafslund, Telenor og Get. Det er veilys langs Losbyveien i hele planområdet, med unntak av de siste 150 meterne opp mot snuplassen ved Losby gård.

Det er avholdt informasjonsmøte med representanter for Hafslund, Telenor og Get, der mulige konsekvenser av tiltaket for kabeleierne anlegg er gjennomgått.

## **Miljøfaglige forhold**

### *Flom*

Det er ikke registrert fare for 200 - årsflom i planområdet, men deler av planområdet ligger innenfor NVEs "aktsomhetsområder", som kan være utsatt for flom: ved Losby gård (eventuell flom fra Losbyelva), Finstad og Bråtabakken (evt flom fra Finstadbekken). Nivået på aktsomhetskartet er tilpasset kommunens oversiktsplanlegging (kommuneplannivået). Kartene sier ingen ting om sannsynlighet og kan derfor ikke alene brukes i reguleringsplanarbeid.

Losbyelva ligger betydelig lavere enn planområdet, så det antas at det er lite sannsynlig at planområdet skal oversvømmes derfra. Tiltaket vil ikke ha nevneverdig påvirkning på rådende flomveier i området.

Finstadbekken krysser Losbyveien i en kulvert i den nordligste enden av tiltaket. Det er kjent at det kan oppstå flom/oversvømmelse i området, men det er ikke kjent om økt dimensjon på kulverten vil avhjelpe i flomsituasjoner. Det anbefales at det i senere faser av prosjektet utredes hvorvidt en større kulvert vil avhjelpe ved flom/oversvømmelse.

### *Forurensning*

Det er ikke kjente forekomster av, eller mistanke om, forurenset grunn eller annen forurensning i planområdet. Temaet er ikke behandlet videre i forbindelse med denne reguleringsplanen.

### *Støy*

Det er gjennomført støykartlegging i forbindelse med planarbeidet. I analysen er det benyttet trafikk tall fremskrevet til år 2035, hentet fra Statens vegvesen sin database/veikart. Det er

beregnet støy på 2 meters høyde for å representere støy på uteplass i ståhøyde for personer. For støy på fasade er det utført beregning av støynivå i alle etasjehøyder for bolig. Det er ingen boligeiendommer lags planlagt gang- sykkelvei som har et gjennomsnittlig lydnivå gjennom døgnet på over 65 desibel. Mye av bebyggelsen ligger i gul støysone.

Losbyveien 38 har beregnet et gjennomsnittlig lydnivå gjennom døgnet på 67 desibel, som er i rød støysone. Dette bygget ligger i et område som er regulert til kontor og som ikke vurderes som støyfølsomt. Bygget er imidlertid registrert som enebolig.

Se vedlagt støyrapport for ytterligere informasjon.

### Barn og unge, og sosial infrastruktur

Bortsett fra Finstad bolig- og servicesenter er det ikke offentlige servicetilbud som skole, barnehage eller kollektivtrafikk på strekningen.

Strekningen er skolevei for barn som bor langs planområdet.

Strekningen brukes av alle aldersgrupper i forbindelse med friluftsliv og fritid knyttet til Østmarka.

### Eierforhold

Planområdet omfatter mange grunneiere, både kommunale og private. Samtlige skal være varslet om igangsatt planarbeid og høringen som har vært gjennomført.

Losbyveien er en fylkesvei. Viken fylkeskommune er veieier for fylkesveiene. Fra 1. januar 2020 har også fylkeskommunen overtatt ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av fylkesveiene fra Statens vegvesen.

Følgende eiendommer omfattes av planforslaget. Tabellen viser areal som inngikk i planområdet ved offentlig ettersyn og i nåværende forslag:

Gnr./Bnr.	Hjemmelshaver	Areal ved offentlig ettersyn	Areal etter offentlig ettersyn (nåværende forslag)
91/1	Losby Bruk AS	7541 m <sup>2</sup>	8525 m <sup>2</sup>
92/1	Karin Løken	1103 m <sup>2</sup>	1899 m <sup>2</sup>
92/10	Karl-Erik Hytten	6 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
92/11	Karl-Erik Hytten	986 m <sup>2</sup>	850 m <sup>2</sup>
92/12	Per Jørgen Sætorp Waaler	63 m <sup>2</sup>	192 m <sup>2</sup>
92/20	Arild T Sætorp Waaler	629 m <sup>2</sup>	731 m <sup>2</sup>
92/21	Per Jørgen Sætorp Waaler	496 m <sup>2</sup>	473 m <sup>2</sup>
92/22	Arve Gaupset, Ellen Kristin Gaupset	3 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
92/27	Anu Maarit Kempainen Sætrenes, Stig Østvang	1441 m <sup>2</sup>	2062 m <sup>2</sup>
92/30	Mari-Anne Egge Ranheim, Modolv Edvin Ranheim	41 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>
95/1	Kjersti Ruud	5017 m <sup>2</sup>	3901 m <sup>2</sup>
95/2	Ingunn Wetlesen Alphonse	1744 m <sup>2</sup>	2038 m <sup>2</sup>
95/5	Lørenskog kommune	445 m <sup>2</sup>	373 m <sup>2</sup>
95/8	Kristin Myhren Ødegård, Stein Ove G Ødegård, Tone-Beate Ødegård	46 m <sup>2</sup>	55 m <sup>2</sup>
95/11	Gunvor Aslaksen Ruud, Tore Ruud	0 m <sup>2</sup>	419 m <sup>2</sup>
98/3	Jens Finstad	4503 m <sup>2</sup>	3462 m <sup>2</sup>
98/5	Nordjordet Borettslag	46 m <sup>2</sup>	55 m <sup>2</sup>
98/10	Nordjordet Borettslag	8 m <sup>2</sup>	13 m <sup>2</sup>

98/12	Aleksander Johansen, Maria Cecilie Nymo	46 m <sup>2</sup>	40 m <sup>2</sup>
98/14	Wenche Ulfeng Eriksen, Anders Høiseth	30 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>
98/15	Marit Eirinn Leivestad	0 m <sup>2</sup>	42 m <sup>2</sup>
98/22	Feiring Bruk AS, Alfred Ollendorff, Trygve Ollendorff	2023 m <sup>2</sup>	70 m <sup>2</sup>
98/23	Tor Ove Sætren, Sætregården AS	59 m <sup>2</sup>	61 m <sup>2</sup>
98/60	Elin Marie Kvist-Olsen, Runar Kvist-Olsen	0 m <sup>2</sup>	67 m <sup>2</sup>
98/73	Mellomenga Borettslag	1604 m <sup>2</sup>	1604 m <sup>2</sup>
98/74	Mellomenga Borettslag	39 m <sup>2</sup>	39 m <sup>2</sup>
98/76	Finstadkollen Borettslag	153 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
98/88	Oddmund Arvid Bakken	55 m <sup>2</sup>	70 m <sup>2</sup>
98/89	Gunhild S Kristiansen	63 m <sup>2</sup>	87 m <sup>2</sup>
98/104	Torun Kristoffersen	32 m <sup>2</sup>	32 m <sup>2</sup>
98/105	Gunhild S Kristiansen	4 m <sup>2</sup>	4 m <sup>2</sup>
98/108	Ivar Pedersen	15 m <sup>2</sup>	22 m <sup>2</sup>
100/49	Ketil Grim Skorstad	51 m <sup>2</sup>	3 m <sup>2</sup>
100/54	Renuka Gnananandan	55 m <sup>2</sup>	15 m <sup>2</sup>
100/63	Murugesu Sivabalan, Thamayanthie M Sivabalan	5 m <sup>2</sup>	27 m <sup>2</sup>
100/64	Stima AS	53 m <sup>2</sup>	77 m <sup>2</sup>
100/179/0 /1-44	Julie Agnethe Trønnes, Tage Trønnes-Tovan, Kjell Halvorsen, Randi Bakken Halvorsen, Edgard Johan Rubach, Turid Hanna Rubach, Berit Pryser Høienholm, Bjarne Høienholm, Morten Kringler, Nina Christine D Kringler, Kjell Arne Ingholm, Tove Ingholm, Frank Saraby, Mette Lillemoen Saraby, Kari Kjønaas Kjos, Per Kjos, Hasse Rolf Skogvold, Trond Bøås, Wenche Bøås, Reidun Jensen Masserud, Håvard Holger Johansen, Liv Andrea Lemmick Juell, Dag Johannessen, Anne Ramstad, Anne-Grethe Rygh, Per Torbjørn Rygh, Mona Løken, Odd Løkken, Jan Gunnar Næss, Trond Høitomt, Sturla Øvren Sundhagen, Eva Kosther, Per Erling Kosther, Frank Olstad Fagersand, Rita Fagersand, Roger Haug, Inger-Johanne Lindvik, Even Nikolai Kjensbekk, Karianne Holenbakken, Roar Holenbakken, Jan Dagfinn Berg, Marianne Laubo Berg, Tormod Olav Løkken, Elisabeth Thune, Rune Sørli, Kjersti Sirevåg, Hilde Sørvald, Kjell Sørvald, Ingvild Ruud, Terje Ruud, Jan Anders Thoren, Laila Marie Paulsen, Frode Hellem, Mette Hellem, Gry Bernton, Terje Bernton, Bente Furusest, Per Otto Furusest, Ingveit Tove Strøm Nilsen, Reidar Arne Nilsen, Ann-Christin R Andresen, Erik Andresen, Fred Ove Johnsen, Mona Johnsen, Randi Lauritzen, Birgit Aasgaard Tveitnes, Odd Tveitnes, Brita Hermundstad, Kåte Sjøveian, Svein Erik Sjøveian, Ann Lisbeth Borchgrevink, Terje Borchgrevink, Gun Margareta Giving, Håkon Giving, Aashild Stephansen	372 m <sup>2</sup>	371 m <sup>2</sup>
100/180	Lørenskog kommune	1221 m <sup>2</sup>	1221 m <sup>2</sup>

100/213	Lørenskog kommune	12 m <sup>2</sup>	12 m <sup>2</sup>
100/236	Lørenskog kommune	41 m <sup>2</sup>	41 m <sup>2</sup>
100/237	Løken felles sameie	19 m <sup>2</sup>	19 m <sup>2</sup>
100/239	Løken 1 Borettslag	10 m <sup>2</sup>	10 m <sup>2</sup>
100/248	Løken 1 Borettslag, Løken 3 Borettslag	281 m <sup>2</sup>	301 m <sup>2</sup>
100/289	Lørenskog kommune	28 m <sup>2</sup>	34 m <sup>2</sup>
150/15	Viken fylkeskommune	7252 m <sup>2</sup>	7363 m <sup>2</sup>
150/23	Viken fylkeskommune	4903 m <sup>2</sup>	6231 m <sup>2</sup>
150/24	Viken fylkeskommune	1303 m <sup>2</sup>	4217 m <sup>2</sup>
150/25	Viken fylkeskommune	1754 m <sup>2</sup>	2530 m <sup>2</sup>
150/26	Viken fylkeskommune	2514 m <sup>2</sup>	3327 m <sup>2</sup>
150/27	Viken fylkeskommune	1441 m <sup>2</sup>	2062 m <sup>2</sup>
150/28	Viken fylkeskommune	2300 m <sup>2</sup>	2927 m <sup>2</sup>
150/29	Viken fylkeskommune	2009 m <sup>2</sup>	982 m <sup>2</sup>
202/72	Lørenskog kommune	298 m <sup>2</sup>	298 m <sup>2</sup>
202/78	Lørenskog kommune	374 m <sup>2</sup>	380 m <sup>2</sup>

## Beskrivelse av planforslaget

Formålet med planen er å legge til rette for en løsning for myke trafikanter innenfor planområdet. I hovedsak er det fortau og gang- og sykkelvei som skal bygges. Flere steder langs strekningen har det vært nødvendig å justere kjøreveien, og på disse stedene inngår denne i planforslaget.

### Endringer i planen etter offentlig ettersyn

Endringene som er gjort etter offentlig ettersyn innebærer en justert veilinje og forlenget fortausløsning forbi Ruud-svingene for å spare dyrka mark. Samtidig er rabatten langs hele strekningen redusert fra 3 meter til 1,5 meter og helningen på sideareal er justert fra 1:2 til 1:1,5 for å spare dyrka mark. Videre er veilinjen ved Hellerud justert for å unngå inngrep i boligeiendom.

Videre er fylkesvei 1517 og Feiringveien som var med i planforslaget ved 1. gangs behandling tatt ut og vil bli regulert i egen plan. Det er også gjort en justering av traséen i planforslaget ved Grinderud skogsdam som foreslås flyttet og utvidet. Området mellom Losbyveien og gang- og sykkelvei ved Bråtabakken er regulert til midlertidig anleggsbelte.

Nord i planområdet er areal rundt Finstadbekken som tidligere var foreslått som annen veigrunn foreslått regulert til naturområde og bruk og vern av sjø og vassdrag.

Følgende bestemmelser er tilført eller endret etter offentlig ettersyn:

- § 3.1 Kjørevei  
Det er tilført en bestemmelse om at det ikke kan settes opp gjerde, hekker eller annet sikthinder innenfor frisiktsonen. Denne er tilført fordi planen ikke lenger viser frisiktsonen som egen hensynsone med bestemmelser.

Det er tilført en bestemmelse om at nødvendige driftsavkjørsler utover de som er vist med pilsymbol i plankartet skal vurderes i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan. Vurderingen skal gjøres i samråd med grunneier, kommunens landbruksavdeling og veimyndigheten. Endelig antall, plassering og utforming skal godkjennes av veimyndigheten. Denne er lagt til for å ivareta muligheten for atkomst til landbruksarealer og at fordi behovet for slike kan være annerledes enn de som kommer frem i reguleringsplanen.

- § 3.3 Fortau  
Det er tilført en bestemmelse om at fortau skal ha minimum bredde på 3,5 meter.
- § 3.4 Annen veigrunn – grøntareal  
Det er tilført at det innenfor arealformålet tillates etablert hvilerepos med fast underlag og benker der det er nødvendig for å ivareta universell utforming.
- § 4.1 Naturområde  
Det er tilført en bestemmelse om at terrenginngrep er ikke tillatt innen arealformålet, utover de unntak som følger av § 6.2.

Det er tilført en bestemmelse om at i områdene regulert til Naturområde langs Finstadbekken skal eksisterende vegetasjon og terreng i hovedsak bevares. Ved eventuelle forekomster av svartelistede arter, skal det iverksettes tiltak for å erstatte disse med stedegen vegetasjon.

- § 5 Bruk og vern av sjø og vassdrag  
§ 5.1 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone  
Det er tilført en bestemmelse om at det særlig skal legges vekt på å ivareta og sikre grøntstrukturen langs vassdragene.  
Der er tilført en bestemmelse om at det ikke skal iverksettes tiltak i området som reduserer vannkvaliteten.
- § 6.1 Faresone – høyspentanlegg H370  
Det er tilført en ny hensynssone med bestemmelse som sier at bygge- og anleggstiltak innenfor hensynssonen skal godkjennes av netteier. Denne er lagt til for å ivareta sikkerheten knyttet til høyspentledninger over traséen.
- § 6.2 Hensynssone – bevaring naturmiljø H560  
Det er tilført bestemmelser knyttet til Grinderud skogsdam om at innenfor hensynssonen, bevaring naturmiljø (H560) skal Grinderud skogsdam opprettholdes. Det tillates flytting og utvidelse av dammen. Flytting og utvidelse av dammen kan kun tillates under følgende forutsetninger:
  - Graving/terrenginngrep i og ved dammen skal foregå i amfibienes dvaleperiode.
  - Utvidelse og flytting av dammen skal gjennomføres vest for ny gang- sykkelvei. Dammen kan også forlenges mot nord og sør.
  - En flyttet og utvidet dam skal ha grunne partier med 10-40 cm vanndybde i den ene enden som skråner til partier med 1-2 meters vanndybde i andre enden.
  - Skogen rundt dammen skal ryddes og holdes nede for å sikre lystilgang. Stokker og greiner av busker og trær som ryddes unna skal legges i hauger i utkanten av dammen.
  - Ytterligere komposthauger kan opprettes ved behov som positive bidrag til amfibienes leveområde.
  - Plantevernmidler skal ikke benyttes i nærheten av dammen eller i områder som kan gi tilsig til dammene.

Bestemmelsen og punktene er lagt til fordi traséen forbi dammen er flyttet i forhold til offentlig ettersyn.

- § 7 Bebyggelse og anlegg  
§7.1 Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse

Det er tilført en bestemmelse om at kommuneplanens bestemmelser om utnyttelse for frittliggende småhusbebyggelse gjelder for området. Denne er tilført fordi området i dag er regulert til veiformål, men i praksis brukes til boligformål.

- § 9 Støy

Denne bestemmelsen er endret til at støy i anleggsfasen skal håndteres i tråd med tilrådde grenseverdier i Miljøverndepartementets "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging". (T-1442/2016), tabell 4, tabell 5 og tabell 6, eller senere vedtatte forskrifter/ retningslinjer som erstatter disse. Den endret fordi tiltaket ikke omfatter noen nye boliger eller støyfølsomme bygg, men den ivaretar allikevel støy for eksisterende boliger i området.

Det er tilføyd en bestemmelse om at støyende arbeid skal fortrinnsvis utføres på dagtid mellom klokken 07:00 – 19:00. Støyende arbeid mellom klokken 23:00 – 07:00 skal ikke forekomme. Denne er tatt med for å gjøre det helt tydelig når støyende bygge- og anleggsarbeid på strekningen kan foregå.

- § 13 Anleggperioden, punkt a)

Siste setning er endret til at en ytre miljøplan for håndtering av fremmede plantearter i anleggsperioden skal foreligge før igangsettingstillatelse kan gis.

- § 14 Dokumentasjonskrav, punkt f)

Det er tilført en bestemmelse som sier at før det gis igangsettingstillatelse skal det foreligge en godkjent plan for jordflytting i henhold til kommunens veileder for jordflytting. Planen skal godkjennes av kommunens landbruksavdeling. Denne bestemmelsen er tilført fordi kommunen i november 2019 vedtok en ny veileder for jordflytting som skal benyttes i alle plan- og byggesaker der dyrka mark berøres.

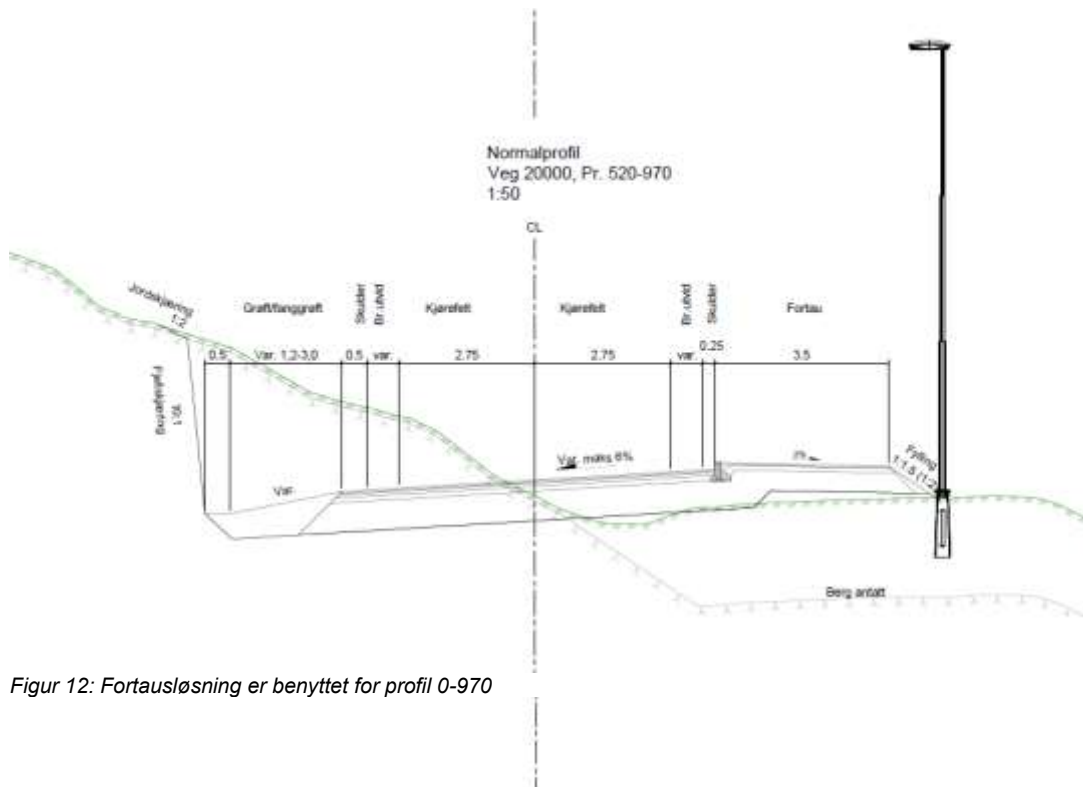
- § 15 Rekkefølgekrav

Det er tilført en bestemmelse om at før det gis tillatelse til bygging av gang- sykkelvei gjennom Grinderud skogsdam skal ny dam etableres i henhold til § 6.2.

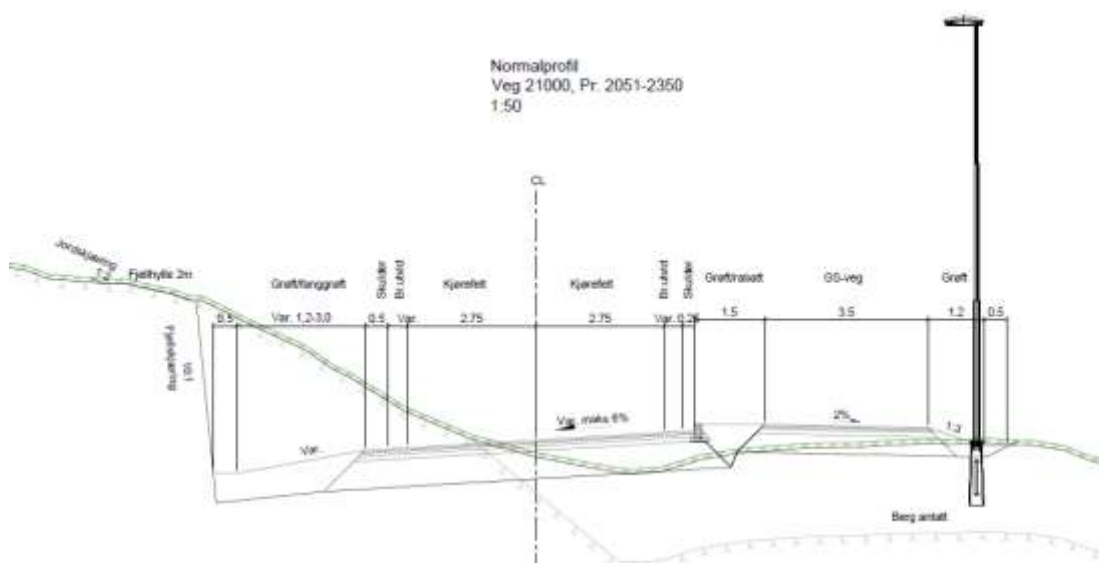
Det er i tillegg tilført en bestemmelse om at før det gis tillatelse til bygging av gang-sykkelvei skal behovet for amfibietunell ved Grinderud skogsdam utredes gjennom en kartlegging av amfibienes bevegelsesmønster, og at slik tunnell skal bygges dersom det etter en naturfaglig vurdering er anbefalt. Bestemmelsen er tilført fordi det ble vedtatt ved offentlig ettersyn at dette måtte utredes.

### **Fortau og gang- og sykkelvei**

Fortau og gang- og sykkelvei er dimensjonert med bredde på 3,5 meter. Fortauet er med bakgrunn i tidligere utredninger lagt på vestsiden av Losbyveien. Forskjellen mellom fortausløsning og gang- og sykkelvei-løsning er avstanden til kjøreveien. Ved fortau er det kantstein mot veibane, mens det for gang- og sykkelvei er en grøft på 1,5 meter.



Figur 12: Fortausløsning er benyttet for profil 0-970



Figur 13 - Gang- og sykkelveiløsning med smal rabatt er benyttet for profil 970-2350

## Universell utforming

Maks stigning på veinettet fremkommer av tabellen i figur 14. I praksis er det vanskelig å få tilfredsstillende stigning, uten at det medfører løsninger som har uforholdsmessig store konsekvenser for kjøreveiens utforming. I denne planen er det flere fravik knyttet til dette fordi gang- og sykkelvei følger kjøreveiens stigning. Det er i alt åtte strekninger innenfor planområdet som har større stigning enn kravene. Bratteste stigning er 1:8 på en kort strekning.

Tabell D.9: Maksimal stigning for gang- og/eller sykkelveg

Stigningens lengde (m)	I sentrumsområder	Utenfor sentrumsområder
< 3 m	8 %	8 %
3-35 m	5 %	8 %
35-100 m	5 %	7 %
> 100 m	5 %	5 %

Figur 14 - Maksimal stigning avhenger av stigningens lengde. For Losbyveien er det kolonnen Utenfor sentrumsområder som er benyttet. (Tabell D.9 håndbok N100 (2019))

Øst for Morkbråten, før avkjøringen til skytebanen, tar gang- sykkelveitraséen en avstikker inn i skogen for å redusere stigningen på gang- og sykkelveiene i forhold til kjøreveien. Dette er gjort av hensyn til fremkommelighet, særlig for syklende, men fremdeles er stigningen større enn kravene i figur 14.

På steder der det er for bratt i henhold til kravene må det derfor etableres hvilemuligheter med fast underlag og benker langs gang- sykkelveien.

## Delstrekninger i planforslaget

### Losbyveien/Nordliveien



Figur 15: Flyfoto over den nordlige delen av planområdet. Kilde: finn.no.

I kryssene Losbyveien x Nordliveien og Nordliveien x Finstadsletta er det i dag regulert rundkjøringer, men disse er ikke realisert. Området er nylig utbedret for å tilfredsstillere behovene for fremkommelighet og trafiksikkerhet.

I planforslaget er dagens situasjon videreført, se forslag til plankart samt flyfoto av dagens situasjon i figurene til venstre.



Figur 16: Utsnitt av plankartet for den nordligste delen av planen.

Etter offentlig ettersyn er arealformålet rundt Finstadbekken endret til *Naturområde* og *Bruk og vern av sjø og vassdrag* for å sikre bekken og naturområdene rundt.

### Fortau fra Finstad til Ruud gård

Årsaken til at man på denne strekningen planlegger fortau og ikke gang- og sykkelvei er for å begrense inngrep i privat eiendom og dyrka mark. Disse vurderingene er nærmere omtalt i



de to notatene knyttet til inngrep i dyrka mark samt i trafikksikkerhetsrapporten (TS-rapporten). Den foreslåtte løsningen gir en sammenhengende løsning uten systemskifter fra Finstad til Ruud gård.

I Ruudsvingene (se figur 17) er løsningen altså endret etter offentlig ettersyn fra gang- og sykkelvei til fortau. Også kjøreveien er her justert og løsningen baserer seg ikke lenger eksisterende vei. Linjeføringen er optimalisert for å i størst mulig grad unngå inngrep i dyrka mark samtidig som skjæringene ikke blir altfor høye og dominerende i landskapsbildet, og nærføringen til eiendommer på veiens østside ikke blir for sjenerende for bebyggelsen. Veilinjas justering gjør også at krav til kurvatur er ivaretatt i henhold til dimensjonerende veiklasse og tillatt kjøretøy. Løsningen medfører at 11 av trærne ikke kan bevares. Trærnes linjeføring på den strekningen der de fjernes er noe misvisende i forhold til veiens linjeføring, og i forbindelse med byggeplan bør det vurderes om trerekka suppleres med nyplanting.



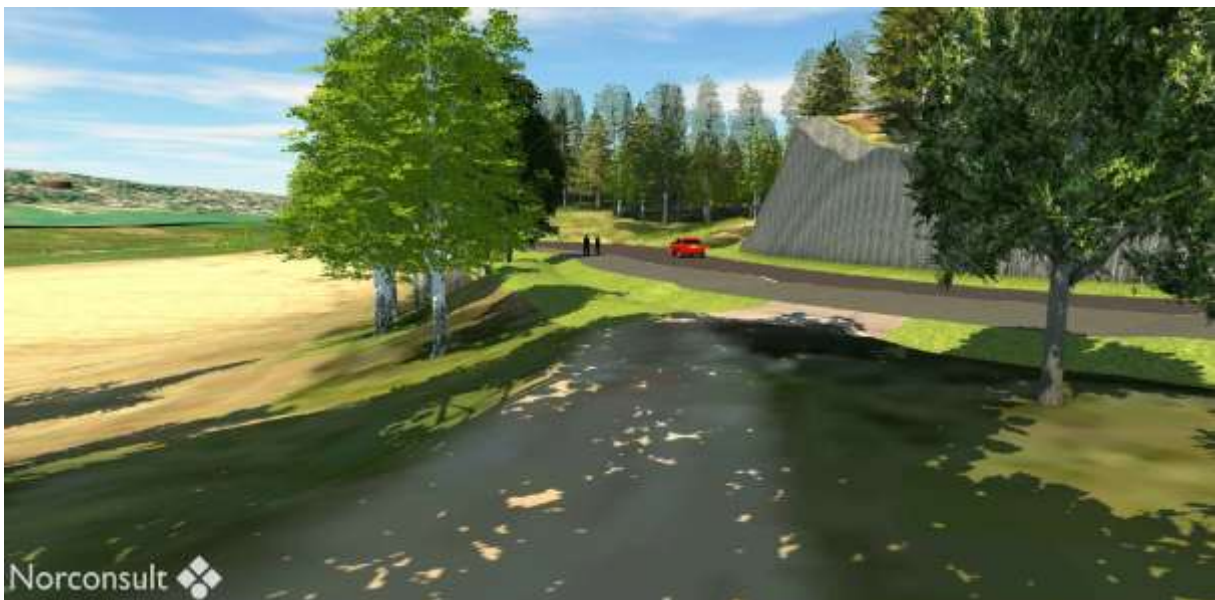
Figur 17: Ruudsvingene; fortausløsning og justert veilinje.



Figur 18: Illustrasjon Ruudsvingene.



Figur 19: Nordligste sving i Ruudsvingene.



Figur 20: Sørligste sving i Ruudsvingene. Her er veilinjen flyttet inn i terrenget for å få bedre linjeføring og spare dyrka mark på vestsiden.

### Grinda/Hellerud



Ved Grinda/Hellerud er veilinjen justert og optimalisert. Her er det liten plass mellom vei og bolig, og for ikke å komme nærmere bolighuset her er det valgt å flytte kjøreveien østover og la den planlagte gang- og sykkelveien ligge på dagens kjørevei.

I forhold til løsningen som har vært på offentlig ettersyn er veilinjen ved profil 2300 justert



Figur 21: Justert veilinje ved Grinda/Hellerud

slik at inngrepet i boligeiendommen er redusert. Dette medfører at veiomleggingen går noe mer inn i terrenget på motsatt side av veien.

Det er også gjort tilpasning mot eksisterende veikant, kurvaturen er forbedret og det er lagt inn breddeutvidelse, fanggrøft, med mer.

### Bråtabakken

Øst for Morkbråten før avkjøringen til skytebanen, tar gang- sykkelveitraséen en avstikker inn i skogen for å redusere stigningen på gang- og sykkelveiene i forhold til kjøreveien. Dette er gjort av hensyn til fremkommelighet, særlig for syklende.



Eksisterende vei har her en helning på nesten 14 %, er svært tung å sykle og helningen er langt større enn det universell utforming tilrår.

Ved å separere en strekning av gang- og sykkelveien på ca. 300 meter fra kjøreveien, og legge den gjennom skogen, blir helningen ned mot 7 %.

Det er også større stigning enn kravet til universell utforming, men ansees å være langt bedre for syklisteres fremkommelighet. Det er også akseptabel stigning for elektriske rullestoler.



Figur 22: Gang- og sykkelveien fraviker prinsippet om parallellføring med kjøreveien i Bråtabakken.

## Traséendringer etter offentlig ettersyn

### *Gang- og sykkelvei fra profil 300 og gjennom Ruudsvingene*

Ved offentlig ettersyn var det foreslått gang- og sykkelvei med minimum 3 meters rabatt fra profil 300. I Ruudsvingene (profil 520-950) viste planen som var på høring gang- og sykkelvei langs dagens vei med en rabattbredde på minimum 3 meter. Rabatten er opptil 6,6 meter bred for å bevare eksisterende trekke Ruudsvingene.

Det har i etterkant vært jobbet med ulike løsninger for denne strekningen for å minimere inngrepet i dyrka mark. Alternativene gjennom Ruudsvingene har omfattet løsning der alle inngrep blir tatt på østsiden og gang- og sykkeløsning legges i dagens veiareal og en rekke varianter med smalere rabatt enn den som var vist når planen var ute til offentlig ettersyn. I vurdering av løsninger har følgende faktorer hatt betydning for valgene som er gjort:

- Minimere inngrep i dyrka mark
- Trafikksikker løsning med god fremkommelighet for gående og syklende
- Ivareta landskapsbildet/kulturlandskapet
  - o Bevare trekken
  - o Ikke for høye og dominerende fjellskjæringer

Både fortau og gang- og sykkeløsninger med smal rabatt samt kombinasjoner av disse er vurdert. Man har valgt å gå bort fra løsninger der man veksler mellom ulike system mer enn nødvendig. Systemskifter oppfattes som mindre attraktive å bruke av syklister, er mer uoversiktlige for andre trafikanter og vurderes derfor som uheldig. Av hensyn til dette og at fortausløsning gir minst inngrep i dyrka mark er det valgt å fortsette fortauet frem til Ruud gård.

### *Fylkesvei 1517 og Feiringveien*

Det var tidligere planlagt å ha med den sørligste delen av vei 4201/fv.1517 samt den biten av Feiringveien som forbinder Losbyveien og vei 4201/fv.1517. Denne delen er nå tatt ut av denne reguleringsplanen. Det foreslås at reguleringsplan for denne strekningen fremmes på et senere tidspunkt.

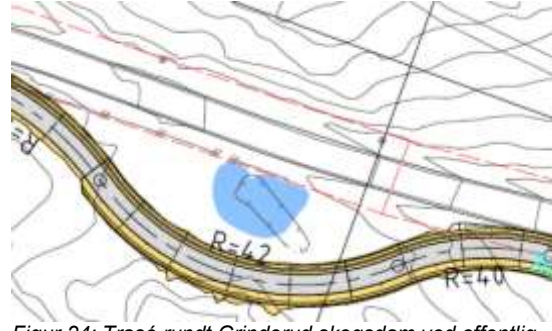
Avgjørelsen om å ta ut denne delen bunner i at det er avdekket flere utfordringer med den sørligste delen av vei 4201/fv.1517. Eksisterende undergang under vei 4201/fv.1517 ved Finstadåsen har en innvendig høyde på 2 meter. Det innebærer at det ikke vil være mulig å kjøre gjennom kulverten ved brøyting, men at man må brøyte inn mot sidene og snu. Det er behov for mer plass for å få dette til. Den tekniske tilstanden til kulverten er heller ikke kjent, og det er behov for å gjennomføre en inspeksjon og tilstandsregistrering. Det er også utfordringer med å få universell utformet adkomst ned til kulverten fra Finstadåsen. En gang-/sykkelvei langs vei 4201/fv.1517 fra kulverten ved Finstadåsen og opp til Finstadrabben, der Finstad skole ligger, vil heller ikke klare kravene til maksimal tillatt stigning. En mulig løsning for å få til krav til universell utforming vil være å legge gang-/sykkelveien lavere ned i terrenget på østsiden av vei 4201/fv.1517. Et alternativ til kulvert er å velge kryssing i plan istedenfor kulvert, og etablere en trygg kryssing i vei 4201/fv.1517 i form av et opphøyd gangfelt el.l. Det er ikke konkludert på hva som er anbefalt løsning.

### *Grinderud skogsdam*

I planforslaget ved offentlig ettersyn var gang- og sykkelveien lagt i en sløyfe rundt Grinderud skogsdam. Dette ville medføre at dammen ville bli omringet av asfalt og trafikk; bil trafikk mot øst og gang- og sykkelvei mot vest, noe som er vurdert å være en uheldig løsning.



Figur 23: Grinderud skogsdam til høyre i bildet.. Fra rapporten «Grinderud skogsdam. Hensynet til amfibier (2014)». Foto: Kjell Sandaas 2014.



Figur 24: Trase rundt Grinderud skogsdam ved offentlig ettersyn av reguleringsplanforslag i 2017.

I forbindelse med offentlig ettersyn i 2017 besluttet kommunen å få laget en tilleggsutredning knyttet til Grinderud skogsdam hvor man blant annet skulle vurdere muligheten for amfibietunell. Naturfaglige konsulenttjeneste har utarbeidet en tilleggsutredning for Grinderud Skogsdam. Ifølge tilleggsvurderingen fra 2017 og videre dialog med naturfaglig konsulent i 2020, kan dammen forskyves og utvides østover uten at dette får negativ betydning for livet i dammen. Man vil ved flytting av dammen unngå barrierer for amfibiene på mer enn én side av dammen og samtidig få mulighet for å utbedre den, noe som også var anbefalt på grunn av gjengroing.

På bakgrunn av dette foreslås det å legge gang sykkelveien parallelt med Losbyveien, samtidig som at dammen flyttes og utvides østover.

## Konsekvenser av planforslaget

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

Planforslaget bidrar til å styrke sykkel og gange som transportform. For beboere i området er veien en hovedinnfartsåre til Østmarka og med en mer trafikksikker og komfortabel gang- og sykkelvei, kan prosjektet bidra til at flere starter turen hjemmefra til fots eller på sykkel, i stedet for å kjøre til Losby og starte turen derfra.

### Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Planforslaget bidrar til en mer trafikksikker skole- og fritidsvei for barn og unge, og er således i henhold til retningslinjen. Med en bedre tilrettelegging for buss i endepunktet ved Losby besøksgård legges det også til rette for at det kan etableres bussforbindelse til området.

### Markaloven

Planområdet krysser markagrensa like nord for golfbanen ved Losby Gods. Lørenskog kommune anmodet i brev til Fylkesmannen 29. juni 2011 om tillatelse til igangsetting av arbeid med reguleringsplan for gang- og sykkelvei i Losbydalen etter markaloven § 6 første ledd, jf. §7. Fylkesmannen anbefalte overfor daværende Miljøverndepartement (nå Klima- og miljødepartementet) å innvilge søknaden. Lørenskog kommune mottok godkjenning fra Miljøverndepartementet 10. november 2011.

Kommunens endelige planvedtak i saken må stadfestes av Klima- og miljødepartementet, jf. markaloven § 6 annet ledd.

## Kommuneplanens arealdel 2015-2026



Figur 25: Temakart «gang-/sykkelveier, fortau og turveier/turstier».

Planforslaget er i all hovedsak i tråd med kommuneplanens arealdel.

I temakart «gang-/sykkelveier, fortau og turveier/turstier» til kommuneplanens arealdel 2014-2025 er Losbyveien (fra Feiringveien) markert som fremtidig gang- og sykkelvei og planforslaget er således i tråd med overordnet plan. Planforslaget legger til rette for at gang-/sykkelvei til Losby kan realiseres, men er samtidig i strid med LNF-formålet langs en vesentlig del av strekningen.

## Reguleringsplaner

Store deler av arealet som skal utnyttes til ny gang- og sykkelvei eller fortau er uregulert areal. I områder som er regulert fra før medfører planforslaget stort sett videreføring av arealer som er regulert til veiformål, men noen av disse får annen utforming. Deler av arealer regulert til jord- og skogbruk og boligbebyggelse reguleres til formålet gang- og sykkelvei/fortau og annen veigrunn.

I kryssene Losbyveien x Nordliveien og Nordliveien x Finstadsletta er det i dag regulert rundkjøringer. Disse ble regulert i forbindelse med forlengelse av Nordliveien mellom Benterud og ned til krysset Nordliveien x Losbyveien. I planforslaget er rundkjøringene regulert bort og dagens situasjon videreført.

## Trafikkforhold

Planforslaget omfatter separering av myke og harde trafikanter og forbedrer på den måten trafikksikkerheten for alle.

## Landskap

Tiltaket medfører økt inngrep i landskapet, og både dyrket mark, skog og hageareal blir berørt. Etersom gang- og sykkelveien blir liggende langsmed eksisterende kjørevei oppleves tiltaket som en del av eksisterende veiareal, og konsekvensene for landskapsbildet vil bli begrenset. Det er søkt å ta hensyn til landskapsverdiene i planforslaget.

Verdifull vegetasjon skal bevares der dette er forenlig med framføring. Ved trerekken ved Ruud gård er traséen lagt utenfor for å i størst mulig grad kunne bevare denne. En konsekvens av dette er at veiskjæringene i Ruudsvingene blir høyere enn i det tidligere forslaget. Dette er negativt for landskapsbildet, men på avstand dempes inntrykket av at trerekken kan bevares.

## Dyrka mark

Det er nasjonalt mål å bevare god matjord, men jordvernet må balanseres mot storsamfunnets behov (Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging). Planforslaget medfører tap av god landbruksjord og flere instanser har påpekt dette i forbindelse med offentlig ettersyn. Lørenskog kommune har siden 2017 jobbet med å justere planforslaget slik at inngrep i dyrka mark begrenses. Notatene som vurderer dette forholdet konkluderer med at uttaket av dyrka mark totalt vil være 9885 m<sup>2</sup>. Uttaket er dermed redusert med 3765 m<sup>2</sup> i forhold til planforslaget som lå ute til offentlig ettersyn.

Lørenskog har valgt tre hovedtiltak for å redusere inngrep i dyrka mark:

- Fortausløsning frem til Ruud Gård
- Redusert trafikkskille
- Endret helling på sideareal

I dette området er det også registrert dyrkbar mark, som det er mulig å dyrke opp som et avbøtende tiltak, etter avtale med grunneierne. For å ivareta hensynet til dyrka mark er det derfor innarbeidet bestemmelser om at det skal utarbeides en jordflyttingsplan som et avbøtende tiltak.

Det har vært vurdert å gå ned til bredde 2,5 meter inkl. skulder på gang- og sykkelveien for å spare dyrka mark, men av vedlikeholdsmessige hensyn gikk man bort fra dette.

I planforslaget som har vært på offentlig ettersyn er det lagt inn en grøftebredde på minimum 3 meter mellom kjørebane og gang- og sykkelvei. Siden fartsgrensen på Losbyveien er 50 km/t er det rom for å vurdere å redusere denne og fremdeles oppfylle kravene i vegvesenets håndbok. Ved fartsgrense 50 eller 60 km/t skal bredden av trafikkskille være minst 1,5 meter, og ved 70 km/t eller mer minst 3 meter.

På strekningen fra profil 950 og til Losby gård har man valgt å gå bort fra trafikkdelere med 3 meters bredde og løsningen som er vist har en bredde på 1,5 meter for å spare dyrka mark.

## Kulturminner

Det er gjennomført arkeologiske registreringer, uten funn. Det er flere SEFRAK-registrerte bygg langs planområdet, men det er ikke planlagt tiltak som berører disse.

## Friluftsimteresser og turisme

Tilgjengelighet til friluftsområder i Østmarka blir forbedret med ny gang- og sykkelvei. En separert gang- og sykkelvei kan også bidra til en veistrekning som er mer attraktiv som opplevelsesområde i seg selv og dermed bidra til bedre folkehelse. Strekningen kan også bli et trygt og effektivt alternativ til å bruke bilen inn til Losby og Østmarka.

## Naturmangfold

Arter og økosystemer som blir berørt, og som det må tas hensyn til innenfor planområdet, er først og fremst amfibier knyttet til skogsdammen ved Grinderud gård. Kunnskapsgrunnlaget om tilstanden til dammen er godt dokumentert av naturfaglig konsulent og det er ikke behov for videre undersøkelser. Anbefalte tiltak i forbindelse med Grinderud skogsdam er:

- Det anlegges en ny avlang dam vest for ny gang- og sykkelvei. Dammen forlenges mot nord og sør.
- Nygravd parti på nordsiden bør være grunt, 10-40 cm, og skrånende utover mot dypet. I motsatt ende kan dammen være vesentlig dypere, 1 – 2 meter er ideelt.
- Skog rundt dammen ryddes for å sikre bedre lystilgangen til dammen.
- Alle terrenginngrep må foregå i dyrenes dvaleperiode til amfibiene (medio oktober til medio mars). or amfibiene.
- Rundt dammen bør trær og busker holdes nede både for å slippe til sol og for at besøkende kan gå rundt dammen og oppleve livet i den.

- Over tid vil det være behov for skjøtsel av veietasjonen rundt dammen. Stokker og greiner av busker og trær som ryddes unna kan legges i hauger i utkanten av området. Slike steder brukes av amfibiene både som dagskjul, overvintringsplasser og næringsområder. Ytterligere komposthauger kan opprettes ved behov og bli positive bidrag i amfibienes landområder. Helst bør slike hauger bygges opp med grove greiner og stammer i bunn og eventuelt en permeabel duk over som hindrer overliggende masse å synke ned i og fylle opp alle hulrom. Det er viktig å påse at komposthaugene ikke blir søppelplasser.
- Plantevernmidler bør ikke benyttes i nærheten av dammene eller i områder som kan gi tilslag til dammene.

Gjennomføres de anbefalte tiltakene, kan dammen få en ny utforming og nye omgivelser som i sum er positive og gir økt produksjon av amfibier og andre dyr som er avhengig av en dam i sin livssyklus.

Før det gis tillatelse til bygging av gang- sykkelvei skal behovet for amfibietunell ved Grinderud skogsdam utredes gjennom en kartlegging av amfibienes beveielsesmønster

Naturmangfoldloven (nml) §§ 8, 9, 10 omhandler kunnskapsgrunnlaget, føre-var prinsippet og samlet belastning på økosystemet. Planområdet er undersøkt for å se hvilke arter, naturtyper og økosystemer som blir berørt av tiltaket. Veietasjonen i planområdet er undersøkt langs hele strekningen ved befarings. Undersøkelsen viste trivielle arter for området, det meste er veikanter, dyrket mark og noe ung kulturpåvirket skog, samt en dam ved Grinderud med amfibier. Amfibielokaliteter i Lørenskog kommune er godt kartlagt. Undersøkelsene har vist at rødlistede arter av amfibier (småsalamander *Triturus Lissotriton vulgaris* og spissnutefrosk *Rana arvalis*) er funnet i Lørenskog, og i nærområdene rundt Grinderud skogsdam. Den samlede belastningen tiltaket medfører for naturmangfoldet vil etter de vurderinger som er gjort, ikke føre til at viktige arter, økosystemer eller naturtyper går tapt.

Nml § 11 og 12 – kostnad og miljøvennlig teknikk: anvisninger er gitt på hvordan hensyn kan og bør tas ved de inngrep som er planlagt. I dette prosjektet er det Grinderud skogsdam som flyttes og utvides for å sikre det biologiske mangfoldet. Det er lagt til rette for bevaring og mulig forbedring av denne dammen i prosjektet.

Ifølge Artskart (3. mars 2020) er det følgende fremmede arter innenfor planområdet: kvitsteinkløver, parkslirekne, hagelupin, kanadagullris, dagfiol og kjempebjørnekjeks. Det er viktig at det ved utbygging lages en plan for å unngå spredning av uønsket arter. Det er satt krav til ytre miljøplan i bestemmelsene til planen.

### **Teknisk infrastruktur**

Ny gang- og sykkelvei kommer ikke i konflikt med noen kjente kommunale eller private VA-anlegg, med unntak av et par kummer som må tilpasses ny terreng høyde. Det er ikke planlagt utbygging eller rehabilitering av kommunalt VA-anlegg som en del av tiltaket.

### **Overvann og flom**

Overvann/flom/oversvømmelse er nærmere vurdert i ROS-analysen til planen. Tiltaket vil ikke ha nevneverdig påvirkning på rådende flomveier i området. Finstadbekken krysser Losbyveien i en kulvert nord i planområdet. Det er kjent at det kan oppstå flom/oversvømmelse i området, men det er foreløpig ikke utredet om økt dimensjon på kulverten vil avhjelpe i flomsituasjoner. Eksisterende kulvert må forlenges ca. 4 meter under ny gang- og sykkelvei, og det må etableres ny inntakskonstruksjon til kulverten. Det anbefales at det i senere faser av prosjektet utredes hvorvidt en større kulvert vil avhjelpe ved flom/oversvømmelse.

På strekningen det er valgt fortau anlegges det tradisjonelle gatesluk med sandfang som tilkobles kommunalt ledningsnett for overvann. Eksisterende vei ligger med takfall, så det er kun overvann fra halve veibredden som samles via sluk til kommunalt nett. Nærliggende



bebyggelse vanskeliggjør lokal overvannsdiskonering disse stedene. Kapasitet og tilstand på eksisterende overvannsnett er ikke kartlagt.

Langs resten av strekningen med gang og sykkelvei er det lagt opptil rabatt med kantstein mot fylkesveien (Losbyveien) så her må en også legge opp til tradisjonelle gatesluk med sandfang som må tilkobles kommunalt nett. Det må gjøres nærmere vurdering av plassering av sluk inntil kantstein langs kjørevei i senere fase. Det er flere mindre stikkrenner med dimensjon 200 – 400 mm som krysser Losbyveien, og som må forlenges vestover under ny gang- og sykkelvei. Det foreligger ikke opplysninger om kapasitetsproblemer i eksisterende stikkrenner under Losbyveien. Tiltaket vil ikke påvirke kapasitet eller belastning på eksisterende stikkrenner.

### **Støy**

Det er ingen boligeiendommer langs planlagt gang- sykkelvei som har lydnivå over anbefalte nivåer. Det er derfor ikke vurdert som nødvendig med støyskjermingstiltak langs planlagt strekning for gang- sykkelvei. Maksimale lydnivå på natt samt innendørs lydnivå er også vurdert og funnet innenfor gjeldende anbefalinger.

### **Eierforhold**

Eiendommer på vestsiden av Losbyveien vil bli berørt av tiltaket, og det blir behov for grunnverv for å få gjennomført prosjektet. Ved Ruudsvingene og Grinda/Vålerveien flyttes dagens veilegema noe østover, som medfører at også eiendommer på østsiden av Losbyveien berøres. Både permanent og midlertidig erverv av grunn er en forutsetning for å gjennomføre tiltak. Vedtak av reguleringsplan gir iht. plan- og bygningsloven § 16-2 hjemmel for ekspropriasjon. Se liste med eiendommer og hjemmelshavere som blir berørt av tiltaket.

### **Utbygging, økonomi og framdrift**

Lørenskog kommune er forslagsstiller for prosjektet. Det kan være aktuelt at finansiering av prosjektet dekket kan skje gjennom utbyggingsavtale i forbindelse med utvidelse av Losby Gods. Det er foreløpig ikke satt av midler til gjennomføring av prosjektet. Videre framdrift er derfor usikker.

## **Risiko og sårbarhet**

I 2017 utga direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap en ny veileder for risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser). Etter offentlig ettersyn av planforslaget er det gjennomført en ny ROS-analyse som er i henhold til den nye veilederen. ROS-analysen etterkommer plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. § 4-3).

### **Konklusjon fra ROS-analysen**

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaene som fremsto som relevante.

Følgende farer har blitt vurdert:

- Masseutglidning/ustabile grunnforhold
- Flom/oversvømmelse

Det er identifisert følgende risikoreduserende tiltak:

- Tiltak for å forebygge erosjon, utglidning og setninger skal i samråd med geoteknisk sakkyndig vurderes i forbindelse med utarbeiding av byggeplan for gang- og sykkelveien.
- Supplerende grunnboringer og installering av grunnvannsmålere i byggeplanfasen anbefales.

- Sikre seg at alle kulverter har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere økt nedbør som følge av klimaendringene.
- Finstadelva reguleres med formålet «Bruk og vern av sjø og vassdrag».

## Bemerkninger

### I Ved varsel om oppstart 2013/2016

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 28. februar 2013 i Romerikes blad og på kommunens hjemmesider. Grunneiere og rettighetshavere ble varslet ved brev. Supplerende varsling med nytt varslingsbrev ble foretatt 5. mars 2013 på grunn av en feil i illustrasjonen i første utsendelse.

På grunn av utvidet planområde ble supplerende varsling foretatt den 15. juni 2016. Det kom inn 4 merknader (fra Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune, Fylkesmannen og NVE). Alle fremholdt det de tidligere hadde uttalt ved varsel om oppstart.

Merknads innhold, og svar på de, er slått sammen med merknadene ved varsel om oppstart.

Det var totalt 13 som hadde merknader til varselet. Merknadsgjennomgangen er utarbeidet av Lørenskog kommune.

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus minner om at deler av planområdet ligger innenfor markagrensa. I følge markalovens § 6 skal det søkes om tillatelse til oppstart av planarbeidet før det varsles om oppstart. Fylkesmannen kan ikke se at det er blitt gjort i denne plansaken.

Forslagsstillers kommentar: Merknad tas til følge. Det ble i 2011 søkt Fylkesmannen om tillatelse til igangsettelse av reguleringsplanarbeid i Marka.

Kommunedirektørens kommentar: Lørenskog kommune anmodet i brev til Fylkesmannen 29. juni 2011 om tillatelse til igangsetting av arbeid med reguleringsplan for gang- og sykkelvei i Losbydalen etter markaloven § 6 første ledd, jf. §7. Tillatelse ble innvilget i brev 10. november 2011. Kommunens endelige planvedtak i saken må stadfestes av Klima- og miljødepartementet, jf. markaloven § 6 annet ledd.

2. Akershus fylkeskommune krever en arkeologisk registrering av planområdet i henhold til kulturminneloven § 9. Det påpekes også at store deler av planområdet befinner seg innenfor et kulturlandskap av lokal verdi. Sørøstre del av planområdet, Losbydalen, er i Regional plan for kulturminner og kulturmiljøer (2007) vurdert til å ha regional verdi. Deler av området er regulert til bevaring gjennom Reguleringsplan for del av Losby bruk – golfbane, konferansesenter og landbruksområde. Gnr. 91 bnr. 16, 17, 20, 21, 22, 23 og del av 1 (2002). Det ligger flere SEFRAK registrerte bygninger langs Losbyveien. Det bør vises varsomhet ved anleggelse av gang- og sykkelveien gjennom kulturlandskapet, dette bør sikres gjennom reguleringsbestemmelser.

For forhold som berører fylkesveien vises det til uttalelse fra Statens vegvesen Region øst.

Forslagsstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Kommunedirektørens kommentar: Det ble i 2014 foretatt arkeologisk registrering uten funn av automatisk fredete /nyere tids kulturminner. I reguleringsbestemmelsene stilles krav om at terrenginngrep skal utføres på en skånsom måte, tilpasses eksisterende terreng og veietasjon.

3. Statens vegvesen har ingen merknader til varsel om utvidelse av planområdet. Statens vegvesen opprettholdt sin merknad fra 2013. Den gikk på at planarbeidet må ta utgangspunkt i vegvesenets håndbok 017 vei- og gateutforming og standard profil på gang/sykkelvei dvs. 3,5 meter bredde på gang/sykkelvei og 3 meter grøft mellom kjørevei og gang/sykkelvei.

Videre kommenterte vegvesenet at fortausløsning ikke blir ansett som en tilfredstillende løsning utenfor tettbygde strøk, både med tanke på trafiksikkerhet og drift- og vedlikehold.

Vegvesenet ønsket også at det ble utarbeidet en teknisk plan for prosjektet som skulle danne grunnlaget for reguleringsplanen. Vegvesenet ville også ha et krav om at de godkjenner den tekniske planen før det blir utarbeidet reguleringsplan.

Forslagsstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

4. FFO Lørenskog forutsetter at universell utforming blir ivaretatt i planarbeidet. Påpeker at det må opprettes et fysisk skille mellom biler og myke trafikanter.

Forslagsstillers kommentar: Planforslaget har tilstrebet universell utforming av tiltaket. Det er planlagt gang- og sykkelvei med noe grøntareal mellom kjørevei og gang- og sykkelvei. I nord blir det etablert fortau inntil kjørevei, grunnet plassmangel.

Kommunedirektørens kommentar: Det vises til avsnitt om konsekvenser for universell utforming.

5. Naturvernforbundet i Lørenskog påpeker at Losbyveien ikke er dimensjonert for dagens behov og bruk og at det er nødvendig med tryggere forhold for myke trafikanter. Ber om at det vises hensyn og varsomhet til naturen og landskapet ved planlegging og bygging av gang- og sykkelveien.

Forslagsstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

6. Regionkontor Landbruk (Lørenskog, Nittedal, Oslo, Rælingen og Skedsmo) påpeker viktigheten av å velge en trasé som i minst mulig grad berører dyrket og dyrkbar mark. Ved å følge østsiden av Losbyveien vil en strekning på 430 m være dyrkbar mark, hvis man følger vestsiden vil man legge beslag på 1,2 km dyrkbar mark. Der det er for trangt til å finne en god passasje på østsiden bør det være tilstrekkelig med en utvidet veiskulder, eventuelt kan Losbyveien flyttes på korte strekk. Påpeker videre at det ved planlegging og prosjektering må fremskaffes kunnskap om eksisterende hydroteknisk anlegg og grøfter på tilgrensende jordbruksareal. Eventuelle skader må utbedres for å unngå senere driftsmessige ulemper for jordbruket.

Forslagsstillers kommentar: På grunn av nærføring til bebyggelse i nord og bedre linjeføring anses det som mest hensiktsmessig å legge gang- og sykkelvei på vestsiden av Losbyveien. Det skal utarbeides detaljerte byggeplaner over eksisterende hydrotekniske anlegg som skal godkjennes før rammetillatelse gis. Eksisterende jordbruksdrenering som berøres istandsettes etter gjeldende bestemmelser.

Det ble avholdt et møte mellom Regionkontor Landbruk v/Samseth og Gjersem, Lørenskog kommune v/Ustad, Semmingsen, Sæthre og Aasgaard samt plankonsulent Cowi AS v/Syvertsen og Nordahl 03.06.2016.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren ser Regionkontor landbruks synspunkt på trasévalg opp mot behovet for en trasé som kan gi best universell utforming og mest skånsom utforming. Valget ble da å legge gang- /sykkelveien på vestsida av kjøreveien.

7. Norges vassdrags og energidirektorat (NVE) bemerker at deler av planområdet består av tykke havavsetninger. Før det kan planlegges byggetiltak eller terrenginngrep må det dokumenteres at grunnen er stabil eller lar seg stabilisere. Dersom det avdekkes kvikkleire må geoteknisk ekspertise vurdere hele kvikkleiresonen, utløpsområde for skred, stabiliteten i området og nødvendige sikringstiltak i henhold til NVE 2/2011 «Retningslinjer for flaum- og skredfare i arealplanar». Det må også fremgå av reguleringsplanen hvilke vurderinger og undersøkelser som er gjort med hensyn på grunnforhold og kvikkleire. De ber om at retningslinjene legges til grunn i den videre planleggingen.

NVE ber om at man prøver å unngå direkte inngrep i vassdragene som veiprojektet krysser. Dersom dette ikke er mulig må inngrepene beskrives og konsekvensene vurderes/utredes. Med hensyn på vassdragsmiljøet må det stilles krav i anleggsperioden, slik at uønsket forurensning og avrenning til vassdragene blir minst mulig. Det er svært viktig at kulverter og stikkrenner har tilstrekkelig dimensjon til å kunne ta unna flomvannføringer, og at disse om nødvendig oppgraderes. Videre bør kantveietasjon i størst mulig grad bevares.

Forslagsstillers kommentar: Merknad tas til følge. Det er foretatt geotekniske undersøkelser, uten funn av kvikkleire. Funnene kan imidlertid ikke utelukke mulighet for kvikkleire i området. Det forutsettes at det stilles nødvendig geoteknisk ekspertise til rådighet under byggeplanleggingen og bygging. Det vil ikke være inngrep i vassdrag ut over nødvendig forlengelse av eksisterende kulvert og stikkrenner. Det anbefales at det i byggeplanfasen utredes hvorvidt det er behov for å øke dimensjoner på kulvert og stikkrenner som blir berørt av tiltaket, samt at det vurderes nødvendig erosjonssikring. I reguleringsbestemmelsene vil dokumentasjonskrav ta hensyn til NVEs kommentarer.

Kommunedirektørens kommentar: Det vises til forslagsstillers kommentar.

8. Oslo og omland Friluftsråd (OOF) påpeker at Losbydalen er et verdifullt kulturlandskap og ber at det i den videre planleggingen legges vekt på at nødvendige inngrep gjøres så skånsomt som mulig, slik at ikke landskap og naturverdier blir unødige skadelidende. Gang- og sykkelveien bør også få en utforming som gjør at den ikke blir dominerende i landskapsbildet. For øvrig er OOF positiv til planarbeidet.

Forslagsstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

9. Forum for natur og friluftsliv Akershus (FNF-Akershus) ønsker at følgende hensyn tas med i det videre planarbeidet:  
Konsekvensene tiltaket har for kantveietasjonen langs hovedveien med tanke på biologisk mangfold. Tilstreber å beholde kantveietasjonen under byggeperioden. At man forsøker å ha en sammenhengende kantveietasjon langs gang- og sykkelveien der denne ikke kommer i konflikt med trafikksikkerheten. At asfaltdekket er av en slik karakter at det er egnet til rullestolbrukere med sportsdekk. Et slikt dekke vil også

være egnet til rulleski. Kanter og skjøter må jevnes godt ut. FNF-Akershus oppfordrer på det sterkeste å ta hensyn til naturmiljøet i det videre arbeidet med reguleringsplanen.

Forslagsstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

10. Romerike avfallsforedling IKS (ROAF) har ingen bemerkninger til planarbeidet utover at det forutsettes at tiltaket ikke vil være til hinder for renovasjon hos eksisterende abonnenter i det berørte området.

Forslagsstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

11. Olav Birger Eidsheim har hatt befaring på stedet med Lørenskog kommune og fått bekreftet at planarbeidet ikke vil berøre område til Losbyveien 36 Boligsameie og at det mellom garasjen til sameiet og Finstad bo- og servicesenter fortsatt bare vil være en sti.

Forslagsstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

12. Ulf Harvold foreslår å legge gang- og sykkelveien fra Finstadrabben langs fv. 353 til Feiringveien på østsiden av fylkesveien på grunn av nedgravde avløpsrør og høyspentledninger. Harvold viser videre til vedtak MS-019/10 i Miljø- og samferdselsutvalget angående stenging av avkjørsel fra Losbyveien 32. Påpeker til slutt at Finstadvollen er for smal for at to lastebiler eller en lastebil og en personbil kan møtes.

Forslagsstillers kommentar: Gang -og sykkelveien legges på vestsiden på grunn av tett randbebyggelse inntil Losbyveien på østsiden. Det ville vært behov for å innløse bygning(er) og et titalls parkeringsplasser ved en østlig trasé.

Kommunedirektørens kommentar: Planforslaget berører ikke Losbyveien 32 eller Finstadvollen.

13. Tore Ruud viser til forslag til trasé, som er vedlagt merknaden, der det anbefales å legge fortau på østsiden fra gården i Ruudsvingene og nordover. Gjøres dette vil man spare kulturlandskapet og dyrket mark. Fra gården og vestover er det ønskelig å legge gang- og sykkelveien på vestsiden av fylkesveien. Ruud påpeker videre at denne planen med fordel kan sees på i sammenheng med plan for å legge vann- og kloakkledninger i området og med Telenors oppgradering med fiberkabel.

Forslagsstillers kommentar: Planforslaget legger opp til en løsning med gang- og sykkelvei på vestsiden av Losbyveien langs hele traséen. Ved Ruudsvingene legges gang- og sykkelveien vest for dagens allé, for å bevare trærne som elementer i kulturlandskapet. Bredden på tiltaket økes lite som følge av dette fordi det kreves større fylling dersom gang- og sykkelveien skal legges inntil fylkesveien, som følge av høydeforskjell på dagens vei og jorde.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunen slutter seg til forslagsstillers vurdering og vil vektlegge å bevare trærne som del av kulturlandskapet samt å unngå å legge gang- og sykkelveien på en større fylling.

## II Ved offentlig ettersyn i 2017

Det kom inn 13 merknader.

1. Akershus fylkeskommune mener at opparbeidelse av gang- og sykkelvei på strekningen er positivt for de allmenne friluftinteressene, og for barn og unge spesielt.

Informerer om at det ikke kan påregnes fylkeskommunale midler til opparbeidelse på grunn av det lave antall beboere langs strekningen.

Kommenterer at planområdet er utvidet i nord, slik at ikke hele planområdet er arkeologisk registrert. Fylkeskommunen mener at potensialet for å gjøre funn av automatiske fredet kulturminner anses som lavt grunnet topografien, og endringen av plangrensen ikke utløser krav om ytterligere undersøkelser.

Forslagsstillers kommentar: Forslagsstiller vil bemerke at en ny gang- og sykkelvei vil få mange lokale brukere, som følge av stor fortetting på Skårer Syd og i Lørenskog sentrum. Det er her bygd flere hundre nye boliger de siste 5 årene, og det planlegges fortsatt stor utbygging i kollektivknutepunktet Lørenskog sentrum.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

2. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Er kritisk til omdisponeringen av dyrka mark i prosjektet og mener valg av trasé er gjort på bakgrunn av en konsekvensutredning som i for liten grad vektlegger hensynet til jordvern. Fylkesmannen mener at hensynet til jordvern og ivaretagelsen av matjordressursene ikke er godt nok innarbeidet i planforslaget. Fylkesmannen mener videre at alternativer som minimaliserer omdisponering av dyrka jord er for dårlig utredet og vurdert og at valg av trasé er gjort på et for svakt grunnlag. Hvis inngrep i dyrket jord er uunngåelig krever Fylkesmannen at det fremgår hvilke tiltak som er gjort for å redusere inngrepet, og at disse innarbeides i planbestemmelsene. Anbefaler at kommunen også fastsetter en maksimumsbredde hvor gang- og sykkelveien for den delen av planen som er innenfor Marka. Denne bredden bør inneholde bredde for gang- og sykkelveien og annen veigrunn-grøntareal. Fylkesmannen støtter tiltaket om å etablere en amfibietunnel som avbøtende tiltak for Grinderud skogsdam og anbefaler at dette tas inn i planbestemmelsene.

Forslagsstillers kommentar: Merknaden er fulgt opp, og det er foretatt flere justeringer av tiltaket. I samråd med Statens vegvesen/Akershus fylkeskommune/Viken fylkeskommune som veieier, samt grunneiere, er det vurdert alternative utforminger av veiltaket med tanke på å redusere inngrep i dyrka mark og dyrkbar mark. Resultatet er fortausløsning fra Finstad til Ruud gård og gang-/sykkelvei fra Ruud gård til Losby besøksgård. Traséen er justert gjennom Ruud-svingene, slik at det aller meste av ospealléen vil bli bevart. Bredden på midtdelene mellom gang- og sykkelveien og Losbyveien er resusert fra 3 til 1,5 meter. Veiskråningen strammes opp fra 1:2 til 1:1,5. Redusert inngrep i dyrka mark og dyrkbar mark, samt forslag til erstatningsjord, er dokumentert i egen rapport som følger planforslaget.

Kommunedirektørens kommentar: Etter offentlig ettersyn er planforslaget bearbeidet og det er gjort en vurdering av uttaket av dyrka mark som følge av planforslaget. Vurderingen og det

nye planforslaget viser at man kan redusere uttaket av dyrka mark med ca. 3 mål ved å etablere en fortausløsning fra Finstad til forbi Ruud, samt redusere grøftebredden fra 3 til 1,5 meter på resten av strekningen. Det er i tillegg innarbeidet en reguleringsbestemmelse i form av et rekkefølgekrav som sikrer at det blir utarbeidet en jordflyttingsplan der uttak av dyrka mark ikke er å unngå.

Fylkesmannen ber kommunen å angi maksimumsbredde på veien innenfor markagrensa. Bredden på gang- sykkelveien kommer frem av plankartet som angir at denne skal være 3,5 meter. I tillegg er grøftebredden mellom gang- sykkelvei og eksisterende kjørevei redusert fra 3 meter til 1,5 meter etter offentlig ettersyn.

Etter dialog med naturfaglig konsulent er det foreslått å legge gang- sykkelvei parallelt med Losbyveien istedenfor i en bue rundt Grinderud skogsdam. I tillegg er det foreslått å flytte og utvide dammen mot vest, nord og sør. Tiltaket innebærer samtidig en restaurering av dammen. Dette er gjort med bakgrunn i at det er for liten kunnskap om effekten av amfibietuneller og at livet i dammen ikke vil påvirkes i negativt hvis flytting og utvidelse gjøres under visse forutsetninger. Samtidig vil den foreslåtte plasseringen av gang- sykkelveien gjøre at det kun blir barrierer for amfibiene på den ene siden av dammen og ikke rundt hele. Forutsetningene for flytting og utvidelse av dammen er sikret gjennom reguleringsbestemmelsene. Det planlagte inngrepet vurderes som tolererbart, men får konsekvenser for naturmiljøet og biologisk mangfold i området som kan og bør kompenseres for ved hjelp av avbøtende tiltak. Det er derfor innarbeidet en bestemmelse om at amfibienes beveilesmønster må kartlegges før tillatelse til tiltak kan gis.

3. Statens vegvesen har ikke gjennomgått den tekniske planen i detalj da prosjektet ikke ligger i handlingsprogram for samferdsel i Akershus perioden 2017-2020. Når prosjektet blir prioritert vil Vegvesenet ta en gjennomgang av teknisk plan for å se om reguleringsplanen er tilstrekkelig som grunnlag for byggeplan.

Mener at det er nødvendig å regulere anleggsbelte samt at dette skraveres med underliggende fremtidig reguleringsformål.

Reguleringsplanen må vise frisiktsoner i alle avkjørsler, både ut mot kjørevei og gang- og sykkelvei.

Det må gå frem hvilke gnr./bnr. som har krav på lokale skjermingstiltak eller fasadetiltak. Ved andre enn Statens vegvesen som byggherre må det fremgå av reguleringsbestemmelsene at byggeplan skal godkjennes av Statens vegvesen.

Forslagsstillers kommentar: Anleggsbelte er regulert slik SVV påpeker. Reguleringsplanen viser frisiktsoner i alle avkjørsler. Det er ingen boligeiendommer langs planlagt gang- sykkelvei som har lydnivå over anbefalte nivåer. Det er derfor ikke vurdert som nødvendig med støyskjermingstiltak langs planlagt strekning for gang- sykkelvei. Maksimalt lydnivå på natt samt innendørs lydnivå er også vurdert og funnet innenfor gjeldende anbefalinger.

Kommunedirektørens kommentar: I bestemmelsene er det angitt at byggeplan skal godkjennes av veimyndigheten. Frisiktlinjer og midlertidig rigg- og anleggsområde er innarbeidet i plankartet. Kommunedirektøren anser derfor merknaden som imøtekommet. Viser for øvrig til forslagsstillers kommentar.

4. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) På grunn av stor saksmengde har ikke NVE vurdert planen. NVE poengterer at manglende uttalelse fra dem kun betyr at NVE ikke har vurdert planen, og at kommunen selv må ta ansvar for de vurderinger og vedtak som fattes. NVE viser til kravene til sikkerhet mot flom og skred i TEK10.

NVE har vedlagt ei sjekklister knyttet til NVEs ansvarsområde som kan benyttes i forbindelse med planarbeid.

Forslagstillers kommentar: Tatt til etterretning.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

5. Lørenskog landbruksforening er positiv til regulering av gang- og sykkelvei, men liker ikke at mye dyrka mark må omdisponeres. Ønsker at det bygges fortau på hele traséen for å redusere forbruket av dyrka mark. Viser til at det planlegges fortau fra Finstadbekken til Finstad Gård og at det også burde være fortau ved Grinda mot Bråtan nærmere Losby. Foreningen mener også at fortau forbi Ruud gård vil spare både dyrka mark og bevare ospealleen. Ber om at vann- og kloakkledning bygges samtidig med gang- og sykkelveien.

Forslagsstillers kommentar: Fortausløsning har vært drøftet, i jordvernsammenheng. I samråd med Statens vegvesen/Akershus fylkeskommune/Viken fylkeskommune er det imidlertid opprettholdt gang-/sykkelvei som løsning. Veimyndighetene har opplyst at det normalt ikke etableres fortau på vei med fartsgrense 50 km/t, da fortau regnes som et bygateprofil. Fortau er valgt der det er nødvendig av hensyn til bebyggelse, og for å beholde ospealleen, som er sentral i landskapsbildet langs Losbyveien. Vann- og avløpsanlegg har ikke vært planlagt inn i prosjektet fra start, men det vil være mulig å ta det inn i prosjektet.

Kommunedirektørens kommentar: Det er innarbeidet forslag til fortau på strekningen Finstad – Ruud. På strekningen videre inn til Losby er grøftebredden redusert til 1,5 meter for å redusere uttaket av dyrka mark. Vedrørende utbygging av kommunalt VA-anlegg står dette oppført i kommunens hovedplaner for vann og avløp for gjennomføring i løpet av noen få år, og kommunen vil vurdere om det kan gjøres samtidig.

6. Naturvernforbundet i Lørenskog ser behovet for gang- og sykkelvei og dens funksjon for å sikre myke trafikkanter adkomst til Losby og som et middel for å begrense bilbruken. Mener at det uavhengig av gang- og sykkelveien må iverksettes trafikksikringstiltak på Losbyveien med lavere fartsgrenser og fartsdumper. Mener at av jordvern hensyn bør gang- og sykkelveien legges på østsida, men etter en totalvurdering er vestsida det beste alternativet. Forutsetter at det legges til rette for sikker kryssing av sideveier og at ospetrærne ved Ruud bevares. Støtter avbøtende tiltak ved Grinderud skogsdam og utredning av amfibietunnel.

Forslagsstillers kommentar: Forslagsstiller søker å etablere et trygt tilbud til gående og syklende langs Losbyveien, og etablering av fortau og gang- og sykkelvei er trafikksikkerhetstiltak i seg selv. Foreslått løsning med fortau med såkalt avvisende kantstein (høy kantstein) kan erfaringsmessig ha fartssenkende effekt. Belysning av gang- og sykkelveien vil også bidra til bedre trafikksikkerhet. En fartsgrenseendring må avklares med Viken fylkeskommune, men avklares ikke i en reguleringsplan. Det ble for øvrig utført trafikksikkerhetsrevisjon av reguleringsplanforslaget våren 2020. Rapporten påpeker bl.a at det bør sikres god sikt og belysning i området, om mulig også fartsdempende tiltak i form av rumlefelt for å hindre høy fart på syklistene i nedoverbakke.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

7. Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon forutsetter at gang- sykkelveien blir universelt utformet og ikke for bratt for rullestoler.

Forslagsstillers kommentar: Planlagt gang- og sykkelvei og fortau følger eksisterende vei, og det er utfordrende å tilfredsstille kravet til stigning og tiltaket vil ikke kunne oppfylle kravet til



universell utforming på hele strekningen. Dette gjelder spesielt på den sydligste delen og da spesielt øst for Morkbråten, nord for avkjøringen til skytebanen. Losbyveien har her stor stigning, opp i 15 %, og gang- og sykkelveitraséen tar en avstikker inn i skogen for å redusere stigningen noe. Videre ut til Losby besøksgård er det også enkelte områder med stor stigning. Det kan være mulig å etablere hvileområde/repos der det er stor stigning. Den nordligste delen av gang- og sykkelveien, fra Finstad til Ruud, vil være mer tilgjengelig. Det er planlagt med belysning og fast dekke hele veien.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

8. Finstadkollen borettslag er overordnet positiv til planene om gang- og sykkelvei. Mener at prosjektet trolig vil gi økende støypenger for beboerne, og at kommunen og fylkeskommune må benytte anledningen til å gjøre noe med støy- og støvplagene. Hevder at støyskjerm vil ha firedobbel effekt da det vil forhindre støy- og støvplager, hindrer innsyn og sikrer at barn ikke beveier seg ut i veibanen.

Mener at det bør etableres gangbro i området omkring krysset Finstadvollen og Losbyveien for at det skal bli sikker overgang til ny gang- og sykkelvei.

Forslag om at det etableres fotgjengerovergang nær krysset Feiringveien og Losbyveien.

Forslagsstillers kommentar: Strekningen langs Vei 1517 fra Finstad til Feiringveien er tatt ut av denne reguleringsplanen. Det skyldes at det er behov for å utrede flere alternativer for å få til en løsning som tilfredsstillende krav til universell utforming. Verken skissert adkomst til eksisterende kulvert, eller skissert løsning til ny gang- og sykkelvei som skal etableres langs Vei 4201/fv.1517, oppfyller gjeldende krav til universell utforming. Et alternativ til kulvert er å velge kryssing av Vei 4201/fv.1517 i plan istedenfor kulvert, og etablere en trygg kryssing i vei 4201/fv 1517 i form av et opphøyd gangfelt eller liknende. Det er ikke konkludert på hva som er anbefalt løsning.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

9. Gunvor og Tore Ruud viser til at det er valgt fortau som løsning på en strekning i planen, og at dette bør være mulig også gjennom Ruudsvingene. Ønsker at minst mulig av dyrkbar jord går tapt. Forespør løsning som gir mindre inngrep i det bevaringsverdige landskapet.

Spør om det er lovpålagt med gang- og sykkelvei standarden som er valgt.

Forslagsstillers kommentar: Innspillet er fulgt opp, og det er foretatt befarings sammen med grunneier og landbruksmyndigheter. Det har vært vurdert flere alternative utforminger av veitiltaket med tanke på å redusere inngrep i dyrka mark og dyrkbar mark og samtidig bevare ospealléen. Resultatet er sammenhengende fortausløsning fra Finstad gjennom Ruudsvingene til Ruud gård. Traséen er justert gjennom Ruud-svingene, slik at det aller meste av ospealléen vil bli bevart. Videre ut til Losby er det valgt gang- og sykkelvei. Veimyndighetene har opplyst at det normalt ikke etableres fortau på vei med fartsgrense 50 km/t, da fortau regnes som et bygateprofil.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

10. Kjersti Ruud og Marius Tednes bemerker plasseringen av gang- og sykkelveien forbi ospelunden i Ruudsvingene. Hevder at plasseringen vil medføre at trærne dør ut samt det benyttes mye dyrka mark. Foreslår å flytte veien østover og anlegge fortau i dagens veibane. Det bemerkes også at gang- og sykkelveien vil ta mye av

innkjøringen til Ruud gård. Skeptisk til hvordan kryssing av veien vil skje ved flytting av avkjørsel.

Savner muligheten til å kunne krysse Losbyveien sikkert. Gang- og sykkelveien vil ikke bli en alternativ skolevei, da de ikke vil ha mulighet for å kunne krysse veien for å komme seg ned til Finstad.

Hvis planen gjennomføres påpekes det at det må sikres vann til eiendommene, vann og kloakk legges samtidig med byggingen av gang- og sykkelveien og skaden på dyrket mark begrenses.

Forslagsstillers kommentar: Innspillet er fulgt opp, og det er foretatt befaringsammen med grunneier og landbruksmyndigheter. Det har vært vurdert flere alternative utforminger av veitiltaket med tanke på å redusere inngrep i dyrka mark og dyrkbar mark og samtidig bevare ospealléen. Resultatet er sammenhengende fortausløsning fra Finstad gjennom Ruudsvingene til Ruud gård. Traséen er justert gjennom Ruud-svingene, slik at det aller meste av ospealléen vil bli bevart. Vann- og avløpsanlegg har ikke vært planlagt inn i prosjektet fra start, men det vil være mulig å ta det inn i prosjektet.

Kommunedirektørens kommentar: Det er innarbeidet forslag til fortau på strekningen Finstad – Ruud for å bevare Ospetrærne i størst mulig grad samt å redusere uttaket av dyrka mark. På strekningen videre inn til Losby er grøftbredden redusert til 1,5 meter for å redusere uttaket av dyrka mark. Vedrørende utbygging av kommunalt VA-anlegg står dette oppført i kommunens hovedplaner for vann og avløp for gjennomføring i løpet av noen få år, og kommunen vil vurdere om det kan gjøres samtidig.

11. Per Arne Øie støtter planforslaget til reguleringsplan for gang- og sykkelvei langs Losbyveien.

Mener at planforslaget ved Ruud gård er dårlig og at veien samt gang- sykkelveien bør flyttes østover for å unngå ospetrærne og dyrka mark i Ruudsvingene.

Foreslår at Grinderud skogsdam forskyves og utvides vestover, slik at gang- og sykkelveien kan følge veien som på resten av strekningen.

Forslagsstillers kommentar: Det har sammen med grunneier, landbruksmyndighet og veimyndighet vært vurdert flere alternative utforminger av veitiltaket med tanke på å redusere inngrep i dyrka mark og dyrkbar mark og samtidig bevare ospealléen. Resultatet er sammenhengende fortausløsning fra Finstad gjennom Ruudsvingene til Ruud gård. Traséen er justert gjennom Ruud-svingene, slik at det aller meste av ospealléen vil bli bevart. Grinderud skogsdam er flyttet vest for gang-/sykkelveien etter drøfting med naturfaglig konsulent.

Kommunedirektørens kommentar: Det er innarbeidet forslag til fortau på strekningen Finstad – Ruud for å bevare Ospetrærne i størst mulig grad samt å redusere uttaket av dyrka mark. På strekningen videre inn til Losby er grøftbredden redusert til 1,5 meter for å redusere uttaket av dyrka mark.

I det bearbejdede forslaget som fremmes for 2. gangs behandling foreslås det derfor at gang- sykkelveitraséen flyttes slik at den går parallelt med Losbyveien. Videre er det foreslått at dammen flyttes og utvides mot vest, nord og syd.

12. Anu Kemppainen Sætrenes og Stig Østvang ønsker at veien flyttes østover ved avkjøringen til Vålerveien slik gang- og sykkelveien bli liggende på eksisterende vei langs deres tomt. Dette begrunnes med at de mener kurvaturen på veien da vil bli

bedre, at det blir mindre inngrep på deres tomt, mindre fylling på motsatt side, og bedre adkomstforhold. De etterlyser også en vurdering av inngrepet på deres eiendom, og anbefaler en befaring på stedet for å se på løsninger.

Forslagsstillers kommentar: Planforslaget er justert etter befaring ved eiendommen 26. november 2019. Etter befaringen ble det besluttet at traséen foreslås flyttes noe østover for å redusere inngrepet på deres eiendom.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

13. Tor-Ove Sætren gjør oppmerksom på at han eier areal kjøpt av Statens vegvesen på østsiden. Forventer at ny gang- og sykkelvei ikke berører område innenfor hele gjerdet. Vil tape parkeringsplasser på utsiden av gjerde og har tidligere fått avsatt hensynssone mot vassdrag på eiendommen. Ber om at denne sonen fjernes slik at han kan reetablere parkeringsplasser på egen eiendom.

Viser til tiltak innenfor vernesonen på motsatt side av Finstadbekken. Ber om at dette vektlegges i vurderingen om etablering av parkeringsplass/snuplass på tomten innenfor vernesonen.

Forventer at det blir beplantet tuja langs hele eiendommen ved bygging av gang- og sykkelveien.

Forslagsstillers kommentar: Spørsmål om istandsetting av eiendom etter anleggsarbeid vil bli håndtert på et senere tidspunkt, i grunnervervsprosessen.

Areal på vestsiden av eksisterende gjerde foreslås regulert til boligformål.

Kommunedirektørens kommentar: Spørsmålet om tiltak i vernesonen for kommunedelplan for differensiert vassdragsforvaltning behandles ikke i denne plansaken. Viser for øvrig til forslagsstillers kommentar.

### **III Merknader etter varsel om utvidelse av planområdet 21. desember 2017/ 5. februar 2018**

På grunn av nytt utvidet planområde mellom Feiringveien og Losbyveien 88 (Ruudsvingene) ble supplerende varslingsforetatt den 10. februar 2018.

Planområdet ble også utvidet forbi Ruudsvingene etter innspill ved offentlig ettersyn. Det kom inn 8 merknader. Merknadene kom fra Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune, Fylkesmannen, NVE, Naturvernforbundet i Lørenskog, Tore Ruud og Marit Eirinn Leivestad. De offentlige instansene fremholdt stort sett det de tidligere hadde uttalt ved varsel om oppstart i 2013, utvidelse av planområdet i 2016 og ved offentlig ettersyn i 2017.

1. Tore Ruud og Gunvor Ruud mener at det er positivt å utvide planområdet mot øst for å spare dyrka mark, men mener samtidig at det er nødvendig å anlegge gangvei i full bredde (6 meter). Foreslår at det kun anlegges fortau i 3 meters bredde. Viser også til at bebyggelse på østsiden vil få større nærføring. Ruud viser til at det er forslått 2 områder ellers i planen med fortau samt i forbindelse med utbygging av Lørenskog syd. Ruud ønsker en befaring med Lørenskog kommune.

Forslagsstillers kommentar: Innspillet er fulgt opp, og det ble gjennomført befaring med grunneiere og Regionkontor landbruk 11. april 2019. Planforslaget er nå endret og det

foreslås en fortausløsning fra Finstad til og med forbi Ruud. Det medfører at flere av ospetrærne bevares og at inngrep i dyrka mark reduseres.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunen gjennomførte befarings med grunneiere og Regionkontor landbruk 11. april 2019. Planforslaget er nå endret og det foreslås en fortausløsning fra Finstad til og med forbi Ruud. Det medfører at flere av ospetrærne bevares og at inngrep i dyrka mark reduseres.

2. Marit Eirinn Leivstad er i utgangspunktet positiv til etablering av ny gang- og sykkelvei. Grunneier synes det var vanskelig å se omfanget og konsekvensene av utvidelsen for deres eiendom. Grunneier ba om en befarings med kommunen på stedet for å se på situasjonen.

Forslagsstillers kommentar: Innspillet er fulgt opp, og det ble gjennomført befarings sammen med grunneier 26. november 2019.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunen var på befarings på stedet 26. november 2019.

3. Stein Ove Ødegård viser til at alternativ 2 er planlagt på hans side av Losbyveien, Losbyveien 88. Er ikke i mot tiltaket, men vil gjør oppmerksom på at eiendommen i dag har en veldig bratt oppkjørsel.

Forslagsstillers kommentar: Detaljering av avkjørsel vil bli gjort i samråd med grunneier hvis det viser at et eventuelt inngrep på eiendommen berører denne.

Kommunedirektørens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

4. Fylkesmannen i Oslo og Akershus har ingen konkrete merknader til utvidelsen av planområdet. Viser for øvrig til merknader til planen i sin uttalelse 2. juni 2017.

Forslagsstillers kommentar: Merknad tas til etterretning.

Kommunedirektørens kommentar: Merknad tas til etterretning

5. Statens vegvesen har ingen merknader til varslet.

Forslagsstillers kommentar: Merknad tas til etterretning.

Kommunedirektørens kommentar: Merknad tas til etterretning.

6. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) viser til sine generelle innspill knyttet til flom, erosjon, skred, vassdrags- og grunnvannstiltak og energianlegg i slike saker og prioriterer innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand i konkrete problemstillinger.

Forslagsstillers kommentar: Merknad tas til etterretning.

Kommunedirektørens kommentar: Merknad tas til etterretning.

7. Akershus fylkeskommune viser til sin uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid datert 7. juli 2017, samt uttalelse til offentlig ettersyn av reguleringsplan datert 7. juni 2017. Den varslete utvidelse av planområdet utløser ikke et krav om ytterligere registreringer, men ber om at de som skal utføre arbeidet i marka gjøres særlig oppmerksomme på at det kan være ukjente fornminner i området. Viser til sine tidligere uttalelser har ingen ytterligere merknader.

Forslagsstillers kommentar: Merknaden er tatt til følge.

Kommunedirektørens kommentar: Merknaden er tatt til følge.

8. Naturvernforbundet i Lørenskog viser til tidligere uttalelse 6. juni 2017 der de forutsetter at ospetrærne ved Ruud bevares.

Forslagsstillers kommentar: Merknaden er tatt til etterretning. Planforslaget er nå endret, og det foreslås en fortausløsning fra Finstad til og med forbi Ruud. Det medfører at flere av ospetrærne bevares.

Kommunedirektørens kommentar: Merknaden er tatt til etterretning. Det er innarbeidet forslag til fortau på strekningen Finstad – Ruud for blant annet å bevare ospetrærne i størst mulig grad.

## Oversikt over vedlegg til planen

- Vedlegg 1: Redegjørelse for trasévalg\_Cowi\_datert 20.12.2013
- Vedlegg 2: Konseptvalgutredning\_Lørenskog kommune\_datert 19.05.2015
- Vedlegg 3: Notat\_Vurdering av muligheten for å minimere inngrep i dyrka mark\_Norconsult\_datert 28.11.2018
- Vedlegg 4: Notat\_Vurdering av løsninger for å redusere inngrep i dyrka mark\_Norconsult\_datert 03.06.2020
- Vedlegg 5: TS-rapport\_Losbyveien\_Norconsult\_datert 04.05.2020
- Vedlegg 6: Arkeologisk registrering\_Akershus fylkeskommune\_datert 10.10.2014
- Vedlegg 7: Utredning av naturmangfold\_Cowi\_datert 06.03.2015
- Vedlegg 8: Hensyn til amfibier ved Grinderud skogsdam\_Naturfaglig konsulenttjeneste\_datert 01.11.2014
- Vedlegg 9: Tilleggsvurdering\_Grinderud skogsdam\_Naturfaglig konsulenttjeneste\_datert 09.07.2017
- Vedlegg 10: Geotekniske grunnundersøkelser\_Cowi\_datert 06.11.2014
- Vedlegg 11: Støyutredning, UnionConsult\_datert 25.11.2016
- Vedlegg 12: Notat\_Vurdering av rulleski\_Losbyveien\_Norconsult\_datert 04.06.2020.