



Klassering: FA-L13
Arkivsak: 16/6238/37
Saksbehandler: Andreas Fosnes
regulering

Utvalg	Saksnummer	Møtedato
Teknisk utvalg	023/20	19.03.2020
Klima-, økologi- og samferdselsutvalget	026/20	17.03.2020
Formannskapet	012/20	25.03.2020
Eldrerådet	018/20	12.03.2020
Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne	032/20	12.03.2020

Detaljreguleringsplan 2016-6, Marcus Thranes vei 2-6 - 1. gangs behandling

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10, legges detaljreguleringsplan 2016-6, Marcus Thranes vei 2-6, som vist på plankart datert, 5. februar 2020 med tilhørende bestemmelser ut til offentlig ettersyn.

2. Reguleringsbestemmelse § 6, parkering, første avsnitt andre kulepunkt endres til:

maksimalt 1,2 plasser per 100 m² BRA forretning

3. Reguleringsbestemmelse § 6, parkering, andre avsnitt endres til:

10 % av parkeringsplassene for bolig skal være gjesteparkeringsplasser.

4. I reguleringsbestemmelsene legges følgende bestemmelse inn:

Utbyggingen av boliger og forretning skal skje samlet i ett trinn.

Sammendrag:

Planområdet foreslås regulert til boligbebyggelse i form av blokker og rekkehus samt en forretningsdel. Boligdelen etableres over en sokkeletasje med parkering øst på planområdet, mens et forretningsbygg med egen parkeringsetasje er tenkt etablert på vestre del av området. Eksisterende bebyggelse forutsettes revet. I kommuneplanens arealdel er området avsatt til næringsformål.

Rådmannen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn, med endring i

bestemmelse om parkeringsdekning for forretning og tilleggbestemmelse om byggetrinn.

Vedlegg:

Plankart
Reguleringsbestemmelser
Planbeskrivelse
Illustrasjonsprosjekt
Stedsanalyse
Solstudier
ROS-analyse
Støynotat
Vibrasjonsmålinger
Overvannsnotat
Flomnotat
Geoteknisk notat
Referat fra møte med Bane Nor 11.04.18
Referat fra møte med Statens Vegvesen 13.12.19

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Bemerkninger innkommet ved varsel om oppstart:

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, datert 2. mars 2017
2. Akershus fylkeskommune, datert 7. mars 2017
3. Nedre Romerike brann- og redningsvesen IKS, 15. februar 2017
4. Romerike Avfallsforedling IKS (ROAF), datert 25. januar 2017
5. Bane NOR, datert 22. februar 2017
6. Naturvernforbundet, datert 12. februar 2017
7. Monica Melvold, gnr./bnr. 106/98, datert 25. januar 2017

Øvrige dokumenter i saken.

Tidligere behandlinger:

1. Teknisk utvalg, 24. november 2016, sak 110/16

Saksopplysninger:

Planforslaget er utarbeidet av Arcasa arkitekter AS, på vegne av Marcus Thranes vei 2 Eiendom AS.

Høsten 2015 mottok Lørenskog kommune et planinitiativ for utvikling av eiendommen med bolig og forretning. Planområdet er 8054 m² og er i dag hovedsakelig uregulert, men foreslås regulert til bolig og forretning. I kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Ødegården er området avsatt til næringsformål. Planforslaget er dermed i strid med kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Ødegården.

Kommunestyret vedtok som sak 05/16 den 10.februar 2016 Prinsippsak - helhetsplan for Lørenskog stasjonsområde:

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

Teknisk utvalg behandlet i møte 24. november 2016, sak 110/16 Marcus Thranes vei 2-6 - vurdering av regulerings spørsmål iht. plan- og bygningslovens § 12-11. Bakgrunnen var at arbeidet med helhetsplanen for Lørenskog stasjonsområde var igangsatt og utbygger for Marcus Thranes vei derfor ønsket å starte opp med planarbeid parallelt med denne jfr. kommunestyrets vedtak 10.februar 2016. Teknisk utvalg vedtok følgende:

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

Planforslaget kan fremmes på følgende vilkår:

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

Planområdet inngår også i området som omfattes av rapporten Lørenskog stasjonsområde – «fra stasjon til sted», (heretter omtalt som «visjonsdokumentet for Lørenskog stasjonsområde») med anbefalinger for videre utvikling av området basert på et parallelloppdrag. Rapporten ble vedtatt av kommunestyret 13. mars 2019, sak 34/19.

Boligene planlegges utformet med en åpen kvartalsstruktur der hoveddelen av uteoppholdsarealet etableres i gårdsrommet og på taket til forretningsdelen. Boligdelen vil utgjøre 65 boenheter i varierende størrelse, hvorav fem vil være rekkehus. Utbyggingen er tenkt utformet med to boligblokker i tre-fem etasjer lagt i det nordøstre hjørnet av tomten og fem rekkehus langs Marcus Thranes vei i sør.

Forretningsdelen etableres som et bygg i to etasjer der den øverste etasjen utgjør parkeringshus for forretningen.

Det har vært en omfattende dialog mellom kommunen og forslagstiller i forbindelse med å tilpasse prosjektet til den kritiske støysituasjonen som eksisterer i området. Utforming og adkomstsituasjonen har også vært sentrale temaer som man har gått flere runder på.

Det er igangsatt forhandlinger om utbyggingsavtale mellom kommunen og forslagsstiller. Det tas sikte på å legge forslag til utbyggingsavtale ut til offentlig ettersyn, så snart forslag til detaljreguleringsplan fremmes til 2. gangs behandling. Utbyggingsavtalen har til hensikt å sikre opparbeidelse av teknisk infrastruktur i og rundt planområdet samt kjøp av et antall boliger i prosjektet, primært for unge funksjonshemmede.

Vurdering:

Plangrep

Rådmannen har gjennom planprosessen vært opptatt av at utformingen av prosjektet skal bidra til å oppfylle intensjonene som er gitt gjennom kommuneplanen og kommunedelplan for Ødegården. I de overordna planene defineres området som en del av et utviklingsområde der enkeltprosjekter skal ses i sammenheng og bidra til å definere en bymessig struktur.

Rådmannen mener at forslaget som fremmes har oppnådd disse målsetningene og kan bidra til at området får en mer bymessig karakter. Planforslaget er også tilpasset pågående og kommende prosjekter ved at det blant annet sikrer gjennomføring av den fremtidige «banegaten» fra Lørenskog stasjon, som er et sentralt element i visjonsdokumentet for Lørenskog stasjonsområde. Arealmessig legger forslaget opp til en omforming av et industri/lagerområde som i dag oppleves som et fremmedelement i det tettbygde boligområdet som har utviklet seg rundt Skårer-Ødegården de siste årene. Rådmannen mener bebyggelsen forslaget legger opp til vil fremstå som en naturlig avslutning og

nedtrapping i overgangen mellom tett bebyggelse i nord og spredt bebyggelse i sørøst. Dette er sikret i planforslaget ved å angi en maksimal tillatt kotehøyde og etasjeantall kombinert med nedtrapping av bebyggelsen.

I planforslaget legges det opp til etablering av forretningsvirksomhet i første etasje mot krysset Marcus Thranes vei/Haneborgveien. Rådmannens vurdering er at dette er i samsvar med kommuneplanens bestemmelser for området, som sier at publikumsrettede virksomheter skal orienteres mot og har inngang fra offentlige rom som gater og torg.

I kommuneplanen er det samtidig en intensjon om at utvikling i området skal basere seg på en høy andel kollektivbetjening, samt sykkel og gange som transportform lokalt. Rådmannens vurdering er at prosjektet bidrar til å oppfylle denne intensjonen når det planlegges boliger nært kollektivknutepunktet på Lørenskog stasjon.

I henhold til vedtaket om visjonsdokumentet for Lørenskog stasjonsområde, skal alle førsteetasjer mot gater avsettes til «nærings- og serviceformål». Det heter videre at «det reguleres ikke til boliger i 1. etg som vender ut mot gateplan.» Planforslaget er delvis i strid med disse føringene. Rådmannen har i dette tilfellet vurdert det som akseptabelt at det etableres boliger i første etasje mot Marcus Thranes vei østover og mot den østre delen av «banegata». Rådmannen viser til at disse boligene ligger i ytterkanten av utviklingsområdet.

I henhold til vedtaket om visjonsdokumentet for Lørenskog stasjonsområde, skal også krysset Marcus Thranes vei/Skåerveien bygges om til et bymessig kryss og de tilstøtende veiene skal oppgraderes til bymessig gateutforming. Planforslaget sikrer ikke gjennomføring av disse tiltakene. Rådmannen mener dette vanskelig kan tillegges et enkeltprosjekt i området nå, da disse tiltakene avhenger av en mer overordnet plan for vei-/gatesystemet i området. Rådmannen anbefaler likevel planforslaget på bakgrunn av at saken har pågått over lengre tid.

Støy og vibrasjonsstøy

Planområdet har store utfordringer med støy, og rådmannen har gjennom planprosessen klart uttrykt sin bekymring overfor forslagsstiller for om det er mulig å oppnå en tilfredsstillende støysituasjon og bokvalitet ved utvikling av boliger på tomten. Hele planområdet ligger i gul og rød støysone og er utsatt for støy fra både vei og jernbane.

Kommuneplanen åpner samtidig for at støyfølsomme formål kan tillates innenfor retningslinjeområdet Lørenskog stasjon/Ødegården så fremt tiltak er i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442/2016. Det vil si at alle leiligheter må ha en stille side der utendørs støynivå er under Lden 55 dB utenfor fasade/vindu og at soverom i hver boenhet skal ha vindu mot stille side. Derfor er det gjennomført støyutredninger samt målinger av vibrasjoner i grunnen og strukturlyd for å kartlegge behovet for støyreducerende tiltak slik at boligene og uteoppholdsarealene oppnår et tilfredsstillende støynivå.

Støyutredningen viser at prosjektet vil få store utfordringer med å få etablert en «stille side» for alle boenheter. Det kommer også frem at lydnivået på fasader er over nedre grenseverdi for enkelte leiligheter i de øverste etasjene på blokkene. For disse boenhetene er avviket fra T-1442/16 på 1 – 5 dB.

For å oppnå et tilfredsstillende lydnivå for disse leilighetene kommer støyutredningen med noen forslag til avbøtende tiltak. Tiltakene innebærer å benytte tett, transparent rekkverk i 1,5 meters høyde på balkonger mot sør og vest, samt lydabsorberende materiale i himlingen over for å gi tilfredsstillende lydnivå på balkonger. Det vises til at dette vil kunne skjerme bakenforliggende fasade slik at man kan få rom med vindu mot en «stille side» for vinduer som vender ut mot denne balkongen, se prinsippskisse på side 8 i støyutredningen. Samtidig presiseres det i utredningen at det må gjennomføres detaljerte støyberegninger i prosjekteringen av tiltaket for å sikre at krav til innendørs lydnivå ivaretas. Rådmannen vil i

den forbindelse presisere at iverksetting av disse tiltakene vil være helt avgjørende for om det kan bygges boliger på tomten.

Av arkitektoniske hensyn er det i bestemmelsene lagt inn krav om at støyreducerende tiltak skal integreres i arkitekturen og at alle støyskjermer på tak skal være transparente for å sikre støyreduksjon samt tilstrekkelig lystilgang og utsyn fra uteoppholdsarealer.

I tillegg til ordinære støymålinger er det gjennomført målinger av vibrasjonsstøy for å kartlegge om det bør iverksettes tiltak for å minke vibrasjoner og strukturlyd i nye bygg i planområdet. Den ene av de to planlagte boligblokkene ligger parallelt med jernbanen og er mest utsatt. Konklusjonen fra målingene er at utfordringene knyttet til vibrasjoner er mulig å håndtere, men at det ved prosjektering og fundamentering vil være vesentlig å rette ekstra oppmerksomhet mot god fundamentering, gulv- og bunnplater, ytter- og kjellervegger samt byggenes bæresystem.

Planforslaget som fremmes og støyutredningen som følger konkluderer med at prosjektet kan oppnå tilfredsstillende støynivå, under forutsetning av en rekke avbøtende tiltak gjennomføres.

Flom og overvann

I notatet om overvann kommer det frem at et areal rett øst for kjørekulverten skal ha avrenning til kulvert. Her vil rådmannen påpeke at det ikke tillates tilført mer overvann enn ved dagens situasjon. Ved gjennomføring av planen mener rådmannen at det eventuelt må gjøres tiltak som sørger for at vann ikke renner av mot kulvert, men til privat fordrøyningsanlegg. I tillegg mener rådmannen at overvannsledningen mellom prosjektområdet og Ellingsrudelva må oppgraderes fordi den ikke har kapasitet til å håndtere overvann fra prosjektet. Oppgradering av overvannsledningen inngår derfor som en del av forhandlingene om utbyggingsavtale mellom kommunen og utbygger. Rådmannen vil også presisere at en privat overvannsledning vil komme i konflikt med eksisterende VA-infrastruktur og ved gjennomføring av planen må flyttes noe østover. Rådmannen presiserer til slutt at kum 966 er en påslippskum til spillvannstunnelen, og at denne må tas hensyn til ved videre prosjektering og ikke bli bygget over.

Planområdet ligger i nærhet til et område i kommunen som er utsatt for flom. I følge flomnotatet som er utarbeidet er det allikevel antatt at planområdet i liten grad vil berøres av flom. Allikevel kan forretningsbygget som er foreslått i planforslaget være utsatt fordi det ligger på et nivå som gjør at flomvann kan renne inn i forretningen ved flomhendelser. Planforslaget beskriver derfor at gulvet på forretningsbygget skal legges på kote 157,5 meter. Dette er 0,75 meter høyere enn nullpunktet for vannføring til Ellingsrudelva ved rundkjøringen i Marcus Thranes vei/Haneborgveien. I den geotekniske rapporten foreslås det at man ved detaljprosjektering lager et overløpsbasseng dersom det planlagte forretningsbygget ikke skal rammes av flom i fremtiden.

Rådmannens vurdering er dermed at tiltak for håndtering av overvann illustrert i notatet om overvann er greit og illustrerer gode løsninger, men at det ved detaljprosjektering må tas visse forbehold. Rådmannens mener også at foreslåtte tiltak mot flom, som å heve gulvet i forretningen og etablering av overløpsbasseng vil være tilstrekkelig for å hindre at forretningen oversvømmes ved framtidige flomhendelser.

Grunnforhold

Den geotekniske rapporten som følger planforslaget konkluderer med at planområdet ikke ligger innenfor eller i umiddelbar nærhet til tidligere kartlagte faresoner for kvikkleire. Rapporten presiserer samtidig at disse forholdene kan ha sin årsak i manglende rapportering av hendelser og manglende dokumentasjon av grunnforhold. Analysen er basert på eksisterende grunnundersøkelser utført for tiliggende reguleringsplaner og generell

løsmassekartlegging gjennomført av Norges vassdrags- og energidirektorat.

Grunnundersøkelser som ble gjennomført i forbindelse med regulering av undergangen i Haneborgveien påviste heller ikke sprøbruddmaterialer i planområdet og rapporten konkluderer med at tiltaket derfor er klarert med tanke på områdestabilitet.

ROS-analysen påpeker allikevel at det må gjennomføres vurderinger av lokale stabilitetsforhold i forbindelse med gravearbeider og tiltak i detaljprosjekteringen og at dette må dokumenteres ved behandlingen av byggesaker i planområdet. Det må også utføres grunnundersøkelser for å kartlegge eventuell forurenset grunn. Ved detaljprosjektering må det gjennomføres geotekniske undersøkelser i området for å dokumentere at planlagte tiltak opp imot hovedbanen kan gjennomføres uten å påvirke jernbanen som ligger på en steinfylling mot planområdet.

Rådmannen vurderer kartleggingen som tilfredsstillende for å kunne fremme planforslaget, men vil understreke at detaljerte grunnundersøkelser må gjennomføres ved gjennomføring av planen. Videre mener rådmannen at anbefalingene i ROS-analysen om nærmere undersøkelser opp mot jernbanen og forurenset grunn må følges opp ved gjennomføring av planen. En rekkefølgebestemmelse om undersøkelse av forurenset grunn er lagt inn i bestemmelsene.

Trafikksikkerhet og adkomster

Det planlegges til sammen tre adkomster til planområdet fra fylkesvei 353, Marcus Thranes vei. Adkomstene skal betjene ulike typer trafikk og tjene ulike formål.

Den østre adkomsten skal tjene renovasjonsbiler, men kan også benyttes av slokkemannskaper ved eventuelle brannhendelser. Den midtre adkomsten skal tjene som inn-/utkjøring til parkeringskjeller for boligene og forretningen, samt varelevering for forretningen. Den vestre adkomsten er foreslått som utkjøring for varelevering til forretningen.

Parkering

Parkering er foreslått lagt i parkeringskjeller under terreng og egen etasje over forretningen.

For forretningen er det foreslått en parkeringsdekning på 2,4 plasser per 100 m² BRA. Dette er det dobbelte av hva kommuneplanen åpner for. Rådmannen mener at kommuneplanens norm ikke kan fravikes, og anser det som uheldig å legge til rette for en så bilbasert etablering her. Rådmannen viser til at planområdet både ligger i et område med en høy andel boliger i gangavstand og i nærheten av kollektivknutepunktet Lørenskog stasjon. En høy parkeringsdekning er heller ikke forenlig med utvikling av området til et mer bymessig knutepunktssområde i henhold til målene i kommuneplanen, kommunedelplan for Ødegården og visjonsdokumentet for Lørenskog stasjonsområde. Rådmannen viser også til mål i kommuneplanen om at veksten i persontrafikken skal dekkes av kollektivtransport, sykkel og gange.

Planforslaget legger opp til at parkering for forretning også etableres i en egen etasje over forretningen. Dette er heller ikke i tråd med kommuneplanens bestemmelser om at parkering skal løses under bakken. Teknisk utvalgs vedtak i sak 110/16 sier samtidig at parkering for forretning skal etableres under bakken/ i lukket anlegg. Da forretningen ligger svært lavt i terrenget for å ha inngang fra gateplan, er det utfordrende å etablere parkering under. Rådmannen har derfor akseptert parkering over forretningsetasjen. Rådmannen vil her påpeke viktigheten av at utformingen av dette tillegges særdeles høy vekt i byggesøknaden og byggesaksbehandlingen. Parkering for boligene ligger på et høyere nivå enn parkering under forretningen ville ha gjort.

Rådmannen mener det må sikres en viss andel gjesteparkeringsplasser for boligene. Rådmannen foreslår derfor at bestemmelsen om gjesteparkering for boligene konkretiseres

og at 10 % det totale antallet parkeringsplasser for boligene skal være avsatt til gjesteparkering.

Planforslaget legger opp til en andel sykkelparkeringsplasser som er høyere enn kommuneplanens norm. Rådmannens vurdering er at det er positivt for å stimulere til bruk av andre fremkomstmidler enn bil.

Bymiljø og estetikk

Kommunedelplan for Ødegården, vedtatt 29. september 2010 stiller krav om at området skal utvikles bymessig og at all utforming av ny bebyggelse skal bidra til å underbygge en slik struktur. Kommunedelplanen stiller også like strenge krav til estetikk og arkitektur på offentlige bygg og næringsbebyggelse som boligbygg.

Kommuneplanens retningslinjer for Lørenskog stasjon/Ødegården presiserer at fasader mot offentlige rom og torg skal være åpne, samt at handel og andre publikumsrettede virksomheter skal orienteres mot og ha inngang fra offentlige rom.

Planforslaget er etter dialogmøter mellom forslagstiller og kommunen bearbeidet slik at det i større grad definerer en bymessig struktur som kan bidra til utvikling av urbane kvaliteter i området. Parkeringsplasser er for eksempel flyttet inn i et anlegg under tak og bebyggelsen er trukket nærmere Marcus Thranes vei.

Det er samtidig lagt inn en bestemmelse om at plassen foran forretningsbygget får en utforming som understreker en urban karakter med benker, beplantning og sykkelparkeringer.

Rådmannen mener dette ivaretar kommunedelplanens føringer.

Uteoppholdsarealer

I planforslaget er det lagt opp til at minste tillatte uteoppholdsareal for bolig er satt til henholdsvis 35 m² per boenhet i blokkene og 50 m² per boenhet i rekkehus. Dette er i henhold til kommuneplanen. Forslaget foreslår videre at inntil 7 m² av disse kan regnes med ved bruk av takterrasser og private balkonger/forhager.

Rådmannens vurdering er at dette må kunne aksepteres, så fremt alle boenheter i blokkene får fri tilgang til takterrassene på blokkene. En bestemmelse som sikrer fri tilgang til takterrasser er derfor innarbeidet i forslaget. Rådmannen vil presisere viktigheten av at disse arealene får tilfredsstillende støynivå i henhold til T-1442/16.

Høyder og volum

Høyden på den høyeste av de foreslåtte boligblokkene er satt til en maksimal kotehøyde som ligger ca. 25,5 meter over nullpunktet ved Marcus Thranes vei. Boligblokkene er samtidig trukket inn fra gateløpet og illustrert nedtrappet til en høyde som vil ligge ca. 12,5 meter over nullpunktet ved Marcus Thranes vei. Rådmannen mener nedtrappingen, kombinert med at bebyggelsen trekkes noe inne fra gateløpet reduserer den visuelle virkningen med tanke på både fjern- og nærvirkning. Dermed vil ikke prosjektet virke for dominerende i forhold til omkringliggende bebyggelse og landskap.

Forretningsbygget er utformet som enda en nedtrapping og foreslått med en maksimal kotehøyde på inntil 9 meter fra nullpunktet ved Marcus Thranes vei. Rådmannen mener at dette også forbedrer inntrykket av prosjektet fra gateplan.

Sol- og skyggestudiene som følger planforslaget viser at prosjektet ikke vil kaste skygger av betydning på tilgrensende naboeiendommer. Soltilgangen internt på området vil også være tilfredsstillende for å oppnå tilfredsstillende bokvalitet selv om blokkene i vest trolig vil miste kveldssolen om sommeren. De som eventuelt påvirkes negativt av skygge fra prosjektet er enkelte av eksisterende boliger som ligger på nordsiden av jernbanen, sør for

Haneborgveien. Disse vil ifølge sol- /skyggestudiene bli skyggelagt ettermiddag og kveld ved høst og vårjevndøgn. Dette kan gi negative konsekvenser med tanke på bokvalitet i disse boligene, men ut fra en helhetsvurdering, herunder det store potensialet for en annen utvikling og bruk av disse eiendommene i fremtiden, må det etter rådmannens syn anses som akseptabelt. Sol-/skyggeanalysen som følger planforslaget viser ikke konsekvensene på kveldstid om sommeren. Dette er en stor svakhet ved det innsendte materialet. Det kan synes som at naboblokka i øst vil miste kveldssol om sommeren. Rådmannen vil kreve at forslagsstiller redegjør nærmere for dette før planen eventuelt kan vedtas.

Trinnvis utbygging

Forslagsstiller eier per dags dato kun Marcus Thranes vei 2, som er eiendommen der forretningen planlegges. Forslaget legger derfor opp til en mulighet for at utbygging av forretningsdelen kan skje før utbygging av boligdelen, hvis forslagsstiller ikke har fått hånd om eiendommen Marcus Thranes vei 6. Rådmannen kan ikke stille seg bak dette og mener at utbyggingen må skje samlet som ett trinn. Dette begrunnes med hensynet til en helhetlig og bymessig struktur i området. En utbygging av et selvstendig forretningsbygg vil medføre at prosjektet ikke vil fremstå med de kvalitetene som har vært intensjonen med planforslaget og heller ikke vil være i tråd med føringene om en bymessig utforming i området.

Leilighetsfordeling

Leilighetsfordelingen i prosjektet er foreslått som at maksimalt 20 % av leilighetene skal være under 45 m², minimum 30 % skal være over 80 m² og ingen skal være mindre enn 35 m².

Den foreslåtte fordelingen og begrensningen på minste tillate størrelse er etter rådmannens vurdering fornuftig med tanke på å skape et variert tilbud av boliger.

Det er foreslått å tillate etablering av totalt 65 boenheter i planområdet. Dette er etter rådmannens vurdering et akseptabelt antall.

Naturmangfold

Det er ikke registrert viktige lokaliteter for biologisk mangfold i området. Med dagens kunnskap vurderer rådmannen at tiltaket ikke fører til forringelse av naturmangfoldet og finner derfor heller ikke grunn til å gå inn i prinsippene i naturmangfoldlovens §§ 8 – 12.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn med endringer i bestemmelser om parkering og tilleggsbestemmelse om at planområdet skal bygges ut under ett.

25.03.2020 Formannskapet

Forslag fremsatt i møte:

Bjørn Gran (V) fremmet følgende motforslag:

Saken sendes tilbake. Det må utvikles en reguleringsplan for området syd for jernbanen.

Tom Pedersen (SP) fremmet følgende motforslag:

Formannskapet ber om at planforslaget avvises, fordi planforslaget

- bryter med kommunens arealplan
- er i strid med kommunedelplan for Ødegården
- vil gi mange boenheter i blokkene dårlig bokvalitet i form av støy fra jernbane og vei, spesielt i de øverste etasjene i blokka langs jernbanen
- sannsynligvis ikke vil oppfylle kravet om at soverom i hver boenhet skal ha vindu

- mot «stille side» til tross for skisserte tiltak
- mangler sol-/skyggeanalyse for kveldstid om sommeren. Det kan synes som at naboblokka i øst vil miste kveldssol om sommeren.
- Ikke følger kommunens bestemmelser om parkering i kjeller under forretningsbygget

Ernst-Modest Herdieckerhoff (MDG) fremmet følgende endringsforslag:

Formannskapet sier nei til boliger i 1. etasje.

Amine Mabel Andresen (H) fremmet følgende tilleggsforslag:

5. Det forutsettes at støydempende tiltak gjennomføres for å sikre krav til lydnivå for utearealene, og innendørs lydnivå i boligene.

6. Solforhold til naboblokken skal utredes nærmere, og ivaretas.

7. Minimumsstørrelse for boenhetene skal være 45 m², og minimum 30% av boenhetene skal være over 80m².

Bjørnar Johannessen (FRP) fremme følgende endringsforslag:

Under reguleringsbestemmelser endres følgende:

§ 3 Fellesbestemmelser, leilighetsfordeling endres til:

1. Maksimalt 20% av boenhetene kan være under 60m².

2. Minimum 40% av boenhetene skal være over 80m².

3. Minimumsstørrelse på boenhetene skal være 45m².

4. § 6 Parkering:

Endres til 1,0 parkeringsplass pr. boenhet + gjesteparkering. Gjesteparkeringsplasser skal utgjøre minst 10% av antall leiligheter.

Votering:

Motforslag fremmet av Bjørn Gran fikk 3 stemmer (V, MDG, SP) og falt.

Motforslag fremmet av Tom Pedersen fikk 1 stemme (SP) og falt.

Rådmannens forslag til vedtak:

Punkt 1 ble vedtatt med 12 mot 1 stemme (SP)

Punkt 2 ble vedtatt med 8 mot 5 stemmer (H, FRP, SP, KRF)

Punkt 3 ble vedtatt med 9 mot 4 stemmer (H, FRP, SP)

Punkt 4 ble enstemmig vedtatt

Endringsforslag fremmet av Ernst-Modest Herdieckerhoff fikk 1 stemme (MDG) og falt.

Tilleggsforslag fremmet av Amine M. Andresen:

Punkt 5 ble enstemmig vedtatt

Punkt 6 ble enstemmig vedtatt

Punkt 7 fikk 6 stemmer (H, FRP, SP, V, KRF) og falt

Endringsforslag fremmet av Bjørnar Johannessen:

Punkt 1 fikk 5 stemmer (H, FRP, SP, KRF) og falt

Punkt 2 fikk 5 stemmer (H, FRP, SP, KRF) og falt
Punkt 3 fikk 6 stemmer (H, FRP, SP, KRF, V) og falt
Punkt 4 fikk 5 stemmer (H, FRP, SP, KRF) og falt

FS- 012/20 Vedtak:

1. Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10, legges detaljreguleringsplan 2016-6, Marcus Thranes vei 2-6, som vist på plankart datert, 5. februar 2020 med tilhørende bestemmelser ut til offentlig ettersyn.

2. Reguleringsbestemmelse § 6, parkering, første avsnitt andre kulepunkt endres til:

- maksimalt 1,2 plasser per 100 m² BRA forretning

3. Reguleringsbestemmelse § 6, parkering, andre avsnitt endres til:

10 % av parkeringsplassene for bolig skal være gjesteparkeringsplasser.

4. I reguleringsbestemmelsene legges følgende bestemmelse inn:

Utbyggingen av boliger og forretning skal skje samlet i ett trinn.

5. Det forutsettes at støydempende tiltak gjennomføres for å sikre krav til lydnivå for utearealene, og innendørs lydnivå i boligene.

6. Solforhold til naboblokken skal utredes nærmere, og ivaretas.

Tom Pedersen (SP) fremmet følgende protokolltilførsel:

Lørenskog Senterparti mener at det er gode grunner for at Marcus Thranes vei 2-6 er avsatt til næringsformål i kommunens arealplan, og vil fraråde bygging av boligblokker langs jernbanelinja. Dette p.g.a. den kritiske støysituasjonen i området, med støy fra både jernbane og vei. Det fremlagte planforslaget er også i strid med kommunedelplan for Ødegården. Lørenskog Senterparti tror de foreslåtte støyisolerende tiltakene for de øverste etasjene i blokkene ikke vil være nok til å oppfylle kravet om at soverom i hver boenhet skal ha vindu mot «stille side».

Sol-/skyggeanalysen som følger planforslaget viser ikke konsekvensene på kveldstid om sommeren. Dette er en stor svakhet ved det innsendte materialet.

Det kan synes som at naboblokka i øst vil miste kveldssol om sommeren. Lørenskog Senterparti ønsker ikke bidra til boligbygging uten kveldssol i kommunen.

Vi registrerer at kommunen for forretningsbygget vil godta at parkeringsplasser etableres i egen etasje over forretningen, selv om kommuneplanens bestemmelser sier at parkering skal løses under bakken.

Det er foreslått å etablere 65 boenheter og 1 parkeringsplass til hver boenhet i planområdet. Kommunen sier at 10% av parkeringsplassene for bolig skal være gjesteparkeringsplasser, altså 6,5 parkeringsplasser. Utbygger sier at minimum 5% av parkeringsplassene skal dimensjoneres for bevegelseshemmede. Hvis dette også gjelder gjesteparkering, gjenstår 3 gjesteparkeringsplasser til ikke bevegelseshemmede. Lørenskog Senterparti mener at det totalt sett blir for få gjesteparkeringsplasser til 65 boenheter.

Lørenskog, 31.03.2020
etter fullmakt

Knut Edvard Helland
kommunaldirektør