



Klassering: FA - Q21  
Arkivsak: 15/8050/13  
Saksbehandler: Atle Ustad  
regulering

Utvalg	Saksnummer	Møtedato
Eldrerådet	024/17	04.04.2017
Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne	031/17	04.04.2017
Klima-, økologi- og samferdselsutvalget	021/17	05.04.2017
Teknisk utvalg	022/17	06.04.2017

## Detaljreguleringsplan 2016-8 Losbyveien - gang og sykkelvei, 1. gangs behandling.

### Vedlegg:

0. Planbestemmelser
1. Plankart del\_ 1
2. Plankart del\_ 2
3. Plankart del\_ 3
4. ROS-analyse
5. Geotekniske grunnundersøkelser
6. Utredning av naturmangfold
7. Hensyn til amfibier ved Grinderud skogsdam
8. Arkeologisk registrering
9. Støyutredning
10. Forenklet konseptvalgutredning for Losby GS-veg

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Uttalelser innkommet ved varsel om oppstart:

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, 18.3.2013
2. Akershus fylkeskommune, 26.3.2013
3. FFO Lørenskog, 18.3.2013
4. Naturvernforbundet i Lørenskog, 16.3.2013
5. Regionkontor Landbruk (Lørenskog, Nittedal, Oslo, Rælingen og Skedsmo), 20.3.2013
6. Norges vassdrag og energidirektorat (NVE), 21.3.2013
7. Oslo og omland Friluftsråd, 25.3.2013
8. Forum for natur og friluftsliv Akershus, 25.3.2013
9. Romerike avfallsforedling IKS, 28.3.2013
10. Olav Birger Eidsheim, gnr/bnr 98/103, 21.3.2013
11. Ulf Harvold, gnr/bnr 98/41, 23.3.2013
12. Tore Ruud, gnr/bnr 95/1, 25.3.2013

Uttalelser innkommet ved varsel om oppstart av tilleggsareal:

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, 6.7.2016
2. Akershus fylkeskommune, 7.7.2016
3. Statens veivesen, 18.7.2016
4. Norges vassdrag- og energidirektorat, 29.6.2016

### Tidligere behandlinger:

Ingen.

### **Sammendrag:**

Planforslaget legger til rette for bygging av gang - sykkelvei langs Losbyveien på en strekning fra Finstad til Losby besøksgård. I sør ligger ca. 372 m av tiltaket innenfor Marka og løper parallelt med Losbyveien, delvis gjennom skog og delvis forbi golfbanen. Hensikten er at tiltaket skal bedre tilgjengeligheten til Marka og aktivitetstilbudene i Losbyområdet.

Rådmannen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

### **Saksopplysninger:**

#### **BAKGRUNN:**

Detaljreguleringsplan for Losbyveien på strekningen Nordliveien – Losby besøksgård har til hensikt å legge til rette for gang- og sykkelforbindelse langs strekningen. Lørenskog kommune har engasjert COWI AS til å utarbeide planforslaget. Det ble anbefalt å legge 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.

#### **SAKSGANG**

##### Kunngjøring

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

Etter utvidelse av planområdet ble varslingsannonse satt inn i Romerikes blad 15. juni 2016 og varslingsbrev sendt ut til grunneierne av det utvidete planområdet, samt sentrale offentlige instanser.

##### Vurdering av forskrift om konsekvensutredning og utarbeidelse av planprogram.

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

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

##### Departementets tillatelse til planoppstart

Deler av planområdet ligger i Marka. Klima- og miljødepartementet (daværende Miljøverndepartementet) ga 10.11 2011 tillatelse til igangsetting av planarbeid innenfor Marka i henhold til markaloven § 6 første ledd, jf. §7 første ledd nr. 4.

##### Konseptvalgutredning

Som ledd i saksforberedelsen ble en forenklet konseptvalgutredning lagt fram for kommunestyret 24.06.2015, sak 55/15. Følgende vedtak ble fattet:

*«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).»

## BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

### Beliggenhet

Planområdet ligger sør for tettstedet Skårer i Lørenskog kommune. Området er ca. 50 dekar og strekker seg langs Losbyveien, fra Skårer i nord til Losby besøksgård i sør.



1. I nord er det varierende boligfelt på begge sider av veien, både enebolig og lamellbebyggelse. Her bygges det fortau på vestsiden av veien, langs eneboligene.

2. Finstadbekken går i kulvert under dagens vei, og det er anlagt turvei nord for bekken. Før krysset ved Losbyveien er det kryssning for fotgjengere, som møter separat gang- og sykkelvei til Losbyveien og Nordjordet.

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.



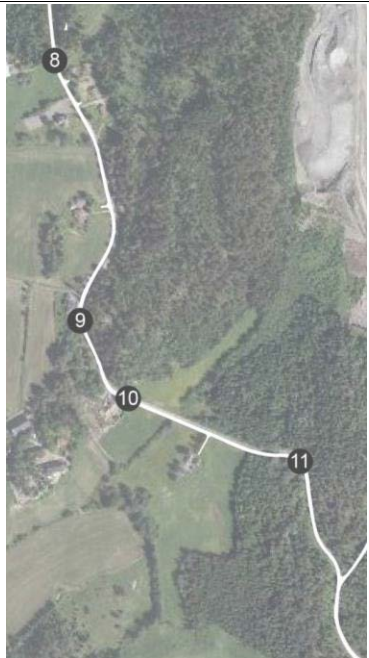
5. Veien slynger seg deretter langs med terrengformen på vestsiden av veien. På østsiden er det flere karakteristiske trekker før Ruud gård, som skiller veiarealet fra landbruksjorda.

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 salamander- og froskearter.

8. Veien går så forbi nærliggende boliger og den nedlagte Fredheim skole. Her krysses også veien av en høyspenttrasé. 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 beiter på begge sider av veien som er del av gnr 92 bnr 1.

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

Langs de første 700 m av Losbyveien er det 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 m 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. Landbrukslandskapet er relativt flatt, men blir avbrutt av mindre skogsfelt av bar- og blandingskog, med brattere terreng. Losbyveien går såpass bratt gjennom et skogsparti at den nye gang- og sykkelvei legges i egen trasé for å få bedre stigningsforhold.

### Landskap

Terrenget er noe kupert og varierer høydemessig fra 164 - 201 moh. 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. Deler av veien er av middels biologisk verdi, og deler uten spesiell biologisk verdi. Arealet rundt Ruud gård, ved Grinderud og området sør for Grinda er vurdert å ha høy kulturhistorisk verdi. For øvrig har området middels kulturhistorisk verdi.

Losbyveien er innfartsveien til området og danner et klart linjedrag fra nord til sør i landskapsrommet og utgjør avgrensning mellom jordbruksområdene og skogkleddede arealer i øst.



Figur 1 Høydeprofil av eksisterende vei i planområdet (kilde: Google Earth)



Jordbrukslandskapet rundt Finstadbekken og Haugerbekken i Sørbygda danner et klart avgrenset landskapsrom med sammenhengende kulturlandskap med bekkene som nerver i landskapet.

De slake skogkledte åsene som omslutter landskapsrommet i sørøst, sør og vest gir ramme til rommet. De slake terrengformene består av tidligere havavsetninger som brytes opp av bekkedaler og ravinedaler. De runde åssidene er et resultat av innlandsisens sliping av bergoverflata.

Nord for Vålergårdene skaper vegetasjon i delelinjene mellom gårdene variasjon. Rundt mange av gårdene utgjør stor, eldre lauvtrær fine innslag som det fine ospéholtet ved Frydenberg. I kantsonen mellom dagens dyrka mark og skogen ligger rester av grunnlendt kulturmark, beiter og slåtteeuger. I dag blir noe av dette beitet på. Det er søkt å ta hensyn til landskapsverdiene i planforslaget.

#### Arealbruk

Planområdet er hovedsakelig dyrket mark og skog, og er en viktig inngangsport til Østmarka fra nord. Planområdet krysser markagrensa like nord for golfbanen ved Losby Gods.

#### Friluftstinteresser



Losbyveien er en viktig innfartsåre til Østmarka. Planområdet berører ingen registrerte friluftsområder/stier i seg selv.

#### Jord-/skogbruk/viltinteresser

Øst for Morkbråten, før avkjøringen til skytebanen tar gang- sykkelveitraseen en avstikker inn i skogen for å redusere stigningen av hensyn til universell tilgjengelighet. Det er ikke registrert spesielle skogbruk eller viltinteresser i området, men det er store deler dyrket mark, særlig langs vestsiden av Losbyveien. Det er i hovedsak korn som dyrkes her.

#### Naturmangfold

Det er observert to truede fuglearter langs traseen, men i rimelig avstand til planområdet. Området langs Losbyelva er registrert som et verdifullt område for fugl, hvor flere truede fugle- og insektarter er observert.

Det finnes 9 dammer i planområdets nærområde, blant annet Grinderud skogsdam hvor amfibiene småsalamander og buttsnutefrosk er registrert. Dammen ligger tett på Losbyveien, som er en dødelig barriere for amfibiene. Småsalamander er registrert som nær truet i Norsk Rødliste. Buttsnutefrosk er den vanligste frosken i Norge og har status som livskraftig.

Tema naturmangfold er beskrevet nærmere i vedlagt rapport.

#### Kulturminner

Det er bygninger langs og innenfor planområdet som er SEFRAK-registrert. Det innebærer at bebyggelsen er av eldre årgang og kulturminnemyndighetene kan ha interesser ved eventuell riving/ombygging. Det er to partier med osper like nord for gården Ruud, som står tett inntil veien og er sentrale elementer i kulturlandskapet.



Ospeholt nord for Ruud.

Det er gjennomført arkeologiske registreringer av området, som oppfyller undersøkelsesplikten. Det ble ikke registrert automatisk fredete kulturminner i forbindelse med registreringsundersøkelsen.

#### Grunnforhold

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

Det er ikke registrert kvikkleire i utførte borer. 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 m 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.

### 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 ø1400 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.

#### Støy

Det er gjennomført støykartlegging i forbindelse med planarbeidet. I analysen er det benyttet trafikk tall fremskrevet til år 2035, hentet fra Statens Veivesen 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 langs planlagt gang- sykkelvei som har lydnivå over Lden 65 dBA. Mye av bebyggelsen ligger her i gul støysone.

Losbyveien 38 har beregnet lydnivå Laden på 67 dBA, som er i rød støysone. Dette bygget ligger i planområdet 42-4-11, Losbyveien 38, 98/28, vedtatt 06.05.1980 og er regulert til kontor og er derfor ikke vurdert som spesielt støyfølsomt. Bygget er imidlertid registrert som enebolig.

I de støykartene som ligger i kommunens base for riks- og fylkesveier er støysonene langs veien mer omfattende enn det som kommer fram i rapporten. Dette gjelder spesielt i den nordlige delen av planområdet. Her ligger flere bygg i rød støysone.

#### Trafikkforhold

Planområdet omfatter Losbyveien med sideareal. Losbyveien er en fylkesvei med en bredde på mellom 5,5-6,5 meter. Veien strekker seg fra Finstad i nord til Losby besøksgård i sør, totalt 3,8 km. Planområdet er begrenset til strekningen fra 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. Feiring bruk (pukkverk) bruker den nordligste delen av veien, samt vei 4201, som også delvis omfattes av planforslaget. Det antas at Losbyveien benyttes som skolevei av beboerne sør for Finstad, 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.

I Losbyveien mellom Nordliveien og krysset med Feiringveien er trafikkmengden registrert til 2025 ÅDT, herfra til Haugeveien er trafikkmengden registrert til 1800 ÅDT, hvorav 5% tungtrafikk. Siste parsell fra Haugeveien til Losby besøksgård er registrert med 1600 ÅDT, hvorav 3% tungtrafikk.



På veistrekningen mellom Finstadrabben og Feiring Bruk er trafikkbildet noe annet enn på selve Losbyveien. Her er tungtrafikkandelen svært høy da Feiring Bruk er en betydelig leverandør av pukk og asfalt. I forbindelse med støyberegninger for boligbebyggelsen ved Finstad har vegvesenet anslått en tungtrafikkandel på 20 % på denne strekningen, men dette beskrives som «et svært konservativt tall».

#### Avkjørsler

Langs Finstad i nord ligger det ca. 30 eneboliger, samt noen offentlige bygninger øst for veien og ca. 15 boliger vest for veien, som har atkomst via Losbyveien. Finstad bokollektiv og Finstad legesenter (Losbyveien 34) har direkte atkomst fra Losbyveien. Videre sørover er det spredt bebyggelse, hvorav mange ligger nærme veien og har atkomst direkte fra gårds plass til Losbyveien. Det er i dag en undergang under vei 4201 på strekningen. Denne brukes i gårdsdrift.

#### Risiko- og sårbarhet

Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med prosjektet. Den beskrevne risiko og sårbarhet i planområdet medfører ikke at hensynssoner med tilhørende bestemmelser er nødvendig eller at fareområde må utredes og risikoreduserende tiltak iht. teknisk forskrift (TEK) fastsettes.

#### Sosial infrastruktur

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

#### Teknisk infrastruktur

##### VA-anlegg

Det er vann- og avløpsledninger innenfor planområdet.

##### Kabler og belysning

Det er strøm-, tele- og kommunikasjonskabler innenfor planområdet, observert ved befarings 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 kabeleierens anlegg er gjennomgått.

#### Stedsutvikling

Det er stor vekst i Lørenskog, blant annet på Skårer, like nord for planområdet. På et jorde langs Finstadbekken i nord bygges det boligblokker (Masserud gård), men det er ellers ikke utviklingsplaner langs planområdet.

#### Universell utforming

Losbyveien er noe kupert og oppfyller ikke 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 parkeringsplassen er det bratt, opptil 11 %.

#### Interessemotsetninger

Planområdet omfatter en del dyrket mark og det vil være interessekonflikt mellom utbygging og jordvern.

#### EIERFORHOLD

Planområdet omfatter mange grunneiere, både kommunale og private. Samtlige skal være

varslet om igangsatt planarbeid. Den delen av Feiringveien som inngår i planområdet, mellom vei 4201 og Losbyveien, er med i planforslaget da denne i dag er privat.

Følgende eiendommer omfattes av planforslaget (oppgitt areal er areal som inngår i planområdet):

<i>Gnr./Bnr.</i>	<i>Hjemmelshaver</i>	<i>Ca. areal</i>
91/1	Losby bruk ANS	7541 m2
92/1	Karin Løken	1104 m2
92/10	Karl Erik Hytten	6 m2
92/11	Karl Erik Hytten	986 m2
92/12	Per Jørgen Waaler Søetorp	122 m2
92/20	Per Jørgen Waaler Søetorp	628 m2
92/21	Per Jørgen Waaler Søetorp	496 m2
92/22	Arve Gaupset, Ellen Kristin Gaupset	3 m2
92/27	Anu Maarit K Sætrenes, Stig Østvang	77 m2
92/30	Mari-Anne Egge Ranheim, Modolv Edvin Ranheim	41 m2
95/1	Kjersti Ruud	5071 m2
95/2	Ingunn Wetlesen Alphonse	1744 m2
95/5	Lørenskog Kommune	445 m2
98/3	Jens Finstad	4504 m2
98/5	Nordjordet Borettslag	46 m2
98/10	Fellesareal for 98/86 til og med 90	8 m2
98/12	Aleksander Johansen, Maria Cecilie Nymoen	46 m2
98/14	Wenche Ulfeng Eriksen, Anders Høiseth	30 m2
98/22	Alfred Ollendorff, Trygve Ollendorff	2033 m2
98/23	Tor Ove Sætren, Sætregården AS	59 m2
98/73	Mellomenga borettslag	1604 m2
98/74	Mellomenga borettslag	39 m2
98/76	Finstadkollen borettslag	153 m2
98/88	Grethe Sonja Bakken	55 m2
98/89	Gunhild S Kristiansen	63 m2
98/104	Torun Kristoffersen	32 m2
98/105	Gunhild S Kristiansen	4 m2
98/108	Ivar Pedersen	15 m2
100/49	Mahmood Shouket, Samina Shouket	51 m2
100/54	Renuka Gnananandan	55 m2
100/63	Sivabalan Murugesu, Thamayanthie M Sivabalan	5 m2
100/64	Stima AS	53 m2
100/179	Masserud utvikling AS	372 m2
100/180	Lørenskog kommune	1221 m2
100/213	Lørenskog kommune	12 m2
100/236	Lørenskog kommune	51 m2
100/237	Løken felles sameie	19 m2
100/239	Løken 1 borettslag	10 m2
100/248	Løken 1 borettslag, Løken 3 borettslag	281 m2
100/289	Lørenskog kommune	28 m2
150/15	Akershus fylkeskommune	7252 m2
150/23	Akershus fylkeskommune	4903 m2
150/24	Akershus fylkeskommune	1303 m2
150/25	Akershus fylkeskommune	1754 m2
150/26	Akershus fylkeskommune	2514 m2

150/27	Akershus fylkeskommune	1441 m2
150/28	Akershus fylkeskommune	2300 m2
150/29	Akershus fylkeskommune	2991 m2
202/72	Lørenskog kommune	298 m2
202/78	Lørenskog kommune	374 m2

## 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 boligformål.

### Kommunedelplan for differensiert vassdragsforvaltning

I nord er det vernesone der Losbyveien krysser Finstadbekken. Her er det byggeforbud iht. kommunedelplanens bestemmelser. Finstadbekken, der den berøres av planforslaget, omfattes i kommunedelplanens retningslinjer av forvaltningsklasse 1 som i praksis omfatter byggesonen. 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.

Det gjelder også et generelt byggeforbud rundt øvrige bekker som kommer i berøring med planforslaget. 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 også 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.

### Reguleringsplaner

*Reguleringsplan for Masserud gård, 017, vedtatt 26.6.2013.*

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, 42-3-11, vedtatt 14.12.1994*

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, 42-3-02, vedtatt 19.10.1963*

Deler av planområdet er regulert gjennom reguleringsplanen for Losbyveien mellom Finstad bru – Rud til offentlig trafikkområde.

*Reguleringsplan for Losbydalen spesialområde, 43-8-03, vedtatt 31.8.2005*

Deler av planområdet er regulert gjennom reguleringsplan for Losbydalen spesialområde til kjørevei og jord- og skogbruk.

*Reguleringsplan for del av Losby Bruk – konferansesenter, golfbaner m.m., 43-8-04, vedtatt 11.12.1996*

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, 42-8-01 E, vedtatt 7.6.2000*

Deler av planområdet er regulert gjennom reguleringsplan for utvidelse av skytebanen ved Losby gård til kjørevei og jord- og skogbruk.

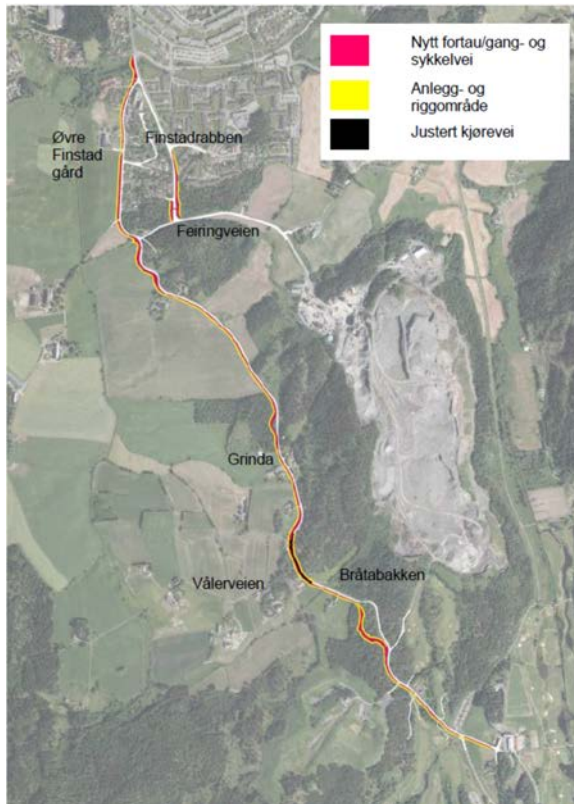
## BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Planforslaget omfatter ny gang- og sykkelvei langs Losbyveien på strekningen Finstadbekken – Losby besøksgård, samt et lite stykke på Finstad.

### Areal

Formål	daa
Kjørevei	9,5 daa
Gang- og sykkelvei	14,9 daa
Kombinert kjørevei / gang-sykkelvei – fotgjengertunnel.	0,1 daa
Turvei ved vernesonen	0,1 daa
Jordbruk (under frisikt)	0,4 daa
Annen veigrunn – grøntareal	28,8 daa
Bolig	0,3 daa
Parkeringsplasser	0,1 daa
Bestemmelsesområder	
Anlegg- og riggområder (#1.0 – 1.X)	22,3 daa
Hensynssoner	
Frisikt (H140)	0,5 daa
Bevaring naturmiljø (H560)	4,9 daa
Samlet areal planområde	81,9 daa

I nord endrer planforslaget regulerte rundkjøringer i reguleringsplan 42-3-11 Nordliveien etappe III, vedtatt 14.12.1994. Her reguleres i henhold til dagens arealbruk. I plan 017 Masserud gård er det også mindre justeringer av kryssløsning for kjørevei og ny turvei.



Strekningen langs Losbyveien/fv. 353 hvor det planlegges ny gang- og sykkelvei eller fortau er på ca. 3,5 km. I tillegg er det i planen også med tilsvarende anlegg langs veien mellom Finstadrabben og Feiringveien, ca 300 meter, samt at deler av Feiringveien mellom Losbyveien og Vei 4201 reguleres til offentlig kjørevei for å sikre allmenn tilgang.

I utgangspunktet skal det anlegges separat gang- og sykkelvei og ikke fortau. Grunnen til at det er valgt fortau på den første strekningen, dvs. til og med innkjøringen til Øvre Finstad gård, er at det er tett randbebyggelse her og en separat gang – og sykkelveg ville medført store inngrep på eiendommene inn mot bebyggelsen, behov for støttemurer og større tilpasning av avkjørsler. På strekningen mellom Finstadrabben og Feiringveien er det også planlagt fortau, og også her er årsaken tett randbebyggelse. Forbindelsen mellom Vei 4201 til Losbyveien, Feiringveien, reguleres kun til kjørevei på grunn av svært lav ÅDT og at eksisterende vei dekker behovet for gang og syklende.

Den planlagte gang- og sykkelveien eller fortauet er 3,5 meter bredt. Der gangveien er skilt fra kjøreveien med fysisk skille kommer det i tillegg en rabatt på 3,0 meter slik at total bredde blir 6,5 meter pluss plass for sidegrøft.

Det er to strekninger hvor det er fravik fra det generelle normalprofilen. Det første fraviket er ved Grinda der Vålerveien tar av fra Losbyveien. 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. Den andre strekningen er ved Bråtabakken. 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 under 7 %. Det er også over kravet til universell utforming, men anses å være akseptabelt.

#### Behandling av masser

Bygging av gang/sykkelveien medfører fjerning av matjord, vegetasjonsdekke, grunnjord og berg. Matjord kan benyttes som topplag i fyllinger/skjæringer mot dyrka mark for tilpassing til eksisterende dyrka mark. Der det er mulig i forhold til terrenget, annen infrastruktur (nødvendige grøfter/kabler o.l.), samt massebalansen i prosjektet skal det tilstrebes å tilpasse skråningene slik at de blir dyrkbare. Eventuelt overskudd av avtatt matjord tilfaller grunneier. Vegetasjonsdekke og grunnjord legges på igjen som tetningslag på ovenfor nevnte elementer. Av de ca. 10 000 m<sup>3</sup> berg som skal sprenges kan ca. 4 000 m<sup>3</sup> benyttes på anlegget til fyllinger mens ca. 6 000 m<sup>3</sup> er overskudd og må fraktes bort. Det forutsettes at masser til veiens forsterkningslag er eksterne masser da det her er krav om at disse er knust.

### Trafikkforhold

Det er i dagen en undergang under vei 4201 som tjener landbruksformål. Denne oppfyller ikke dagens vegnormalkrav. Det er likevel valgt å beholde denne som en del av det nye gang – og sykkelvegnettet, da denne er vurdert å dekke behovet godt nok for en mulig planskilt kryssing av veien.

### Overvannshåndtering og flomveier

På de to strekningene det er valgt fortau (se punkt om utforming over) 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. Ved hver av de to strekningene med fortau er det et veiareal på ca. 500 m<sup>2</sup> som belaster kommunalt nett, og videre nedstrøms Finstadbekken rett nordøst for krysset Losbyveien/Fv353. Nærliggende bebyggelse vanskeliggjør lokal overvanns-disponering disse stedene. Kapasitet og tilstand på eksisterende overvannsnett er ikke kartlagt.

Langs resten av strekningen håndteres overvann lokalt. Her er gang- og sykkelveien skilt fra kjøreveien og det vil være en grunn grøft med bredde på 3,0 meter mellom dem. Denne vil fungere for oppsamling og infiltrasjon av overvann. Gang- og sykkelveien anlegges med 2,5 % tverrfall mot vest, vekk fra veien, slik at det kun vil være eventuell avrenning fra kjøreveien som belaster grøfta. Der det er behov for å avskjære langsgående avrenning i grøfta etableres det infiltrasjonssandfang med et lite lokalt pukkmagasin. Størrelsen på pukkmagasinet må tilpasses stedlige massers infiltrasjonskapasitet. Det legges langsgående drensledning i ytterkant av gang- og sykkelveien der denne anlegges i jordskjæring for å hindre stående vann i overbygningen. Drensledningene ledes til nærmeste bekk, eventuelt utløp på terreng der det er mulig, eller tilkobles infiltrasjonssandfang.

Det etableres stikkrenner under alle avkjøringer som krysser grøft mellom gang- / sykkelvei og kjørevei. 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.

Tiltaket vil ikke ha nevneverdig påvirkning på flomveier i området. Finstadbekken krysser Losbyveien i en ø1400 kulvert i den nordligste enden av tiltaket. 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.

### Teknisk infrastruktur

#### VA-anlegg

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. Ved en eventuell utbygging eller rehabilitering av kommunalt VA-anlegg bør dette gjøres samtidig med utbyggingen av gang- og sykkelveien langs Losbyveien.

#### Kabler og belysning

Det anlegges ny belysning for gang- og sykkelveien på strekninger der eksisterende veibelysning ikke vil gi tilstrekkelig lys. Dette er ved profil 730 – 950 der gang- og sykkelveien ligger en del lavere enn kjøreveien, ved Bråtabakken der gang- og sykkelveien ikke følger kjøreveien, og i sydenden av tiltaket opp mot snuplassen ved Losby gård.

### Universell utforming

Maks stigning på veinettet for myke trafikanter er satt til 5%. I praksis er det ikke mulig å få til dette overalt, i så fall måtte det bli løsninger som har uforholdsmessig store konsekvenser for utforming eller økonomi. 5% stigning overstiges flere steder, men ligger da kun på mellom 6-7% stigning, som er helningen på dagens vei. I den siste bakken sørover mot Losby er det et



lite stykke med stigning opp mot 15%, men det vurderes å være akseptabelt fordi den aktuelle strekningen kun er 50-100 meter.

## KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

### Konsekvenser i forhold til overordnede planer og mål

#### *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 hovedinnsfartsåre 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 kan det tenkes at det kan komme i stand enkelte kollektivruter på aktuelle utfartsdager, noe som vanligvis styrker barn og unges bevegelsesfrihet.

#### *Kommuneplanens arealdel*

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*

Planforslaget medfører stort sett videreføring av arealer som er regulert til veiformål, men noen av disse får annen utforming. Deler av arealer regulert jord- og skogbruk og boligbebyggelse reguleres til formålet gang- og sykkelvei og annen veggrunn. Store deler av arealet som skal utnyttes til ny gang- og sykkelvei er LNF-område.

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

### Konsekvenser for natur og miljø

#### Naturmangfold

Arter og økosystemer som blir berørt, og som det må tas hensyn til innenfor planområdet for ny gang- og sykkelvei, er først og fremst amfibier knyttet til skogsdam ved Grinderud gård. Kunnskapsgrunnlaget om tilstanden til dammen er godt og det er ikke behov for videre undersøkelser.

Ny gang- og sykkelvei vil ikke forringe dammen og tiltaket kan gjennomføres under forutsetning om at eventuelle avbøtende tiltak blir gjennomført, disse må vurderes i det konkrete tilfelle. Anbefalte tiltak er hogst for å bedre varmeinnstråling, utgraving av dammen og utvidelse pga. at dammen delvis er fylt opp av skogsnedfall og vegetasjon. 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.

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. Vegetasjonen 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 er funnet i Lørenskog, og i nærområdene rundt Grinderud skogsdam. Dette er småsalamander og buttsnutefrosk. En fremmed art, kanadagullris ble påvist.

Nml § 11 og 12 – kostnad og miljøvennlig teknikk (lokalisering)

Anvisninger er gitt på hvordan hensyn kan og bør tas ved de inngrep som er planlagt. Formål biologisk mangfold, jf. nml § 3 (definisjoner), pkt. c – biologisk mangfold: mangfoldet av økosystemer, arter og genetiske variasjoner innenfor artene, og de økologiske sammenhengene mellom disse komponentene. I dette prosjektet er det Grindrud skogsdam som ivaretas for å sikre det biologiske mangfoldet. Det er lagt til rette for bevaring og mulig forbedring av denne dammen i prosjektet.

Videre er det nødvendig å sikre en overordnet sammenheng i skogmiljøet, og å unngå fragmentering eller oppstyking i mindre områder som gradvis mister sin verdi på grunn av negative kanteffekter som uttørking, soleksponering og vindfall når den ytre buffersonen rundt er fjernet. 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. Følges de anbefalte tiltakene kan inngrepet føre til en litt forbedret situasjon for amfibiene i området.

#### Jord-/skogbruk/viltinteresser

Planforslaget medfører tap av god landbruksjord. Det er et nasjonalt mål å bevare god matjord, samtidig som jordvernet i henhold til statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging «må balanseres mot storsamfunnets behov».

Slik gang-/sykkelveien ligger i planforslaget er det 2 100 meter som blir liggende på dyrka mark. Regner man en snittbredde på 6,5 meter, blir totalbeslag dyrket mark 13,65 dekar. Dersom gang-/sykkelveien hadde blitt lagt øst for Losbyveien, ville det vært ca. 600 meter som ble liggende på dyrka mark, og den ville da beslaglagt ca. 3,9 dekar.

Det har ikke blitt tegnet et alternativt prosjekt på østsiden, men det er gjort en generell vurdering. Ulempene ved å legge gang-/sykkelveien øst for Losbyveien er følgende:

- Mer krevende nærføring mot bebyggelsen på den første delen av strekningen, samt utfordring med flere hus som ligger nære langs strekningen for øvrig.
- Dårligere vertikal linjeføring der det i dag er brattere enn ønskelig.
- Skjæringer i terrenget som medfører at landskapsrommet endres.
- Mer krevende overvannshåndtering.
- Behov for flytting av belysning og kabler for lavspent, tele mv.

#### Friluftsliv og folkehelse

Tilgjengelighet til friluftsområder i Østmarka blir forbedret med ny gang- og sykkelvei. En separert gang- og sykkelvei kan også bidra til bedre folkehelse ved at det blir et trygt og effektivt alternativ til bilen.

#### Flom

Tiltaket vil ikke ha nevneverdig påvirkning på rådende flomveier i området. Finstadbekken krysser Losbyveien i en ø1400 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 byggefasen utredes hvorvidt en større kulvert vil avhjelpe ved flom/oversvømmelse.

#### Støy

Det må vurderes om det skal gjennomføres støytiltak for berørte boliger. Da tiltaket i seg selv ikke øker støybelastningen bør det kunne vurderes unntak fra krav om støyskjerming, men planforslaget tar ikke stilling til dette.

#### 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.

### Trafikk

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

### Estetikk

Tiltaket medfører økt inngrep i landskapet, og både dyrket mark, skog og hageareal blir berørt. Ettersom gang- og sykkelveien blir liggende langsmed eksisterende kjørevei oppleves tiltaket som en del av eksisterende veiareal, og konsekvensene for landskapsbildet vil bli begrenset.

Verdifull vegetasjon skal bevares der dette er forenlig med framføring. Ved ospesholtet ved Ruud gård er traséen lagt utenfor for å kunne bevare dette.

### VA-anlegg

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 terrenghøyde.

### Kabler og belysning

Det er registrert 17 stolper med veily, el- og kommunikasjonskabler som må flyttes som følge av tiltaket. I tillegg er det ved nedlagte Fredheim skole en H-stolpe med høyspentlinjer og en opphengt trafo (Hafslund) som må flyttes. Det er en telekabel på strekningen fra planens avgrensning i nord til Grinda/Vålerveien i sør, som må tas hensyn til i anleggsperioden.

### Økonomiske konsekvenser

Lørenskog kommune er forslagsstiller for prosjektet, men ettersom Losbyveien er fylkesvei berøres også fylket av økonomiske konsekvenser for bygging av tiltaket. Den totale kostnadsrammen for prosjektet er beregnet til ca. 40 mill. kr, prisnivå 2016.

### Fremdrift

Det er foreløpig ikke satt av midler til prosjektet, men det er ønsket rask fremdrift.

### Juridiske konsekvenser

Eiendommer på vestsiden av Losbyveien vil bli berørt av tiltaket, og det blir behov for grunnerverv for å få gjennomført prosjektet. Ved Grinda/Vålerveien flyttes dagens veilegeme noe østover, som medfører at også eiendommer på østsiden av Losbyveien berøres.

Det vil også være behov for erverv langs vei 4201. Her berøres deler av Finstadkollen borettslags eiendom, samt skogseiendommer på hver side av veien.

Den delen av Feiringveien som ligger mellom vei 4201 og Losbyveien er også i privat eie.

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.

### Konsekvenser for barn og unge

Planforslaget tilrettelegger for en ny og trafikksikker skole- og fritidsvei, og planforslaget har således positive konsekvenser for barn og unge.

### Universell utforming

Planforslaget har forsøksvis lagt seg på stigningsforhold innenfor krav til universell utforming (5%). Dagens kjørevei ligger delvis på 6-7% stigning, og det er hensiktsmessig at gang- og sykkelveien ligger på samme nivå. Enkelte steder er stigningen så bratt at man har lagt om veien, eller akseptert stigningsforholdet dersom den bratte strekningen er kort. Alternativet

har vært å legge gang- og sykkelveiene i en helt ny trasé, som ikke er hensiktsmessig fra et praktisk eller økonomisk ståsted.

#### Risiko og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet ROS-analyse, se vedlegg for komplett analyse av risiko og sårbarhet som følge av planforslaget.

#### UTTALELSER VED VARSEL OM OPPSTART

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 28. februar 2013 i Romerikes blad og på kommunens hjemmesider. Grunneiere og rettighetshavere er 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 var totalt 13 som hadde merknader til varselet.

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.

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

Rådmannens 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 veivesen Region øst.

Forslagstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Rådmannens 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 vegetasjon.

3. Statens veivesen har ingen merknader til varsel om utvidelse av planområdet.

Forslagstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Rådmannens kommentar: Viser til forslagstillers 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.

Forslagstillers 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.

Rådmannens 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.

Forslagstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Rådmannens kommentar: Viser til forslagstillers 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.

Forslagstillers 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.

Rådmannens kommentar: Rådmannen ser Regionkontor landbruks synspunkt på trasevalg opp mot behovet for en trase 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 veiprosjektet 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 kantvegetasjon i størst mulig grad bevares.

Forslagstillers 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.

Rådmannens 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.

Forslagstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Rådmannens 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 kantvegetasjonen langs hovedveien med tanke på biologisk mangfold.
- Tilstreber å beholde kantvegetasjonen under byggeperioden.
- At man forsøker å ha en sammenhengende kantvegetasjon langs gang- og sykkelveien der denne ikke kommer i konflikt med trafiksikkerheten.
- 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.

Forslagstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Rådmannens 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.

Forslagstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Rådmannens 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.

Forslagstillers kommentar: Merknad tas til følge.

Rådmannens 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.

Forslagstillers kommentar: Gang -og sykkelvegen 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 trase.

Rådmannens 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.

Forslagstillers kommentar: Planforslaget legger opp til en løsning med gang- og sykkelvei på vestsiden av Losbyveien langs hele traseen, for å unngå krysninger av fylkesveien. 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.

Rådmannens 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

### **Vurdering:**

Planforslaget legger til rette for bygging av sikker gangforbindelse fra Feiring skole og ut i marka og ellers videre opp til Losby besøksgård. Myke trafikanter som syklist og fotgjenger får en bedre tilrettelegging av ferdsel til aktivitetstilbudene i Losbyområdet og videre inn i Marka.

Planforslaget er vurdert i forhold til naturmangfoldloven (nml) § 1, forvaltningsmålene i §§ 4 og 5, samt prinsippene i §§ 8-12, jfr. § 7. Lørenskog kommune har gjennom mange år kartlagt områder som er viktige for bevaring av biologisk mangfold i kommunen. Dette er såkalte vilt- og naturtypeområder, kartlagt etter metoder fastsatt av Direktoratet for naturforvaltning. Opplysningene er systematisert i kommunens naturdatabase. I arbeidet med reguleringsplanen har man forholdt seg til informasjonen fra kommunens naturdatabase og fra Artskart/Naturbase/konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven og andre kilder. En naturmangfoldlokalitet grenser til planområdet; Grunderud gårdsdam. I denne dammen er det observert buttsnutefrosk og småsalamander, der småsalamander er verdsatt som nær truet (NT) på rødlista.

Avbøtende tiltak er beskrevet i "Ny gang- og sykkelvei til Losby. Grunderud skogsdam. Hensyn til amfibier, Lørenskog kommune - Akershus 2014. Hensynet til naturmangfoldet og kravene om dette i naturmangfoldloven anses således ivaretatt i tilstrekkelig grad i planarbeidet.

Rådmannen ønsker i utgangspunktet ikke å omdisponere jordbruksareal. Tiltaket er imidlertid begrenset til å anlegge gang-/sykkelvei langs eksisterende vei og således ikke sammenlignbart med å åpne for utbygging av jordbruksarealene. Etablering på østsiden av veien vil legge beslag på mindre jordbruksareal, men vil samtidig gi en dårligere landskapstilpasning og sannsynligvis være mer utfordrende i forhold til gjennomføring.

Rådmannen bemerker også at etableringen av gang-/sykkelvei ikke bør brukes som argument for å omdisponere tilgrensende jordbruksarealer senere.

### Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

### **Rådmannens forslag til vedtak:**

Det vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 og delegasjon av 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.

### **04.04.2017 Eldrerådet**

#### **Forslag fremsatt i møte:**

Kjell Christiansen (org) fremmet følgende felles motforslag:

"Rådmannens forslag til vedtak tas til orientering".

#### **Votering:**

Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig forkastet.

Felles motforslag fremmet av Kjell Christiansen ble enstemmig vedtatt.

#### **ER- 024/17 Vedtak:**

Rådmannens forslag til vedtak tas til orientering.

### **04.04.2017 Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne**

#### **Forslag fremsatt i møte:**

Svein-Erik Pedersen (org) fremmet følgende motforslag:

"På den siste strekningen sørover mot Losby er det et stykke av bakken som har helling på 15 %, og som vurderes som akseptabel?"

Ved bygging av av Langvannstien var det i utgangspunktet flere slike bakker, men man fant akseptable og praktiske løsninger. Det er viktig å tenke på samme måte i Losbystien.

15 % er tungt både for folk med barnevogner, sykler og eldre, og ikke å glemme rullestoler.

Rådet ønsker å bli tatt med på råd under det videre arbeid med stien langs Losbyveien.

Saken tas forøvrig til orientering."

#### **Votering:**

Forslag fremmet av Svein-Erik Pedersen ble enstemmig vedtatt.

#### **RF- 031/17 Vedtak:**

På den siste strekningen sørover mot Losby er det et stykke av bakken som har helling på 15 %, og som vurderes som akseptabel?"

Ved bygging av av Langvannstien var det i utgangspunktet flere slike bakker, men man fant akseptable og praktiske løsninger. Det er viktig å tenke på samme måte i Losbystien.

15 % er tungt både for folk med barnevogner, sykler og eldre, og ikke å glemme rullestoler.

Rådet ønsker å bli tatt med på råd under det videre arbeid med stien langs Losbyveien.

Saken tas forøvrig til orientering.

#### **05.04.2017 Klima-, økologi- og samferdselsutvalget**

##### **Forslag fremsatt i møte:**

Lisa Kara Frøyland (MDG) fremmet følgende oversendelsesforslag:

Forslag 1:

"Utvalget ber administrasjonen utrede og gå videre med en plassering av gang- og sykkelvei på østsida av Losbyveien innover mot Losby".

Forslag 2:

"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."

Frode Hofset (V) fremmet følgende oversendelsesforslag:

Forslag 1:

"Losbyveien utvides med 3,5 m slik at det blir plass til sykkefelt i veien på den regulerte strekningen. Planene for hele strekningen fra Skårersletta til Losbyveien justeres slik at det blir kontinuerlige sykkefelt på denne strekningen. Breddeutvidelsen tas fra fortau, sideareal og grøften på østsiden.

Fartsgrensen søkes redusert til 30 km på Losbyveien fra Gamleveien til Nordliveien."

Forslag 2:

"Gang- og sykkelvei langs østsiden av Losbyveien Nord for Nordliveien utvides fra 2,5 m til 3,5 m."

Line Berger Sørli (H) fremmet følgende utsettelsesforslag på vegne av H og Frp:

"Saken utsettes. Administrasjonen bes å utarbeide ny sak, med flere alternative løsninger for gang og sykkelvei".

Frode Hofset (V) fremmet følgende oversendelsesforslag:

"Kommentar:

Mange av Avkjørslene er i planen regulert som sideveier dvs med grå reguleringsfarge i kryssingen med gang, og sykkelveien. Alle veier som etter veitrafikkloven har vikeplikt som fra adkomster må reguleres som adkomster og ikke som bilveikryss".

Frode Hofset (V) fremmet følgende endringsforslag:

Forslag 1:

"Reguleringsplanen for gang- og sykkelvei deles inn i to:

1. Strekning 1 Fra Løken til Haugerudveien

## 2. Strekning 2 Fra Haugerudveien til Losby".

### Forslag 2:

"For strekningen sør for Haugerveien bes rådmannen vurdere innføring av et midlertidig trafiksikkerhetstiltak for gående og syklende i samråd med Statens vegvesen. Veiskuldre utvides med 50cm på begge sider for å gjøre plass til de myke trafikantene og det legges ut 8-10 fartshumper for å senke farten på bilene."

### Votering:

Forslag fremmet av Line Berger Sørli ble vedtatt med 6 mot 3 stemmer (Ap, SV).  
Forslag fremmet av Lisa Kara Frøyland ble enstemmig vedtatt oversendt administrasjonen.  
Forslag fremmet av Frode Hofset ble enstemmig vedtatt oversendt administrasjonen.  
Forslag fremmet av Frode Hofset (endringsforslag) ble forkastet med 8 mot 1 stemme (V).

### **KØS- 021/17 Vedtak:**

Saken utsettes. Administrasjonen bes å utarbeide ny sak, med flere alternative løsninger for gang og sykkelvei.

Følgende forslag ble vedtatt oversendt administrasjonen:

### Forslag 1:

Utvalget ber administrasjonen utrede og gå videre med en plassering av gang- og sykkelvei på østsida av Losbyveien innover mot Losby.

### Forslag 2:

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.

### Forslag 1:

Losbyveien utvides med 3,5 m slik at det blir plass til sykkefelt i veien på den regulerte strekningen. Planene for hele strekningen fra Skårersletta til Losbyveien justeres slik at det blir kontinuerlige sykkefelt på denne strekningen. Breddeutvidelsen tas fra fortau, sideareal og grøften på østsiden.

Fartsgrensen søkes redusert til 30 km på Losbyveien fra Gamleveien til Nordliveien.

### Forslag 2:

Gang- og sykkelvei langs østsiden av Losbyveien Nord for Nordliveien utvides fra 2,5 m til 3,5 m.

### Kommentar:

Mange av Avkjørslene er i planen regulert som sideveier dvs med grå reguleringsfarge i kryssingen med gang, og sykkelveien. Alle veier som etter veitrafikkloven har vikeplikt som fra adkomster må reguleres som adkomster og ikke som bilveikryss.

## 06.04.2017 Teknisk utvalg

### Forslag fremsatt i møte:

Snorre Sletvold (MDG) fremmet følgende tilleggsforslag:

"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."

### Votering:

Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

Forslag fremmet av Snorre Sletvold ble enstemmig vedtatt.

### TK- 022/17 Vedtak:

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.

Lørenskog, 24.04.2017

Ragnar Christoffersen  
rådmann

Knut Edvard Helland  
kommunaldirektør