

Arkivsak: 22/4499-57
Saksbehandler: Iselin Bennick Benum
regulering

Detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest, sykkelvei med fortau, 1. gangs behandling

Utvalg	Saksnummer	Møtedato
Eldrerådet	007/24	21.03.2024
Rådet for personer med funksjonsnedsettelse	010/24	21.03.2024
Miljø, samferdsel og teknisk utvalg	024/24	04.04.2024
Formannskapet	028/24	10.04.2024
Kommunestyret	039/24	17.04.2024

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 legges detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest – sykkelvei med fortau, som vist på plankart markert 2022005, med tilhørende bestemmelser ut til offentlig ettersyn.

Sammendrag:

Planforslaget legger til rette for etablering av sykkelvei med fortau langs sørøstsiden av Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest. Det er ikke tilstrekkelig med plass på fylkeskommunal grunn for etablering av tiltaket, og det må derfor gjennomføres stripererverv fra boligeiendommene langs Solheimveien. For å minimere inngrepet på de private eiendommene er grøftebredde mellom vei og sykkelvei redusert, og det planlegges bruk av støttemurer der hagene ligger høyere enn tiltaket.

Boligene langs planområdet er utsatt for støy fra Solheimveien. Etablering av sykkelvei med fortau vil i utgangspunktet ikke bidra til en økning av denne støyen, men planforslagets støyrapport viser at enkelte eiendommer likevel får noe økt støy som følge av terrengendringer og fjerning av boder/uthus og eksisterende støyskjerming. Der støynivået øker med 2dB eller mer må det gjennomføres tiltak, ellers er det ikke stilt krav til etablering av støyskjerming langs strekningen.

Solheimveien har i dag et grønt preg med mye vegetasjon langs sørøstsiden av veien som må fjernes ved gjennomføring av tiltaket. Det vil bli etablert lite ny vegetasjon innenfor planområdet da dette vil medføre større behov for erverv av grunn fra de tilgrensende boligeiendommene. Beboerne har imidlertid anledning til å etablere ny vegetasjon på sine eiendommer. Ett av trærne som må fjernes er en rødlistet ask. Det er satt krav til at denne enten flyttes til en kommunal tomt som er regulert til friområde ved rundkjøringen Solheimveien/Nordliveien vest. Alternativt skal den erstattes av 5 nye trær på samme tomt.

Planforslaget legger opp til at busstopp ved Georg Stangs vei legges ned, og holdeplassen er derfor ikke vist i reguleringsplanen. Dette er gjort etter anbefalinger fra Ruter samt manglende plass til både sykkelvei med fortau og en tilfredsstillende løsning for

holdeplassen. Det gjøres noen mindre endringer av busstoppet ved Snorres vei, utover dette skal det ikke gjøres noen tiltak på veibanen.

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Vedlegg:

Plankart - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Reguleringsbestemmelser - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Planbeskrivelse - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Oversiktsplan - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Oversiktstegning - plan og profil - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Prinsippsnitt - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Snitt for alle eiendommer - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Prinsippskisse for skjæring og fylling - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Risiko- og sårbarhetsanalyse - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Støyvurdering - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Geoteknisk vurderingsnotat - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Datarapport - Geotekniske grunnundersøkelser - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Vurderinger av støttekonstruksjoner - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Håndtering av fremmede arter - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Miljøteknisk grunnundersøkelse og tiltaksplan - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Overvannsnotat - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
VA og overvann kart - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Oppsummering VA tiltak - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Veiteknisk notat - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - Sykkelvei med fortau
Svar på spørsmål fra råd for personer med funksjonsnedsettelse

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Merknader innkommet ved varsel om oppstart:

1. Statsforvalteren i Oslo og Viken, datert 6. september 2022
2. Viken fylkeskommune (nå Akershus), datert 14. september 2022
3. Klima- og miljødepartementet, 29. august 2022
4. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 31. august 2022
5. Bane Nor, datert 31. august 2022
6. Romerike Avfallsforedling IKS (ROAF), datert 29. august 2022

7. Elvia, datert 12. september 2022
8. Ruter AS, datert 16. september 2022
9. Oslo kommune, plan- og bygningsetaten, datert 16. september 2022
10. NOTIM AS, datert 7. september 2022
11. Fellesutvalget for Lørenskog velforeningers fellesutvalg og Thurmannskogen vel v/ Sølvi Bakke Garden, mottatt 20. september 2022
12. Alvi Sabir Hussain, datert 6. september 2022
13. Christine Maass, datert 19. august 2022
14. Madussar Hussain, Are Frodes vei 34, datert 19. august 2022
15. Tore Milsett, Sigvats vei 6, ikke datert

Øvrige dokumenter i saken.

Tidligere behandlinger:

Ingen tidligere politisk behandling.

Saksopplysninger:

Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av Norconsult AS på vegne av Akershus fylkeskommune. Oppstartsmøte ble avholdt 16. juni 2022. Planområdet omfatter Solheimveien mellom Røykåsveien i nordvest og Nordliveien vest i sørøst. Strekningen er en viktig forbindelse mellom Visperud og Lørenskog sentrum. På nordvestsiden av Solheimveien ligger det hovedsakelig næringslokaler som har direkteadkomst fra veien. På sørøstsiden av veien ligger det eksisterende eneboliger. Det er kun én av eneboligene som har adkomst via Solheimveien i dag, øvrige adkomster løses vi Njåls vei, Georg Stangs vei eller Snorres vei.

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for etablering av sykkelvei og fortau langs sørøstsiden av Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest. Strekningen er en del av fremtidig kollektivtrasé mellom Oslo grense og Kjeller, og inngår også i hovedsykkelfrasé mellom Oslo og Lillestrøm.

Varsel om oppstart

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 20. august 2022 i Romerikes blad og på kommunens nettsider. Aktuelle myndigheter, grunneiere og rettighetshavere ble varslet med brev eller epost. Det kom inn 14 innspill til varsel om oppstart. I planbeskrivelsen er det gjengitt et sammendrag av merknadene med kommentarer fra forslagsstiller og kommunedirektøren.

Planstatus

Planområdet ligger innenfor Visperud utviklingsområde. I kommuneplanens arealdel er Solheimveien definert som kollektivtrasé for superbuss og høystandard sykkelvei. Arealene nord for veien er avsatt til fremtidig bebyggelse og anlegg, mens arealene på sørsiden er avsatt til nåværende boligbebyggelse. Planområdet berører arealer som er omfattet av sikringssone for tunneler (H190_2) og sikringssone t-bane (H190_1).

I gjeldende reguleringsplaner er arealene nord for Solheimveien regulert til industri, mens arealene sør for veien er regulert til frittliggende småhusbebyggelse. Solheimveien er regulert til offentlig trafikkområde.

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget er et samferdselsprosjekt som skal tilrettelegge for gående og syklende langs Solheimveien, fylkesvei 1519, mellom Røykåsveien og Nordliveien vest. I dag er det etablert en kombinert gang- og sykkelvei mellom Røykåsveien og Georg Stangs vei. Mellom Georg Stangs vei og Snorres vei er det ingen løsning for myke trafikanter, og disse

må derfor bruke Are Frodes vei som går parallelt med Solheimveien. I Are Frodes vei er det blandet trafikk uten en separat løsning for myke trafikanter.

Planforslaget legger opp til at det skal etableres en sykkelvei med fortau langs hele strekningen på sørøstsiden av veien. Tiltaket berører private boligeiendommer i Are Frodes vei, og det forutsettes at det gjennomføres stripeerverv av eiendommene for å kunne gjennomføre prosjektet. For å minimere inngrepet på boligeiendommene er bredden på grøft mellom veibane og sykkelvei redusert fra 3 til 1,5 meter og det er planlagt støttemur istedenfor grøft i skulderkant flere steder på strekningen for å minimere terrenginngrepene på tilgrensende arealer. Det er også gjort noen justeringer på bredder på partier av strekningen der det er ekstra trangt.

I tillegg til arealene som må erverves langs strekningen vil det også bli behov for å ta i bruk arealer til et midlertidig bygge- og anleggsområde i forbindelse med etablering av tiltaket. Disse arealene er vist med egen hensynssone i plankartet. Bestemmelsene sikrer at arealene ryddes og settes tilbake til sitt opprinnelige formål og tilstand etter endt anleggsperiode.

Det er ikke planlagt å gjøre noen endringer på veibanen, men busstoppene ved Snorres vei er tatt med i reguleringsplanen. I østgående retning reguleres det inn et kantstopp med nødvendig venteareal for å gi bussen prioritet inn mot rundkjøringen. I vestgående retning reguleres stoppet med busslomme og leskur.

Planforslaget foreslår videre at holdeplass ved Georg Stangs vei legges ned, og plankartet er dermed utformet uten dette stoppet. Den foreslåtte nedleggelsen er gjort etter kommunikasjon med Ruter. Ruter har gjennomført en konseptvalgutredning (KVV) om kollektivtransporten på Nedre Romerike der det ble anbefalt å legge ned 4 holdeplasser mellom Oslo og Lillestrøm, hvorav Georg Stangs vei er en av dem. Dette begrunnes med for lite kundegrunnlag, kort avstand til tilgrensende holdeplasser og behov for effektivisering og behov for mer areal for å få på plass en fremtidig superbussløsning. Basert på dette har fylkeskommunen vurdert kundegrunnlag og investeringskostnader opp mot nytteverdi og kommet frem til at drift av holdeplassen ikke bør opprettholdes.

I dagens situasjon er det to eiendommer som har direkte adkomst fra sørsiden av Solheimveien. Det ene er adkomst til en privat bolig, mens den andre brukes til varelevering for Joker. Det legges opp til at begge disse avkjøringene stenges i planforslaget. For boligeiendommen vil det bli etablert ny avkjørsel fra Sigvats vei i tråd med gjeldende regulering. Etableringen er sikret i rekkefølgebestemmelsene. Varelevering for Joker vil i fremtiden benytte samme innkjøring til butikken som øvrige bilister.

Boligene langs planområdet er i dag utsatt for støy fra Solheimveien. Etablering av sykkelvei med fortau vil i utgangspunktet ikke bidra til en økning av denne støyen, men planforslagets støyrapport viser at enkelte eiendommer likevel får noe økt støy som følge av terrengendringer og fjerning av boder/uthus og eksisterende støyskjerming. Bestemmelsene sikrer at det gjennomføres tiltak på eiendommer der støynivået øker med 2dB eller mer, utover dette er det ikke stilt krav til etablering av støyskjerming langs strekningen.

Langs sørøstsiden av Solheimveien er det i dag et belte med godt etablert vegetasjon. Mye av denne vegetasjonen står tett på dagens veibane, og må derfor fjernes for å kunne gjennomføre tiltaket. Det er ikke satt krav til erstatning av vegetasjonen som fjernes i reguleringsplanen da det er lite plass til dette innenfor de offentlige arealene uten at dette medfører økt behov for erverv fra boligeiendommene. Det vil være mulig å reetablere vegetasjon inne på de private boligeiendommene, men planforslaget legger ikke føringer for dette. Videre planlegges det en oppgradering av ledningsnett langs Solheimveien i forbindelse med utbyggingen. VA-traséen er vist med egen sikringssone i plankartet, og innenfor denne sonen vil det ikke være tillatt å etablere bygninger og anlegg som kan

forhindre tilgang til og vedlikehold av ledningsnettet. Dette vil også legge begrensninger på hvor det kan etableres vegetasjon i fremtiden.

I planprosessen er det registrert forekomster av fremmede arter i planområdet. Bestemmelsene legger føringer for hvordan disse skal håndteres i anleggsprosessen for å forebygge videre spredning av artene. Det er også registrert en rødlistet ask innenfor planområdet, denne skal i henhold til bestemmelsene flyttes til en kommunal eiendom som er regulert til friområde rett ved rundkjøringen Solheimveien x Nordliveien vest. Dersom det etter en faglig vurdering viser seg at flytting ikke er mulig skal treet erstattes av 5 nyplantede trær. Disse skal i så fall plasseres innenfor det samme friområdet.

Vurdering:

Generelt vil kommunedirektøren bemerke at det planlagte tiltaket vil være svært positivt med tanke på å fremme sykkel og gange som transportform. Det vil bli vesentlig mer attraktivt og trafikksikkert å bevege seg til fots eller med sykkel langs en veldig viktig transportåre, som i dag har svært mangelfull eller ingen tilrettelegging for disse trafikantgruppene. Det er derfor svært positivt at det nå foreligger en konkret plan for dette.

Forhold til overordnede planer og føringer

Kommunedirektøren mener at planforslaget ivaretar overordnede planer og mål. Gjennomføring av sykkelvei med fortau i henhold til planforslaget kan bidra til å endre transportmiddelfordelingen slik at den blir bedre for miljøet, og oppfylle nullvekstmålet. Kommunedirektøren vurderer at dette er i tråd med statlige og regionale føringer for en miljørettet og samordnet areal- og transportplanlegging. Det er også i tråd med kommuneplanen, der trygg og miljøvennlig transport er ett av satsingsområdene. Videre er strekningen langs Solheimveien vist som kollektivtrasé for superbuss og høystandard sykkelvei i kommuneplanens arealdel, og etablering av tiltak i henhold til denne planen vil være første steg for å realisere dette. Konsekvenser for barn og unge vurderes som positive, da tiltaket tilrettelegger for bedre fremkommelighet for gående og syklende i området.

Utforming

Oppgraderingen av Solheimveien er et viktig grep med tanke på den utviklingen som er planlagt på Visperud i fremtiden. Kommunedirektøren er også positiv til at det er planlagt en separat løsning for gående og syklende. Selv om en kombinert løsning kunne ha redusert arealbehovet noe, ville dette ikke gitt den ønskede fremkommeligheten og attraktiviteten, vært negativt for trafikksikkerheten for de myke trafikantene, og ville trolig resultert i at en større andel av syklistene ville valgt veibanen fremfor sykkelveien.

Det er begrenset med plass på fylkeskommunal grunn, og som en følge av dette må det gjennomføres stripeerverv fra boligene som ligger langs sørøstsiden av Solheimveien for å muliggjøre etablering av tiltaket. For å begrense arealbehovet er bredden på grøftearealer redusert i forhold til gjeldende normer, og det er også gjort justeringer i veibredde der det er ekstra trangt mot eksisterende bebyggelse som er tenkt bevart. Kommunedirektøren mener dette framstår som fornuftige tilpasninger ut fra situasjonen på stedet.

I planprosessen er det blitt vurdert fordeler og ulemper med å plassere tiltaket på begge sider av Solheimveien, og foreslått plassering på den sørvestlige siden av veien er et resultat av en helhetlig vurdering av alternativene. Plassering på motsatt side av veien ville gitt flere utfordringer, blant annet på grunn av begrenset plass mellom dagens veibane og næringsbyggene som ville gjort det utfordrende å få til en funksjonell adkomst til byggene. Videre ligger det en bekk i rør i grøften langs veien som i henhold til føringer fra kommuneplanen skal åpnes opp. Dette ville resultert i et enda større arealbehov. Næringsarealene ligger innenfor Visperud utviklingsområde, og er tenkt å inngå i en helhetlig utvikling av Visperud i fremtiden. I den forbindelse vil det være naturlig å se på bruken av disse arealene under ett. Plassering på nordsiden ville også medført et svært

omfattende arbeid med avkjørselssanering da det av framkommelighets- og trafikksikkerhetshensyn er svært uheldig med mange kryssende avkjørsler over en slik sykkelvei, særlig til næringseiendommer av den typen som ligger i Solheimveien.

Kommunedirektøren vil også poengtere at det i dag ikke er noen boliger på nordøstre side av Solheimveien, og at det derfor er naturlig at løsning for myke trafikanter plasseres på den siden det er mest folk. Så vil det være viktig at det etableres trygge krysninger til andre siden av veien for de som skal til virksomhetene på motsatt side. I planen er det kun regulert inn to krysninger i hver sin ende av planområdet. Kommunedirektøren mener at det er litt for langt mellom disse krysningene tatt i betraktning at det ikke er en god løsning for gående og syklende mellom disse krysningene på nordøstsiden, og mener derfor at det bør etableres ett krysningspunkt til på strekningen. Reguleringsplanen åpner opp for at dette kan gjøres, men det er ikke satt krav til dette. Fylkeskommunen har egne vurderinger som må gjøres før et eventuelt krysningspunkt kan etableres, og kommunedirektøren forutsetter at dette gjøres i etterkant dersom det oppstår behov for flere krysningspunkt i fremtiden for å unngå for mye krysninger av veien mellom de etablerte krysningspunktene. Kommunedirektøren vil understreke at situasjonen på nordsiden uansett ikke er tilfredsstillende med tanke på tilrettelegging for myke trafikanter, og at det på sikt må gjøres tiltak også der. Planforslaget vurderes ikke å være til hinder for det.

Plassmangelen medfører blant annet at det er satt av lite plass til vegetasjon langs veien etter etablering av sykkelvei og fortau. Solheimveien har i dag et grønt preg med godt etablert vegetasjon langs veibanen. Kommunedirektøren mener det er uheldig at det ikke er mulig å erstatte mer av denne vegetasjonen i det nye veianlegget, men vurderer at økt bredde på veianlegget for å sikre mer vegetasjon i dette tilfellet ikke framstår som en god løsning dersom inngrep skal stå i forhold til nytteeffekten. Tilliggende arealer vil fortsatt være private hager, og de aktuelle grunneierne vil fritt kunne etablere vegetasjon og la trær vokse på sine eiendommer. Det er også satt krav i bestemmelsene til at grøftene i veianlegget skal beplantes med lavtvoksende busker og stauder fremfor gress. Dette vil bidra til å opprettholde noe av det grønne preget langs veien uten at det går utover siktforhold.

Som følge av de reduserte breddene på grøftearealene langs Solheimveien vil det ifølge forslagsstiller ikke være kapasitet til å lagre all brøytet snø i grøfter og sideterreng ved store snøfall. I planbeskrivelsen er dette foreslått løst ved at snøen i perioder blir lagret i sykkelbanen. Kommunedirektøren mener dette er en uheldig løsning da dette ikke vil bidra til ønsket tilrettelegging for gående og syklende fremfor biltrafikk. Erfaringsmessig gjør dette sykkelveien mindre brukervennlig, og syklistene blir presset over i kjøreveien eller opp på fortauet. Kommunedirektøren ser imidlertid at det i denne saken er hensiktsmessig å begrense arealbehovet for å redusere inngrepene på naboeiendommene, og at denne løsningen derfor kan aksepteres i dette tilfellet. Slik dette er beskrevet, antar kommunedirektøren at det i løpet av normale snøvintre vil være snakk om relativt begrensede perioder. Ved planlegging for omlegging av Solheimveien til kollektivtrasé for superbuss i fremtiden mener imidlertid kommunedirektøren at hele gateprofilen bør ses på samlet for å sikre framkommelighet for alle trafikanter også når det kommer store mengder snø.

Videre muliggjør gjennomføring av tiltaket en nødvendig oppgradering av eldre teknisk infrastruktur i området. Ny teknisk infrastruktur på strekningen vil også få en mer hensiktsmessig plassering under sykkelveien som vil gjøre den mer tilgjengelig for fremtidig vedlikehold og oppgradering enn med dagens trasé.

Støy

Støykart for dagens situasjon viser at nesten alle boligeiendommene langs Solheimveien ligger i sin helhet i gul eller rød støysone. Sykkelvei med fortau er ikke et tiltak som bidrar til å øke støyen på strekningen, men likevel viser støyberegninger at enkelte eiendommer får en økning i støy på mellom 1-3 dB. Dette skyldes terrengendringer samt fjerning/flytting

av boder/uthus og støyskjermer som står på eiendommene i dag.

Selv om tiltaket i utgangspunktet ikke bidrar til å generere økt støy for boligene langs Solheimveien, mener kommunedirektøren at det er flere grunner som tilsier at det hadde vært en fordel om man i forbindelse med etablering av sykkelvei med fortau på denne strekningen også hadde sikret støyskjerming for boligene langs veien. Omfanget av støysituasjonen i området er en viktig årsak til dette. Støyberegningene som følger med planforslaget, viser at gul støysone strekker seg godt inn i boligområdet både i dagens situasjon og i fremtidig situasjon. Eiendommene nærmest veien ligger i sin helhet i gul/rød støysone, men også husrekken på motsatt side av Are Frodes vei har gul støysone et godt stykke inn i på eiendommene sine. Beregningene viser også at en større andel av hagene og fasadene til boligene nærmest Solheimveien blir liggende i rød sone etter utbygging enn i dag, samtidig som disse boligene får redusert sitt uteoppholdsareal og får veianlegget, dog ikke selve støykilden, det vil si veibanen, tettere på bebyggelsen enn i dag.

Boligområdene på Thurmannskogen ligger utenfor Visperud utviklingsområde, og på nåværende tidspunkt foreligger det ingen planer om en annen utvikling av disse arealene i fremtiden. Boligene vil dermed bli liggende der med Solheimveien tett innpå seg i lang tid, og kommunedirektøren mener det hadde vært fordelaktig med en permanent og helhetlig løsning for skjerming langs strekningen istedenfor å overlate hver enkelt eier til å finne sine egne løsninger på sine eiendommer. Kommunedirektøren vil også påpeke at de fleste eiendommene i dag har godt etablert vegetasjon ut mot veien som skjermer mot innsyn og kan bidra til å redusere beboernes opplevelse av støy fra trafikken. Denne vegetasjonen vil bli fjernet ved gjennomføring av tiltaket, og det vil ta flere år før eventuell nyplantet vegetasjon får tilsvarende effekt. Konsekvensene av dette kunne også blitt redusert dersom det hadde vært planlagt støyskjerming langs strekningen da denne også ville ha skjermet mot innsyn fra sykkelvei og fortau, særlig for de eiendommene der hagene blir liggende lavere enn veibanen.

I henhold til gjeldende praksis og anbefalinger gitt i støyretningslinjen T-1442/2021 er det imidlertid ikke ansett som nødvendig å vurdere behov for støytiltak for eksisterende boliger når det etableres gang- og sykkelveier, og planforslaget forholder seg derfor til disse føringene. Det er likevel satt krav i bestemmelsene om at det skal sikres tilfredsstillende grenseverdier innendørs og på uteoppholdsarealer for boliger som får en økning på 2 dB eller mer som følge av tiltaket. Dette sikrer at de som får de største konsekvensene av utbyggingen får avbøtende tiltak, hvilket kommunedirektøren anser som positivt.

Kommunedirektøren understreker samtidig at planforslaget ikke er til hinder for at støyskjermer kan etableres i fremtiden.

Bussholdeplass ved Georg Stangs vei

I planforslaget har forslagsstiller ikke regulert inn dagens bussholdeplass ved Georg Stangs vei. Dette er gjort i samråd med Ruter basert på deres KVVU om kollektivtilbudet på Nedre Romerike. Nedleggelsen begrunnes med dårlig kundegrunnlag, samt stort arealbeslag på tilgrensende eiendom dersom det skal etableres bussholdeplass i tillegg til sykkelvei med fortau her.

Spørsmål om nedleggelse av bussholdeplasser med relativt få reisende har gjerne to sider. På den ene siden vil det være svært ugunstig for beboere, arbeidstakere og næringsdrivende innenfor bussholdeplassens nedslagsfelt, som da får lengre, eventuelt betydelig lengre, vei til nærmeste holdeplass, som igjen fører til at kollektivtilbudet kan bli mindre attraktivt for disse. På den annen side kan det bidra til å redusere reisetiden for øvrige reisende som uansett ikke bruker holdeplassen.

Kommunedirektøren viser til at Visperud og Snorres vei er de nærmeste holdeplassene. I henhold til Ruters KVVU vil avstanden mellom disse bli større enn den avstanden som er

anbefalt mellom stoppesteder. Georg Stangs vei er i dag også første holdeplass innenfor sone 2Ø, og flere reisende som skal mot Lørenskog sentrum, Ahus og Lillestrøm bruker dette stoppestedet for å redusere billett kostnadene.

Kommunedirektøren mener det er uheldig at forslagsstiller ikke har funnet plass til holdeplassen i planforslaget. Selv om Ruter planlegger å legge ned holdeplassen, mener kommunedirektøren det i utgangspunktet ville vært en stor fordel at den ikke ble regulert bort, slik at den eventuelt kunne blitt tatt i bruk igjen i fremtiden. Kommunedirektøren ser samtidig at arealbehovet, som innebærer betydelig erverv fra tilliggende tomt, for å opprettholde holdeplassen gjør at det ikke nødvendigvis er hensiktsmessig å innlemme denne i planen når den uansett er planlagt tatt ut av bruk.

Naturmangfoldloven

Kommunedirektøren har vurdert planforslaget i henhold til naturmangfoldloven, jfr. lovens § 7. Det er ikke registrert viktige lokaliteter for biologisk mangfold i området. Med dagens kunnskap vurderer kommunedirektøren at naturmangfoldet ikke blir berørt av tiltaket og finner derfor ikke grunn til å gå inn i prinsippene i §§ 8-12 i naturmangfoldloven.

Under kartleggingen ble det funnet flere forekomster av uønskede fremmede arter langs Solheimveien som vil kunne spre seg kraftig i forbindelse med anleggsarbeider. Flere av disse er i kategorien SE, «svært høy risiko». I henhold til naturmangfoldloven § 28 skal den som setter i verk virksomhet eller tiltak som kan medføre spredning av fremmede arter treffe tiltak for å hindre dette. Det er satt krav om utarbeidelse av tiltaksplan for håndtering av fremmede arter samt krav til anleggsperioden som skal ivareta dette.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Politisk behandling av saken

21.03.2024 Rådet for personer med funksjonsnedsettelse

Møtebehandling:

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 legges detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest – sykkelvei med fortau, som vist på plankart markert 2022005, med tilhørende bestemmelser ut til offentlig ettersyn.

Enstemmig vedtatt

Vedtak i rådet for personer med funksjonsnedsettelse, sak 010/24:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 legges detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest – sykkelvei med fortau, som vist på plankart markert 2022005, med tilhørende bestemmelser ut til offentlig ettersyn.

21.03.2024 Eldrerådet

Møtebehandling:

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 legges detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest – sykkelvei med fortau, som vist på plankart markert 2022005, med tilhørende bestemmelser ut til offentlig ettersyn.

Votering:

Enstemmig vedtatt.

Vedtak i eldrerådet, sak 007/24:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 legges detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest – sykkelvei med fortau, som vist på plankart markert 2022005, med tilhørende bestemmelser ut til offentlig ettersyn.

04.04.2024 Miljø, samferdsel og teknisk utvalg

Møtebehandling:

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 legges detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest – sykkelvei med fortau, som vist på plankart markert 2022005, med tilhørende bestemmelser ut til offentlig ettersyn.

Lisa Kara Frøyland (MDG) fremmer følgende utsettelses forslag - sak 024/24

Saken sendes tilbake til administrasjonen for å forberede flere alternative plasseringer av gang- og sykkelvei, for eksempel den ene på nordsida av Solheimveien og den andre via dagens omdirigering av gående og syklende via Snorres vei/Are Frodes vei/Georg Stangs vei.

Utvalget ber om å ha en befarings.

Votering:

Enstemmig vedtatt.

Vedtak i miljø, samferdsel og teknisk utvalg, sak 024/24:

Saken sendes tilbake til administrasjonen for å forberede flere alternative plasseringer av gang- og sykkelvei, for eksempel den ene på nordsida av Solheimveien og den andre via dagens omdirigering av gående og syklende via Snorres vei/Are Frodes vei/Georg Stangs vei.

Utvalget ber om å ha en befarings.

10.04.2024 Formannskapet

Møtebehandling:

Lisa Kara Frøyland (MDG) fremmet følgende motforslag på vegne av MDG:

Saken sendes tilbake til administrasjonen for å forberede flere alternative plasseringer av gang- og sykkelvei, for eksempel på nordsida av Solheimveien og via dagens omdirigering av gående og syklende om Snorres vei/Are Frodes vei/Georg Stangs vei.

Votering:

For: 3 (MDG, KrF, Sp)

Mot: 10 (Frp, V, SV, Ap, H)

Ikke vedtatt.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 legges detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest – sykkelvei med fortau, som vist på plankart markert 2022005, med tilhørende bestemmelser ut til offentlig ettersyn.

Votering:

For: 10 (Frp, V, SV, Ap, H)

Mot: 3 (MDG, KrF, Sp)

Vedtatt.

**Lisa Kara Frøyland (MDG) fremmet mindretallsanke på vegne av MDG, KrF og Sp.
Saken sendes derfor videre til sluttbehandling i kommunestyret 17.april.**

Vedtak i formannskapet, sak 028/24:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 legges detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest – sykkelvei med fortau, som vist på plankart markert 2022005, med tilhørende bestemmelser ut til offentlig ettersyn.

Lisa Kara Frøyland (MDG) fremmet mindretallsanke på vegne av MDG, KrF og Sp.
Saken sendes derfor videre til sluttbehandling i kommunestyret 17.april.

17.04.2024 Kommunestyret

Møtebehandling:

Kanwal Arzoo Suleman (PS) reiste spørsmål om sin habilitet fordi hennes foreldre bor i området for detaljreguleringsplanen. Representanten ble erklært inhabil i henhold til forvaltningsloven §6 første ledd bokstav b og fratrådte ved behandlingen av saken.

Lisa Kara Frøyland (MDG) fremmet følgende utsettelsesforslag:

Saken sendes tilbake til administrasjonen for å forberede flere alternative plasseringer av gang- og sykkelvei, for eksempel på nordsida av Solheimveien og via dagens omdirigering av gående og syklende om Snorres vei/Are Frodes vei/Georg Stangs vei.
Det settes opp en befaring for partigruppene.

Votering

For: MDG, SP, KRF, K (6)

Mot: H, AP, FRP, SV, PS, V, R (39)

Ikke vedtatt

Formannskapets innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 legges detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest – sykkelvei med fortau, som vist på plankart markert 2022005, med tilhørende bestemmelser ut til offentlig ettersyn.

Lisa Kara Frøyland (MDG) fremmet følgende motforslag:

Administrasjonen utarbeider flere mulige alternativer til plasseringer av gang- og sykkelvei, for eksempel på nordsida av Solheimveien og via dagens omdirigering av gående og syklende om Snorres vei/Are Frodes vei/Georg Stangs vei.
Det settes opp en befaring for partigruppene.

Votering

Formannskapets innstilling ble satt opp mot motforslag fra Lisa Kara Frøyland.

Formannskapets innstilling fikk 39 stemmer (H, AP, FRP, SV, PS, V, R)

Motforslaget fikk 6 stemmer (MDG, SP, KRF, K)

Formannskapets innstilling ble vedtatt.

Knut Berg (H) fremmet følgende tilleggsforslag:

Utbygger må bekoste revegetering av private tomter mot veien.

Enstemmig vedtatt

Vedtak i kommunestyret, sak 039/24:

1. Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 legges detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest – sykkelvei med fortau, som vist på plankart markert 2022005, med tilhørende bestemmelser ut til offentlig ettersyn.
2. Utbygger må bekoste revegetering av private tomter mot veien.

Lørenskog, 18.06.2025
etter fullmakt

Kirsten Sannerhaugen
assisterende direktør teknisk