

Planbeskrivelse

Detaljreguleringsplan for Marcus Thranes vei 2-6



Illustrasjon: Blaar AS

Plan-ID: 2016-6

Forslagsstiller: Marcus Thranes vei 2 Eiendom AS

Konsulent: Arcasa Arkitekter AS

Datert: 20. desember 2019, sist revidert av Lørenskog kommune 30. mars 2020

Innhold

Bakgrunn.....	3
Saksgang	3
Kunngjøring.....	3
Vurdering av forskrift om konsekvensutredning og utarbeidelse av planprogram	3
Tidligere politiske vedtak	3
Dialogfase	3
Beskrivelse av planområdet.....	4
Beliggenhet	4
Eierforhold.....	4
Eksisterende bebyggelse	4
Omkringliggende områder	5
Landskap og vegetasjon.....	5
Naturmangfold.....	5
Kulturminner.....	5
Universell utforming.....	6
Trafikkforhold	6
Kollektivtransport.....	6
Teknisk infrastruktur	6
Renovasjon	6
Sosial infrastruktur.....	6
Miljøfaglige forhold	6
Geoteknikk - grunnforhold	7
Flom	8
Forurensning	8
Risiko- og sårbarhet	8
Juridiske/eiendomsrettslige forhold	9
Planstatus	9
Rikspolitiske retningslinjer	9
Kommuneplan for Lørenskog 2015 – 2026.....	9
Kommunedepplan for Ødegården	10
Parallelloppdrag for Lørenskog stasjonsområde.....	11
Reguleringsplan	12
Planer for tilgrensende områder	12
Pågående planarbeid	13
Beskrivelse av planforslaget.....	13
Hovedgrep.....	13

Formål og arealstørrelser	13
Hensynssoner	13
Utnyttelsesgrad	13
Plassering og høyder	14
Utforming.....	14
Uteoppholdsarealer	15
Leilighetsfordeling	16
Trafikk, adkomst og varelevering.....	16
Parkering.....	17
Renovasjon	17
Overvannshåndtering	18
Støy.....	18
Vibrasjonsstøy.....	19
Flom	19
Risiko- og sårbarhet	19
Forhold for barn.....	20
Universell utforming.....	20
Rekkefølgekrav	20
Konsekvenser av planforslaget.....	20
Konsekvenser ifht. overordnede planer og mål.....	20
Tidligere vedtak i saken.....	21
Friluftsliv	21
Støy.....	21
Konsekvenser for natur og miljø	21
Risiko og sårbarhet	22
Samfunnsmessige konsekvenser	22
Økonomiske konsekvenser	22
Juridiske konsekvenser	22
Utbyggingsavtale.....	23
Framdrift.....	24
Bemerkninger	24

Bakgrunn

Planforslaget fremmes av ARCASA arkitekter as på vegne av Marcus Thranes vei 2 Eiendom AS.

Høsten 2015 ble det sendt inn et planinitiativ for utvikling av eiendommene med bolig og forretning. Teknisk utvalg vedtok i møte 24. november 2016 at det kan utarbeides et planforslag for eiendommene på følgende vilkår:

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

Hensikten med planen er å regulere området for bolig og forretning. Planområdet er i dag uregulert. Det planlagte tiltaket er å oppføre et leilighetskompleks med 65 boenheter i 3 – 5 etasjer over en sokkeletasje med parkering øst på planområdet, og et forretningsbygg med egen parkeringsetasje i vest. Boligenes uteoppholdsareal vil bli etablert på taket til sokkeletasjen og over forretningsbygget/parkeringsetasjen. Eksisterende bebyggelse forutsettes revet.

Saksgang

Kunngjøring

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 20. januar 2017 i Romerikes Blad og på kommunens hjemmesider. Grunneiere og rettighetshavere ble varslet ved brev.

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.

Tidligere politiske vedtak

Teknisk utvalg fattet i møte 24. november 2016, sak 110/16, følgende vedtak:

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

Planforslaget kan fremmes på følgende vilkår:

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

Dialogfase

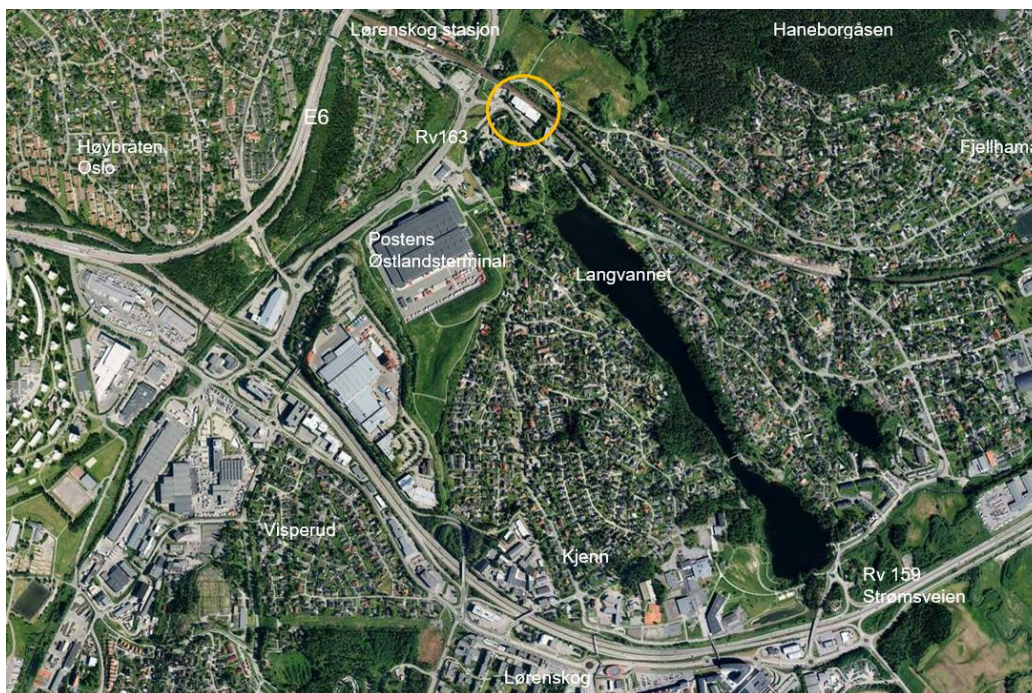
Prosjektet er revidert i flere omganger for å ivareta hensynet til skjerming mot støy på en bedre måte.

Tiltak som er innarbeidet for å håndtere støysituasjonen innebærer reduserte høyder, sammenkobling av bebyggelsen mot nordøst og forslag om etablering av en rekke med lavere bebyggelse mot Marcus Thranes vei.

Beskrivelse av planområdet

Beliggenhet

Planområdet ligger nær fylkesgrensen til Oslo, sentralt plassert ved Lørenskog stasjon og riksvei 163 (Lørenskogveien). I nord avgrenses planområdet av jernbanen og av fylkesvei 1522 (Marcus Thranes vei) i sør. I vest grenser planområdet til Haneborgveien med undergang under jernbanelinjen. Mot sørøst, grenser planområdet til et mindre høydedrag med eldre boligblokkbebyggelse bakenfor. Områdene videre østover består hovedsakelig av småhusbebyggelse i tillegg til noe næringsvirksomhet langs jernbanen.



Området med planområdet innringet (Fotokilde: Google Maps)

Eierforhold

Planområdet utgjør 8 054 m² og omfatter følgende eiendommer og eiere.

Gnr./bnr.	Eiendommens adresse	Eier	Areal som inngår i planområdet (m ²)
107/1762	Marcus Thranes vei 2	Marcus Thranes vei 2 Eiendom AS	3 551 m ²
106/18	Marcus Thranes vei 6	Harald Krogsæter AS	3 616 m ²
150/38	Marcus Thranes vei (del av veigrunn)	Viken fylkeskommune	453 m ²
150/39	Marcus Thranes vei (del av veigrunn)	Viken fylkeskommune	433 m ²

Eksisterende bebyggelse

Eksisterende bebyggelse er en lagerbygning på ca. 2 930 m² med avkjørsel fra Marcus Thranes vei. Lagerbygningen er oppført i én høy etasje, har flatt tak og er kledd med korrugerte stålplater. Den er ikke bevaringsverdig og er tenkt revet ved gjennomføring av detaljreguleringen.

Eksisterende bygning er ikke spesielt synlig fra lang avstand, men ligger på en forhøyning i landskapet noe som gjør den relativt synlig i nærområdet. Eiendommenes ubebygde areal består ellers i stor grad av asfalterte flater.



Eksisterende bebyggelse på tomteområdet, sett fra krysset Marcus Thranes vei x Haneborgveien.

Omkringliggende områder

Nordre del av Lørenskog kommune er en del av et sammenhengende forstadsbelte nordøst for Oslo og ligger mellom Nordmarka og Østmarka. Viktige gjennomfartsårer i øst-vestgående retning både for bil og jernbane preger området.

Området har en blandet bebyggelsesstruktur og arealbruk, herunder større boligområder med blokker og småhus, næringsbygg og senterbebyggelse.

Planområdet ligger i et transformasjonsområde ved Lørenskog stasjon. Nord for jernbanen, er større områder rundt Skårer-Ødegården nylig utbygd eller under utbygging, med boliger i form av blokkbebyggelse, næring og tjenesteyting. Noe lenger nord ved Luhrtoppen er Lørenskog Vinterpark under utvikling.

Landskap og vegetasjon

Byggetomten heller svakt mot vest. I den østre delen av planområdet stiger terrenget til en kulle som skiller planområdet fra naboeiendommen i øst. Planområdet har dermed gode solforhold både på dag- og kveldstid.

Vis-à-vis planområdet i sør går Ellingsrudelva frem til Langvannet, begge med tilhørende offentlige friområder. Planområdet har i mange år vært disponert til næringsvirksomhet og har derfor lite grønnstruktur, men det finnes noe vegetasjon på høydedraget i sørøst og kantvegetasjon mot Marcus Thranes vei.

Naturmangfold

Ifølge Miljøstatus.no er det ikke registrert verneverdige naturmiljøer, rødlistede eller svartlistede arter innenfor planområdet. Vegetasjonen på eiendommen er heller ikke vurdert til å ha noen spesiell betydning som leveområder for planter og dyr.

Kulturminner

Det er ikke registrert noen kulturminner innenfor planområdet.

Universell utforming

Eksisterende anlegg i planområdet er ikke spesielt tilrettelagt med tanke på universell utforming. Tomteområdet stiger svakt fra vest mot øst, men er lett tilgjengelig og fremkommelig for bevegelseshemmede.

Trafikkforhold

Planområdet har adkomst fra Marcus Thranes vei. Marcus Thranes vei er en 2-felts vei med ensidig fortau. Veien grenser til planområdet i sørvest og har status som fylkesvei. Veien er 3,8 kilometer lang og går mellom Robsrud og Fjellhamar.

Haneborgveien er en kommunal vei som går parallelt med planområdet fra rundkjøringen i vest, videre under kulverten og fortsetter nord for jernbanen frem til Fjellhamar.

Kollektivtransport

Nærmeste holdeplass for kollektivtransport er Lørenskog jernbanestasjon med spor for hovedbanen og VY lokaltog, der kun lokaltog har av- og påstigning. Ved togstasjonen stopper tre ulike busser - bussrutene 25 (Lørenskog stasjon-Majorstua), 67 (Lørenskog sentrum-Økern T) og 120 (Gullhaug-Tømte-Grorud-Blindern).

Et gang- og sykkelveinett som er en del av et større gang- og sykkelveisystem er etablert ved Lørenskogveien og sørvestre del av Marcus Thranes vei og fører videre til Lørenskog stasjon.

Teknisk infrastruktur

Kommunale vannledninger som tidligere gikk over eiendommen, er nylig lagt om lenger ut mot Haneborgveien. Rørtraséen går nå innenfor eiendomsgrensen til utbyggingstomten langs veien og videre i undergangen under jernbanesporet.

Renovasjon

Næringsvirksomheten på planområdet har egen ordning for renovasjon.

Sosial infrastruktur

Planområdet ligger innenfor Luhr skolekrets. Luhr skole er en 3-parallell barneskole for 1.-7. klasse.

Det er fem barnehager i nærheten av planområdet. Den nærmeste barnehagen er Framtia barnehage, som er en 6-avdelings barnehage med barn i alderen 0-6 år. Videre finnes Bambi familiebarnehage ved Lørenskog stasjon for 8 barn i alderen 0-3 år, Langgrunna familiebarnehage i Fjellveien 2 B for 4 barn fra 1-3 år, Margareta barnehage i Haneborgveien 28 med 1 småbarnsavdeling og 2 avdelinger for 2-6 åringer og Lørenskog familiebarnehage i Myrveien 9 for barn i alderen 0-3 år.

Nærmeste ungdomsskoler er Fjellsrud og Kjenn.

Miljøfaglige forhold

Solforhold

Planområdet faller svakt mot vest, og har ingen høy bebyggelse eller høydedrag i sørlig eller vestlig retning. Det er derfor gode solforhold på planområdet både på dag og kveldstid.

Støy

Planområdet grenser til både vei og jernbane. Både jernbanen og veianlegget vest for planområdet generer støy over anbefalte grenseverdier på deler av planområdet.

Luftkvalitet

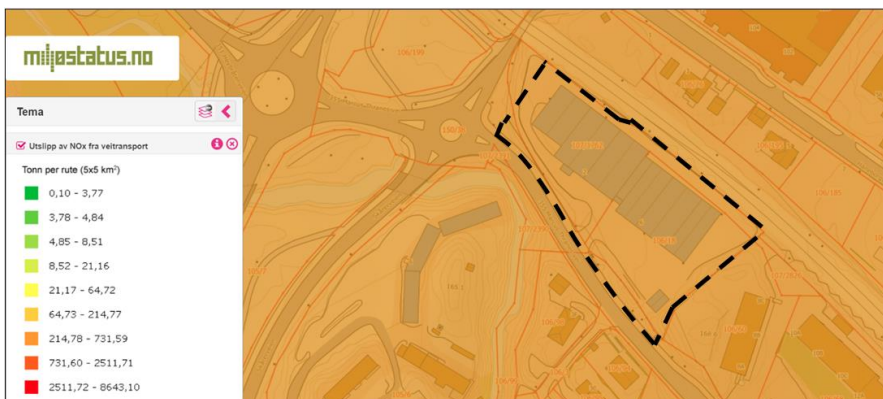
Planområdet ligger innenfor et område som av Miljøstatus.no er registrert å ha en konsentrasjon av svevestøv (PM10) fra veitransport med verdier mellom 2,04 – 7,30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Ut ifra Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520, er grenseverdien mellom 35 – 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Ifølge registreringer av Miljøstatus.no for svevestøv (PM10) fra veitransport, ligger disse resultatene innenfor grenseverdiene.

Planområdet ligger innenfor et område som av Miljøstatus.no er registrert å ha en konsentrasjon av utslipp av NOx fra veitransport med verdier mellom 64,73 – 214,77 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



Svevestøv PM10 (veianlegg) med planområdet avmerket (Kilde: miljøstatus.no)



Utslipp av NOx (veitransport) med planområdet avmerket (Kilde: miljøstatus.no)

Radon

Aktsomhetskart over radon viser at utbyggingstomten ligger i et område med moderat til lav forekomst.

Geoteknikk - grunnforhold

Ifølge utarbeidet rapport fra Cowi, ligger planområdet under marin grense. Kvartærgeologiske kart viser at planområdet ligger i områder med tykke havavsetninger og fyllmasser. Området mot øst har

Juridiske/eiendomsrettslige forhold

Prosjektet har tidligere avgitt eiendom for bygging av undergang under jernbanen. Det er satt i gang forhandlinger om fordeling av ansvar for gjennomføring og utbyggingskostnader for ny infrastruktur mellom kommunen og utbygger.

Forslagsstiller har kun hånd om den ene eiendommen, men grunneier i Marcus Thranes vei 6 er innforstått med at det er startet opp regulering av eiendommen og er på utkikk etter nye lokaler. Det jobbes med avtale for oppkjøp av eiendommen Marcus Thranes vei 6.

Planstatus

Rikspolitiske retningslinjer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging legger føringer for samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen ved at det bør fremmes kompakte byer og tettsteder, og legges til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet.

I henhold til retningslinjene skal det legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i arealplanleggingen. Der samordnet planlegging av utbyggingsmønster og transportsystemer tar sikte på å begrense transportbehovet. Som en konsekvens av dette bør utbygging skje ved at bygging skjer innenfor bebygde områder. Det legges samtidig vekt på bevaring av grøntstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter og at hensynet til gode bomiljøer skal vektlegges.

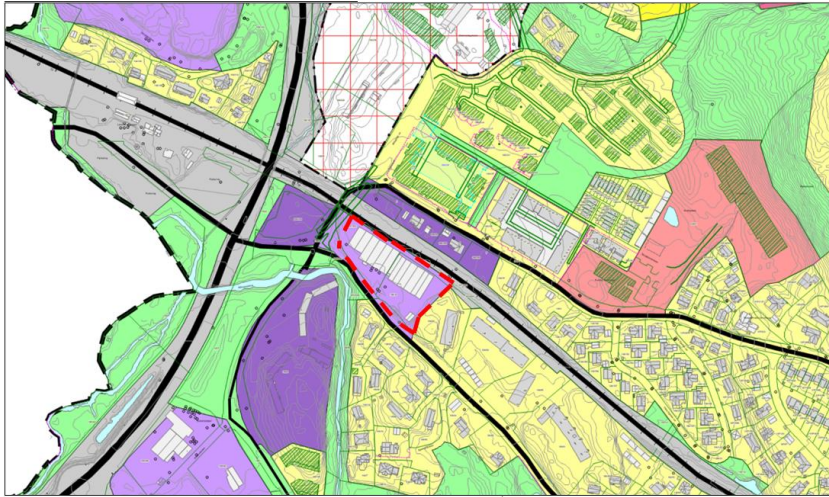
I regioner eller områder der befolkningstettheten kan gi grunnlag for kollektivbetjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal det ved utformingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportsystemer. Sykkel som transportsystem og hensynet til gående og bevegelseshemmede skal tillegges vekt.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser setter mål for krav til utforming av arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge. Slike arealer skal sikres mot trafikk, støy og annen helsefare og det skal være områder som egner seg for lek og opphold hele året. Dersom arealer som er avsatt med tanke på lek, eller uregulerte arealer som barn bruker som lekeareal, blir omdisponert, skal det skaffes fullverdig erstatning.

Kommuneplan for Lørenskog 2015 – 2026

I kommuneplanen er planområdet avsatt til næringsvirksomhet. Planområdet ligger innenfor retningslinjeområdet Ødegården. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.



Utsnitt av kommuneplanens arealplan med planområdet avmerket.

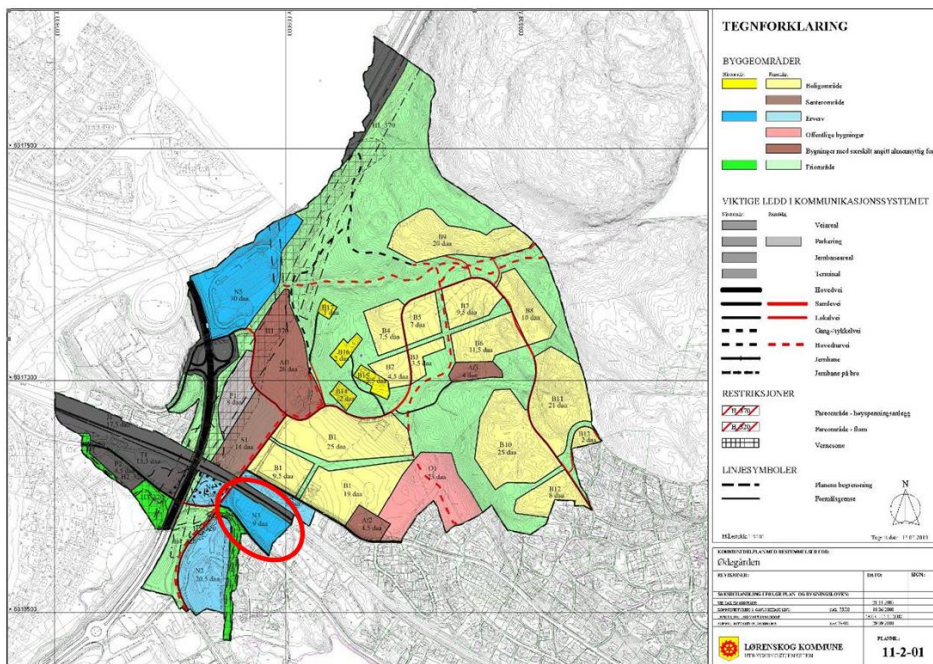
Kommuneplanens overordnede arealstrategi åpner for at jernbaneaksen videreutvikles og at det fortettes rundt eksisterende stasjoner. Lørenskog stasjon skal videreutvikles som stasjonsby/kollektivknutepunkt og lokalsenter med boliger, næring, regionale idrettsfunksjoner/-haller.

Fortauet langs Marcus Thranes vei utgjør del av et viktig turdrag i nord-sørgående retning og er koblet til et lengre turveisystem langs Langvannet, ned til Rådhusparken og videre via Knattenkrysset sør for Langvannet. Gangforbindelsen nordover fører til Skårer-Ødegården, opp til Haneborgåsen og Gjelleråsen.

Hensynssone H_190-1 - *andre sikringssoner (restriksjoner for anlegg i grunnen)*, omfatter deler av planområdet.

Kommunedelplan for Ødegården

Planområdet utgjør felt N3 i planen, som er avsatt til *erverv - nåværende*.



Kommunedelplanens plankart med planområdet angitt med rød ring. (Kilde: Lørenskog kommune)

Planen angir følgende rammer for Felt N3:

- Tomteutnyttelse inntil %-BRA = 200 %
- Bebyggelse i inntil 6 etasjers høyde
- Feltet skal benyttes til næringsformål (kontor)

Videre sier kommunedelplanen at reguleringsplan i området skal angi krav og tiltak innenfor temaene støy, vibrasjoner, luftforurensning og strukturlyd.

All utforming av ny bebyggelse skal bidra til utvikling av området som en bymessig struktur, samtidig som strukturen skal løses opp og formidle overgangen mellom det urbane og Marka.

I næringsområdene (N1-N4) skal nye bygninger og anlegg ha fasader orientert mot vei/gate. Ved behandling av plan- og byggesaker skal bebyggelsens fjernvirkning utredes.

Alle offentlige veier, unntatt Lørenskogveien, skal planlegges med tosidig fortau eller gangvei. Åpne arealer mellom vei og langs veianlegg skal behandles parkmessig.

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

Parallelloppdrag for Lørenskog stasjonsområde

Det har vært utført et parallelloppdrag i regi av kommunen for å belyse mulige utbyggingsstrategier for Lørenskog stasjonsområde. Marcus Thranes vei 2-6 har i den prosessen blitt sett på i sammenheng med arealene langs jernbanen østover og tomtene i nord og syd. Prosessen ble oppsummert i rapporten Lørenskog stasjonsområde – «fra stasjon til sted», med råd og retningslinjer for utvikling av området. Dette ble vedtatt av kommunestyret 13. mars 2019, sak 34/19. Følgende vedtak ble fattet:

1. *Det er gjennomført et parallelloppdrag for Lørenskog stasjonsområde og utarbeidet et visjonsdokument som legger føringer for fremtidige planer og utredninger på overordnet nivå. For å sikre en helhetlig utvikling av Lørenskog stasjonsområde legges, i samsvar med anbefalinger i denne sak, følgende føringer til grunn for fremtidige planer og utredninger:*
 1. *Det skal utvikles et nytt byrom, «Banegaten», som et samlende grep for området. «Banegaten» skal skape en opplevelse av helhet og sammenheng, og redusere trafikale barrierer.*
 2. *Vassdragene med tilhørende grøntområder skal utvikles som fleksible aktivitetssoner, med turstier og anlegg for overvannshåndtering.*
 3. *Bygg om rundkjøringen ved Marcus Thranes vei/Skårerveien til et bymessig kryss. Oppgrader de tilstøtende veiene til bymessig gateutforming. Skårerveien/Ødegårdsveien skal framstå som hovedgaten i området.*
 4. *Det skal utvikles en sammenhengende gang/sykkelvei som knytter stasjonsområdet sammen, og skaper gode overganger mellom Lørenskog sentrum, Snøporten og jernbanestasjonen.*
 5. *Bebyggelse langs «Banegaten» skal ha moderat utnyttelse og gi kvalitet og innhold til det nye byrommet, og det skal utvikles en førsteetasjestrategi for området.*
 6. *Kommunens tomt gnr.105, bnr 6, også kalt «Limtomta» ligger sentralt plassert og bør utvikles i tråd med stasjonsområdets identitet og kommunens behov for fellesfunksjoner.*

7. Utred muligheten for å grave ned høyspentlinjen, eller alternativt løfte den høyere med skulpturelle master, for å sikre en helhetlig utvikling av området i tråd med visjonen.
8. Ved fremtidige reguleringsprosesser i Lørenskog stasjonsområde, avsettes 1. etg ut mot gater til nærings- og serviceformål - det reguleres ikke til boliger i 1. etg som vender ut mot gateplan.
2. Følgende tre tiltak prioriteres først ved gjennomføring av den helhetlige utviklingen:
 - Igangsett forprosjekt «Banegaten» for å vurdere kostnader, tekniske løsninger og arkitektonisk utforming.
 - Utarbeid en gatebruksplan for stasjonsområdet, med trafikkanalyse som grunnlag.
 - Igangsett forprosjekt «vassdrag og blågrønne aktivitetssoner» og utred overvanns- og flomsituasjonen i området.
3. Kommunestyret ber om at det legges til rette for bruk av VR-teknologi i medvirkningsprosesser større byggesaker og reguleringssaker, som for eksempel Lørenskog stasjonsområde.
4. Det legges til rette for bruk av VR-teknologi i den politiske behandlingen av større reguleringssaker.
5. Kommunestyret ber om en rapport fra erfaringen fra bruk av VR-teknologi i løpet av 2020.

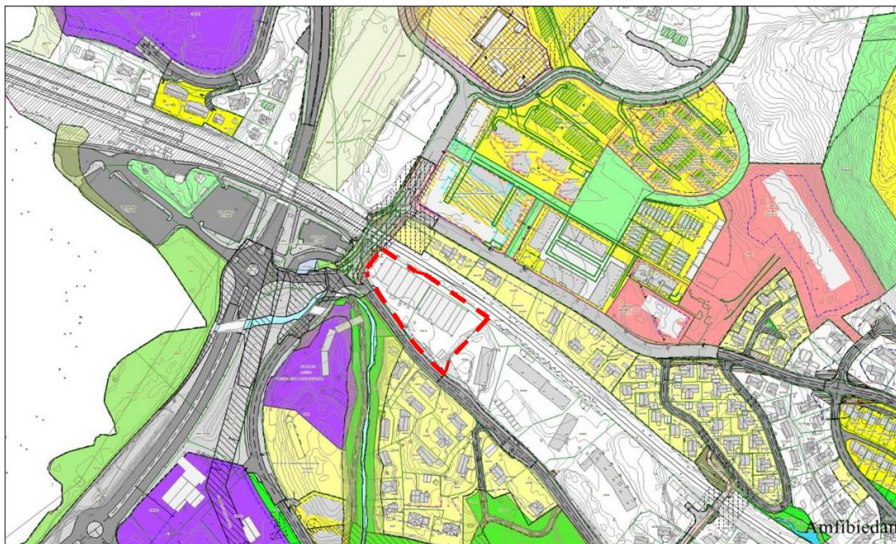
Pendlerparkering er viktig i en kommune som vil fremme bruk av kollektivtilbudet inn til Oslo og mot Lillestrøm.

Planene for området rundt Lørenskog stasjon må derfor inkludere planer for pendlerparkering, primært under jorda.

Det gjennomføres en "skiltnummerundersøkelse" ved Lørenskog stasjon som sier hvor bilene kommer fra. (jf. Ski.)

Reguleringsplan

Planområdet er i dag uregulert.



Gjeldende reguleringssituasjon med planområdet markert med rød stippet strek (Kilde: Lørenskog kommune)

Planer for tilgrensende områder

Følgende reguleringsplaner grenser til planområdet:

- Reguleringsplan 22-3-12, Fortau langs del av Skårerveien og Marcus Thranes vei, ikraft 19.08.1976

- Reguleringsplan 23-3-08, Lørenskogveien fra Visperud til Marcus Thranes vei, ikraft 24.10.2006
- Detaljregulering 028, Haneborgveien undergang, ikraft 07.09.2016. Den erstatter delvis reguleringsplan 21-3-08, Lørenskogveien fra Visperud til Marcus Thranes vei.

Pågående planarbeid

Ingen.

Beskrivelse av planforslaget

Hovedgrep

I planforslaget legges det opp til etablering av en forretning i kombinasjon med boliger i blokk og rekkehus. Forretningen planlegges vest på området, mens boligene skal ligge i øst.

Planforslaget forutsetter at eksisterende bebyggelse på eiendommen rives og at eksisterende terreng bearbeides.

Formål og arealstørrelser

Planområdet utgjør følgende formål og arealstørrelser.

Ny bebyggelse over terreng	9 500 m ² BRA
Ny bebyggelse under terreng	2 400 m ² BRA

Arealformål	Arealstørrelse
Boligbebyggelse – blokkbebyggelse	3310 m ²
Boligbebyggelse – konsentrert småhusbebyggelse	487 m ²
Bolig/forretning	2611 m ²
o _Gatetun	717 m ²
o _Fortau	388 m ²
f _Torg	458 m ²
Annen veigrunn - grøntareal	82 m ²

Hensynssoner

Det ligger en avløpstunell under deler av planområdet. For å sikre at denne ikke blir påvirket av utbyggingen er det lagt inn en hensynssone med tilhørende bestemmelser som sikrer at denne ikke blir berørt av utbyggingen. Ledningseier må gi spesiell tillatelse ved arbeid innenfor en sone på 20 meter fra tunellen. Hvis det skal gjennomføres sprengningsarbeider innen 50 meter fra ledningen må ledningseier varsles.

Utnyttelsesgrad

Bolig- og næringsarealer kan samlet utgjøre maksimalt 11 900 m² BRA avsatt til bebyggelse, herav forretning kan utgjøre inntil 1 900 m² BRA.

Boder, ramper, transportarealer, trafo, ventilasjonsanlegg og tekniske rom helt eller delvis under terreng er ikke med i beregningsgrunnlaget.

Plassering og høyder

Bebyggelsen skal oppføres innenfor byggegrenser og maksimale kotehøyder som angitt på plankartet. Balkonger og karnapper tillates å gå ut over byggegrensen med inntil 1,5 meter. Begrepet «gå ut over» indikerer at balkonger kan understøttes av søyler.

På planområdet østre del er det planlagt boligbebyggelse i form av blokker og rekkehus med tilhørende anlegg. Innenfor arealformålet bolig planlegges to boligblokker lagt i vinkel mot hverandre samt en rekke med rekkehus ut mot veien. Boligene etableres på en underjordisk parkeringsetasje.

Boligblokkene tillates oppført i 4 - 5 boligetasjer over terrengnivå. Boligblokkene er gitt en maks. kotehøyde på kote +179,0. Bebyggelsen skal ha flatt tak, og trappes ned en etasje til kote +175,5 mot sør og vest. I tillegg tillates takoppbygg med heis og trapp for tilgang til takterrassen.

Rekkehusbebyggelsen langs Marcus Thranes vei tillates oppført i 2-3 etasjer med en maksimal høyde på kote +172,0. Rekkehusbebyggelsen skal ha innganger som henvender seg mot Marcus Thranes vei.

All ny boligbebyggelse skal ligge minimum 20 meter fra jernbanens nærmeste spormidte. Avstand til jernbanen er drøftet med Bane Nor i møte 11. april 2018. Parkering for boliger etableres i underjordisk parkeringsetasje.

På den vestre delen av planområdet er det innenfor arealformålet bolig/forretning planlagt oppført en forretning i én høy etasje med en tilhørende parkeringsetasje over. Bygningsvolumet skal ha flatt tak som benyttes til utearealer og er gitt en maksimal høyde på kote +166,0.

Forretningsbebyggelsen legges minimum 15 meter fra jernbanens nærmeste spormidte.

Det har vært avholdt egne møter med Statens vegvesen vedrørende byggegrenser mot Marcus Thranes vei. For å ivareta bedre skjerming av boliger og utearealer mot støy er det foreslått bebyggelse langs Marcus Thranes vei som tangerer og på et punkt går ut over eiendomsgrensen mot veien. Det samme gjelder for forretningsbygget som har en utkragning i det sørvestre hjørnet. Forslaget er blitt forelagt Statens vegvesen og kommentert i møtereferat datert 13. desember 2019.

Utforming

Boligbebyggelsen består av tre volumer som legges i vinkel og skjermer eget uteoppholdsareal som er vendt mot sørvest. Underliggende parkeringsetasje ligger hovedsakelig under terreng og danner et grønt lokk.

Forretningsvolumet er vist i én etasje med en parkeringsetasje over, der parkeringen skjer i lukket anlegg. Volumet legges parallelt med Marcus Thranes vei og jernbanen, og knyttes til boligbebyggelsens parkeringsetasje. Forretningens inngangsfasade vendes mot Haneborgveien.

Bebyggelsen oppføres i ulike høyder, med avtrapping fra nord til sør. Bebyggelsen gis et modernistisk uttrykk med flate tak, og det etableres private og felles takhager og takterrasser. Rekkverk og andre bygningsdeler i tilknytning til terrassene skal utformes som del av bygningens helhetlige arkitektoniske uttrykk.

Plassen foran forretningsbygget tilfører området en ny møteplass og skal opparbeides med materialer av høy kvalitet. Plassen skal ha benker, beplantning og sykkelparkering.

Uteoppholdsarealer

I henhold til kommuneplanen er minste tillatte uteoppholdsareal (MUA) for bolig i blokkbebyggelse settes til 35 m² per boenhet og 50 m² for konsentrert småhusbebyggelse (rekkehusene). Felles takterrasser og inntil 7 m² av private balkonger tas med i beregningen. I forhold til antall planlagte boenheter vil det dermed være behov for 2350 m² MUA med støynivå under 60 Lden dB.

Uteoppholdsarealet i planområdet østre del og uteareal på tak over forretningsbygg danner et sammenhengende grøntareal. Utearealene skal fremstå som et grønt og frodig anlegg, opparbeidet med høy kvalitet både med hensyn til utforming og brukbarhet. Det vil gis et sammenhengende, helhetlig preg med variert beplantning og hvor overvannshåndtering inngår som et integrert opplevelseselement og gir tilleggsverdi. Det skal legges til rette for lek og opphold for beboere i alle aldersgrupper.

Foretatt støyfaglig vurdering viser at relevante støykrav kan oppfylles både på terreng og på takarealer.



Uteoppholdsareal i illustrasjonsprosjektet, ill. Arcasa arkitekter as

I henhold til illustrasjonsprosjektet tilfredsstiller følgende arealer kravet til støynivå i tabell 3 i T-1442/16:

Uteoppholdsareal	1960 m ²
Felles takterrasser	333 m ²
Balkonger 5 m ² x 56 stk.	280 m ²
Sum uteoppholdsareal (MUA)	2573 m ²

I reguleringsbestemmelsene kreves en godkjent utomhusplan for utearealer innenfor byggeområdet. Hensikten er å sikre at det etableres attraktive og varierte uteoppholdsarealer.

Interne gangveier til boliginngangene skal kunne brukes av tilbringertjenester, renovasjonsbil og flyttebiler. Lekeapparater og konstruksjoner/terrengformasjoner som også vil fungere som

dreneringsbed/basseng for innsamling av overvann i tilfelle ekstrem nedbør skal vises på utomhusplanene. I tillegg må planene illustrere at universell utforming (atkomst/tilgjengelighet), stigningsforhold, overvannshåndtering og avfallshåndtering er ivaretatt.

Der det etableres felles takterrasser skal disse utformes som grønne takhager med variert beplantning i størrelse og arter, og ha innslag av fast møblering. Alle boenheter i prosjektet vil i tillegg til fellesarealer ha egen balkong eller privat uteareal på terreng.

Leilighetsfordeling

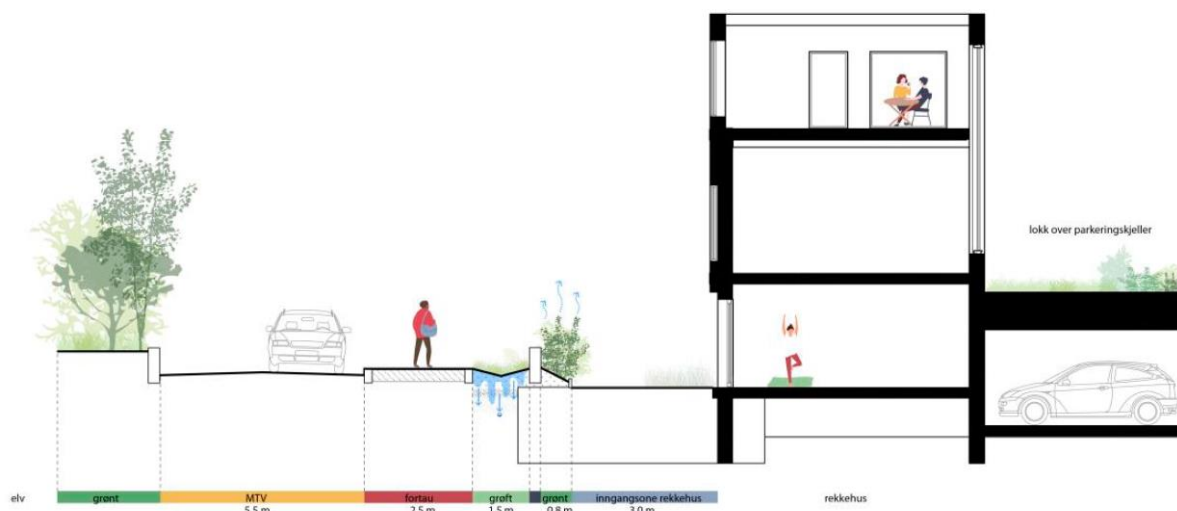
Bestemmelsene fastsetter at det kan tillates oppført inntil 65 boenheter i planområdet. 60 boenheter tillates oppført som leiligheter i blokk. I tillegg tillates det oppført 5 boenheter i form av rekkehus. Følgende leilighetsfordeling foreslått i reguleringsbestemmelsene:

Maksimalt 20 % av boenhetene kan være under 45 m². Minimum 30 % av boenhetene skal være større enn 80 m², herunder 5 rekkehus. Ingen boenheter skal være mindre enn 35 m².

Trafikk, adkomst og varelevering

Inngangsfasaden til forretningen skal ligge vendt mot Haneborgveien og Lørenskog stasjon. Inngangspartiet skal ha samme nivå som utenforliggende fortau.

Boligbebyggelsen får atkomst fra Marcus Thranes vei og via eget gårdsrom. Det er avsatt minst 1,5 meter til formålet annen veggrunn – grøntareal langs fortauet for å ivareta håndtering av snø under snømåking langs Marcus Thranes vei.

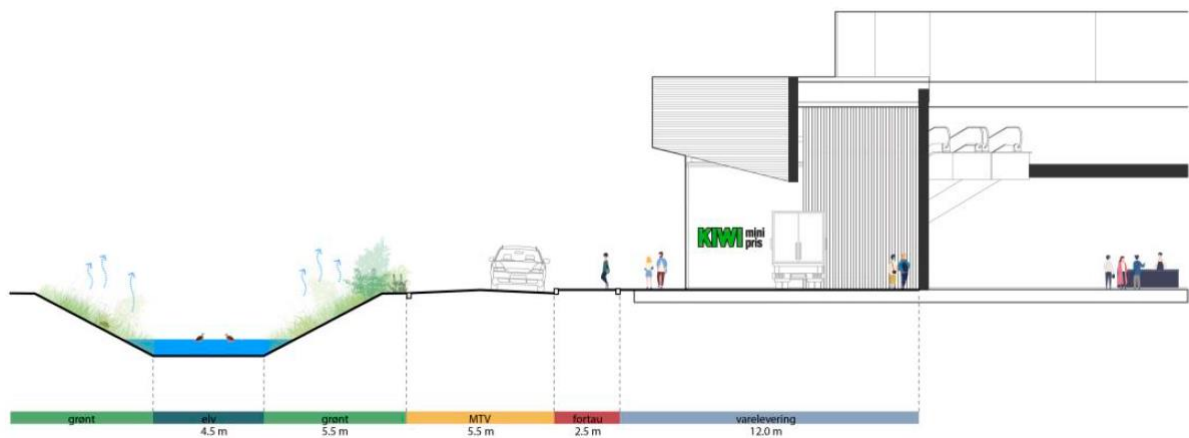


Snitt ved rekkehus langs Marcus Thranes vei, ill. Arcasa arkitekter as

Bilatkomsten legges til Marcus Thranes vei, både for bolig- og forretningsformålet. Planområdets beboere og kunder til forretningen vil få felles innkjøring fra veien.

Varelevering organiseres med egen utkjøring nærmere rundkjøringen. Utkjørsel mot rundkjøring for varelevering kan aksepteres av Statens vegvesen forutsatt at den reguleres til kun utkjøring, og at utkjørselen forbeholdes varelevering og avfallskjøring – og om nødvendig stenges med bom for innkjørende trafikk.

Eksklusiv avkjøring for varelevering forutsetter en tydelig markering ved å bruke en annen type belegningsstein/ markering på bakken og skilt med innkjøring forbudt for privatbiler og bestemmelser om dette er innarbeidet i planforslaget.



Snitt ved avkjøring for varelevering fra Marcus Thranes vei, ill. Arcasa arkitekter as

Sør i planområdet er det regulert inn avkjørsel, som kun skal brukes for rednings- og nyttekjøretøy.

Parkering

Det avsettes 1 bilparkeringsplasser pr. boenhet for ny boligbebyggelse.

For forretning kan det avsettes maksimum 1,2 parkeringsplasser pr. 100 m² BRA.

10 % av parkeringsplassene for bolig skal være gjesteparkeringsplasser.

Minimum 5 % av parkeringsplassene skal dimensjoneres og reserveres for bevegelseshemmede.

Minimum 50 % av parkeringsplassene skal etableres med lademulighet for el-bil. I tillegg skal det tilrettelegges for at 100 % av parkeringsplassene kan få lademulighet i fremtiden.

All sykkelparkering for boliger skal være under tak og i tilknytning til boliginnganger.

Minimum 50 % av sykkelparkeringsplassene for forretning skal være under tak.

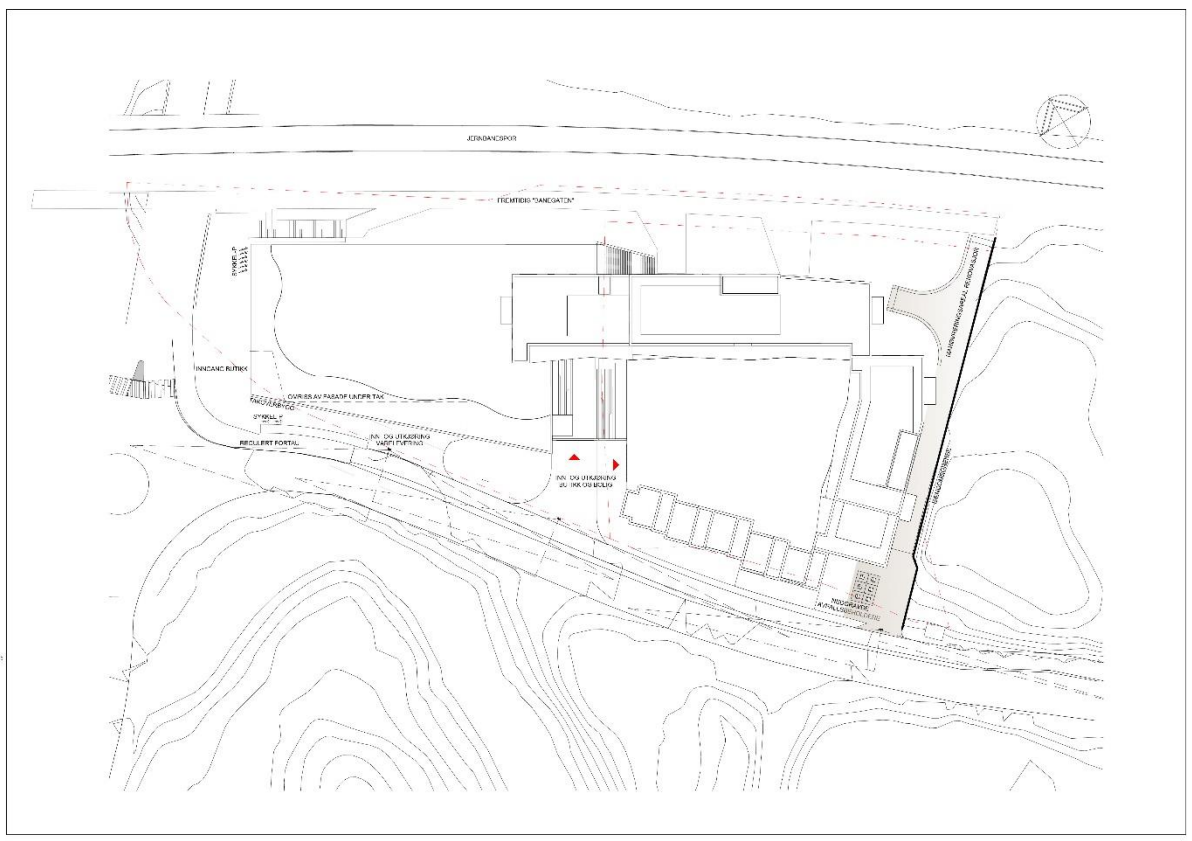
Renovasjon

Innenfor areal avsatt til bebyggelse og anlegg, skal det etableres en renovasjonsløsning i henhold til kravene i ROAFs renovasjonstekniske veileder og kommuneplanens bestemmelser.

Det er utarbeidet en renovasjonsteknisk plan som viser mulig løsning med egen adkomst for rednings- og nyttekjøretøy øst for bebyggelsen langs eiendomsgrensen. I tilknytning til denne er det avsatt plass til nedgravde avfallsbeholdere ut mot veien. Disse skal være lett tilgjengelig for alle beboere og endelig plassering avklares ved detaljprosjektering. I henhold til renovasjonsteknisk veileder fra ROAF er det beregnet at 6 avfallbrønner á 5 m³ dekker behovet for inntil 70 boenheter.

Atkomst og eventuell snuplass/vendehammer utformes og dimensjoneres slik at renovasjonsbil kan manøvrere og ha tilgang til hentested/renovasjonsanlegg. Uteareal nordøst på planområdet som ikke kan medregnes i uteoppholdsarealet benyttes til snuplass/vendehammer.

Boligatkomstene vil i hovedsak være fra gårdsrommet og i nord, så det forventes ikke mye gangtrafikk på arealene i øst. Endelig utforming avklares ved detaljprosjektering og byggesak.



Renovasjonsplan viser plassering avfallsbeholdere og manøvreringsareal for bil, ill.:Arcasa arkitekter as

Overvannshåndtering

Overvann skal fortrinnsvis håndteres lokalt og åpent innenfor planområdet ved infiltrasjon, eller ved at overvann på annen måte utnyttes som ressurs.

Det er innarbeidet bestemmelser om at håndtering overvann i planområdet skal skje i henhold til en egen overvannsplan godkjent av Lørenskog kommune, før det gis rammetillatelse. Det skal også planlegges for fremtidig 200-årsregn med klimafaktor 1,5, og dette vannet skal bortledes via trygg flomvei, ikke fordrøyes.

En bestemmelse som sikrer standarden på takarealer som ikke opparbeides som uteoppholdsareal eller takterrasse er lagt inn. Den sier at alle tak skal være grønne i henhold til NS 3840, og ha fordrøyning av overvann som hovedfunksjon.

Støy

Planområdet ligger innenfor avviksområdet Lørenskog stasjon/Ødegården der det gitt visse vilkår er tillatt å etablere boliger i rød støysone. Etablering av boliger i rød støysone forutsetter at boenheter med støynivå på fasade over anbefalte grenseverdier, er gjennomgående og at halvparten av rom med støyfølsomt bruksformål, herunder minst ett soverom, vender mot stille side, noe som tilsvarer under Lden 55 dB ved åpningsbart vindu.

I rød støysone må det derfor iverksettes tiltak som sikrer at krav til innendørs støy og støy ved lufting oppfylles. I dette prosjektet er det gjort en vurdering av bygningsplassering og utforming av byggene som både skjerner mot støy og ivaretar andre bokvaliteter.

Det planlagte prosjektet forutsetter at det tillates bygningsmessige tiltak for å redusere støynivået utenfor del av fasaden. På den måten vil alle boenheter oppnå stille side, det vil si nedre grenseverdi for gul støysone.

I planforslaget er det innarbeidet tiltak og bestemmelser om avbøtende tiltak mot støy:

- Plassering og utforming av bebyggelsen.
- Støytiltak integreres som en del av den arkitektoniske utformingen av bebyggelsen.
- Det etableres tett rekkverk på balkonger og absorberende i tak på balkonger.

I tillegg må vinduer som utsettes for støy over L_{den} 55 dB, må etableres med lokal støyskjerm foran luftedel av vindu, eller annen form for spesialvindu som gir støydemping i lufteposisjon.

Det skal tilbys bruksmessig egnede private eller felles private uteoppholdsarealer med soner med støynivå under anbefalt grense, i henhold til tabell 3 i T-1442/. Følgende avbøtende tiltak er innarbeidet i planforslaget:

- Plassering av bebyggelsen slik at uteoppholdsarealene skjerms.
- Det etableres støyskjerm langs takkant over forretningsdelen, samt mot jernbane og vei.
- Det etableres støyskjermer på takterrasser.

Bebyggelsen er plassert i en u-form med varierte høyder som sikrer et skjermet gårdsrom hvor støynivået ligger godt under støykravet. På taket over forretningsdelen er det regulert inn støyskjerm som skal være utformet som et transparent rekkverk i ytterkant av utearealene. Dette kombinert med en strategisk plassering av møbler bidrar til å redusere støynivået ytterligere lokalt. Takhagene gir også en utforming hvor kombinasjonen av støyskjerm i form av transparent rekkverk og møblering bidrar til å redusere støynivået uten at det går ut over kvaliteten på utearealene. Disse tiltakene bidrar også til en oppdeling av arealene i mer private soner enkelte steder og andre mer åpne arealer.

Vibrasjonsstøy

Det er gjennomført måling av vibrasjoner fra tog ved eksisterende bygning på planområdet. Hensikten har vært å kartlegge om det er nødvendig med spesielle tiltak mot vibrasjoner og strukturlyd i nye bygg som skal oppføres på samme adresse. Analyse av måleresultatene tilsier at vibrasjonshastighet i nye bygg skal være håndterlig, og at det må tas hensyn til strukturlyddemping ved prosjektering av fundamentering og bæresystem. Vibrasjoner skal oppfylle grenseverdier i tillegg B i NS8176:2005. Krav til innendørsstøy i NS8175 skal gjelde for strukturoverført støy og luftoverført støy samlet.

Flom

Ifølge flomnotatet antas det at tiltak innenfor planområdet i liten grad vil berøres av flom. Det er bygget en ny kulvert under jernbanen rett vest for planområdet og et pumpeanlegg for overvann fører overvann fra kulverten til Ellingsrudelva.

Det anbefales å legge gulv i butikk på minimum høyde $k+157,5$.

Risiko- og sårbarhet

Risiko- og sårbarhetsanalysen har identifisert 14 farer og uønskede hendelser. Det er foreslått avbøtende tiltak for samtlige hendelser. Gitt at de avbøtende tiltakene gjennomføres som beskrevet, vil reduksjon av risiko medføre en akseptabel situasjon ved gjennomføring av planforslaget.

4 av disse farene og uønskede hendelsene krever spesiell oppmerksomhet:

- Støy og vibrasjoner
- Overvann
- Skade på jernbane
- Brannsikkerhet

Krav om avbøtende tiltak for disse farene og uønskede hendelsene anbefales tatt inn i reguleringsbestemmelsene. En rekkefølgebestemmelse om at det må foreligge en godkjent tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn i henhold til forurensningsforskriften er lagt inn i forslaget.

Forhold for barn

Uteoppholdsarealene vil være bilfrie, da bilparkering skjer under tak/terreng via egen innkjøring direkte fra Marcus Thranes vei.

To alternative ruter kan benyttes som skolevei mellom planområdet og Luhr skole. Den foretrukne ruten vil være via etablert fortau langs Haneborgveien med ett krysningspunkt i form av fotgjengerfelt over Haneborgveien og videre langs Haneborgveien. En alternativ rute er via etablert fortau langs Marcus Thranes vei, videre gjennom undergang til Hans Egedes vei og over Haneborgveien. Denne ruten har ikke etablert et sikkert krysningspunkt med fotgjengerfelt over Haneborgveien.

Universell utforming

Ved gjennomføring av planen skal alle typer tiltak innenfor planområdet utformes etter prinsippene om universell utforming i henhold til gjeldende lovverk.

Rekkefølgekrav

I planforslaget er det innarbeidet bestemmelser som sikrer opparbeidelse av infrastruktur og utomhusarealer i området.

Konsekvenser av planforslaget

Konsekvenser i fht. overordnede planer og mål

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planforslaget er i tråd med Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging ved at utbyggingen tilrettelegger for en mest mulig effektiv og miljøvennlig transport ved å utnytte tomtearealer innenfor bebygde områder og nær eksisterende kollektivtransport.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Tomtearealene er ikke tidligere blitt brukt til lekearealer for barn. Planforslaget samsvarer med retningslinjer om barn og planlegging. Nye, avsatte uteoppholdsarealer skal brukes av barn og unge sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Utearealene egner seg for lek og opphold for ulike aldersgrupper på ulike årstider. Planforslaget vil gi mulighet for samhandling mellom barn, unge og voksne.

Kommuneplanens arealdel 2015 - 2026

Planforslaget medvirker til å legge til rette for at det fortettes rundt eksisterende stasjoner, slik kommunens overordnede arealstrategi åpner for ved at Lørenskog stasjon skal videreutvikles som stasjonsby/kollektivknutepunkt og lokalsenter med boliger, næring, m.m.

Planforslaget legger til rette for at uteoppholdsareal for boliger skal være mest mulig sammenhengende, ha gode solforhold, tilfredsstillende støynivå og være skjermet mot motorisert trafikk og forurensning. Minste tillatte uteoppholdsareal for bolig i blokkbebyggelse settes til 35 m² pr. boenhet, i tråd med kommuneplanens bestemmelser.

Planer for tilgrensende områder

Planforslaget er tilpasset detaljreguleringsplan 028 Haneborgveien undergang, vedtatt 7. september 2016.

Tidligere vedtak i saken

Arealformål i planforslaget er ikke i tråd med kommuneplanens arealdel, men i tråd med et politisk vedtak i teknisk utvalg (2016), der det ble gitt tillatelse til å omregulere til bolig- og forretningsformål på Marcus Thranes vei 2-6. Forutsetningen om at forretningen skal henvende seg mot og ha inngang fra Ødegårds veis forlengelse er tatt til følge i planforslaget.

Friluftsliv

Planforslaget opprettholder fortauet langs Marcus Thranes vei som utgjør en del av et viktig turdrag i nord-sørgående retning.

Støy

Bebyggelsen og deler av utearealene vil bli utsatt for flerkildestøy. Bestemmelsene presiserer således at - «Boligene er utsatt for støy fra flere kilder, og dimensjonering av fasadene må sikre at kravene til innendørs lydnivå tilfredsstilles fra summen av støy fra veg og bane.»

Prosjektet skal oppføres i henhold til TEK 17, som angir funksjonskrav til lydforhold i og utenfor bygninger.

Støyrapporten viser at relevante støykrav vil kunne oppfylles gjennom bygningsutforming og støyreducerende tiltak på balkong og takflater gir «stille side» for alle boenheter. For enkelte av de øverste leilighetene i blokkene vil støyreducerende tiltak som tett rekkverk på balkong og takflater sikre at disse får en støysituasjon som er lik den ved «stille side».

Store deler av utearealene er skjermet for støy fra jernbane og har lavere støynivå fra vei enn grenseverdier i T-1442. Planen viser at det er mulig gjennom en bevisst utforming av soner å redusere støynivået fra både vei og jernbane til under støykravene.

Konsekvenser for natur og miljø

- Endret arealbruk innenfor planområdet vil ikke gi negative konsekvenser for eksisterende vegetasjon.
- Med publikumsrettet virksomhet på gateplan vil det skapes mer aktivitet i området.
- Planforslaget vil bidra med flere boliger i et område som har vært forbeholdt næring og industri.
- Det at området tilføres flere mennesker, vil ha positiv effekt på områdets sosiale liv.

Risiko og sårbarhet

Det er ansett som mulig å foreta risikoreduserende tiltak for alle hendelser der det er påvist høy eller middels risiko. Forhold som reguleres av lover, forskrifter og regelverk må gjelde uansett hva ROS-analysen avdekker.

De viktigste risikoreduserende tiltak for farer med høyest risiko er:

- Gjennomføre tiltak for å ivareta krav til støy
- Planlegge og gjennomføre alle tiltak knyttet til risiko for skade på jernbane slik at sikkerheten blir ivaretatt for jernbanen. Detaljprosjektering og oppfølging må sikres.

For andre identifiserte forhold så må følgende forhold ivaretas:

- Sikre løsninger for å ivareta flom og overvann samt infrastruktur ellers samt kapasitet til planområdet
- Sikre myke trafikanter, kjørende og fremkommelighet for nødetater gjennom gode løsninger
- Radontiltak må detaljprosjekteres
- Tiltak for å sikre mot brann må detaljprosjekteres

Basert på akseptkriteriene i denne ROS-analysen har ikke planområdet større risiko enn andre sammenliknbare områder avsatt til boligutvikling.

Samfunnsmessige konsekvenser

- Planen legger til rette for etablering av 65 boenheter. Planområdet har ingen boenheter i dag.
- Etablering av forretning vil tilføre området nærsenterfunksjoner.

Økonomiske konsekvenser

Det skal utarbeides en utbyggingsavtale for å sikre bidrag til banegate og fortau langs Marcus Thranes vei.

Ellers har ikke planforslaget noen økonomiske konsekvenser for Lørenskog kommune.

Juridiske konsekvenser

For å gjennomføre planen med den bebyggelsen som er illustrert er man avhengig av at begge eiendommene bygges ut. Forslagsstiller har per nå kun hånd om den ene eiendommen Marcus Thranes vei 2. Reguleringsbestemmelsene forutsetter at utbyggingen med forretning og boliger i planområdet skjer i ett og samme byggetrinn.

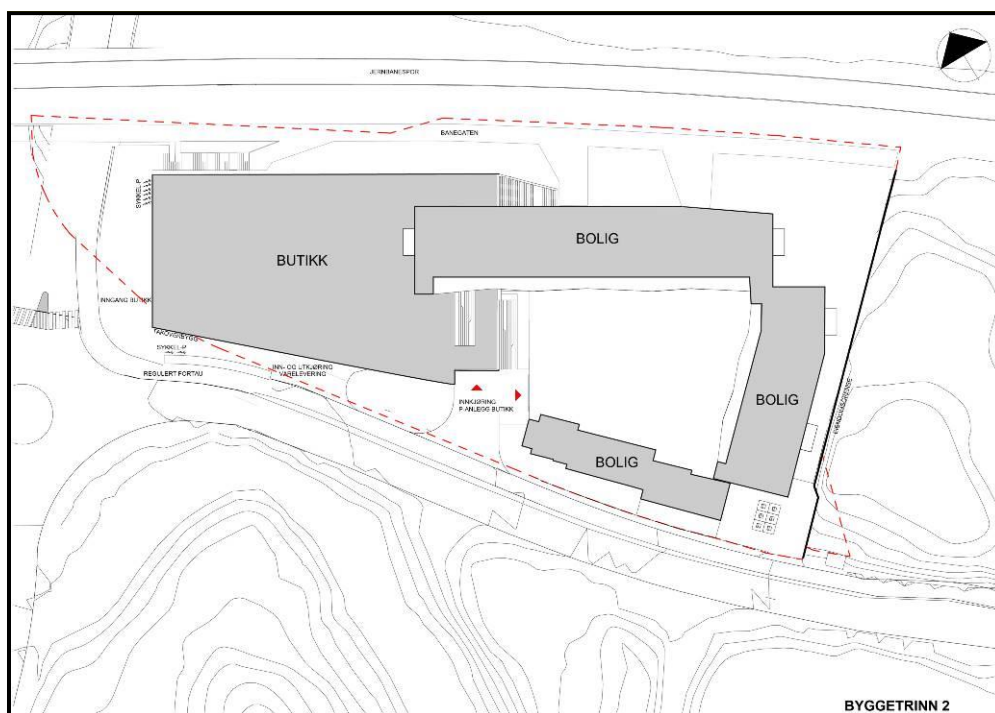
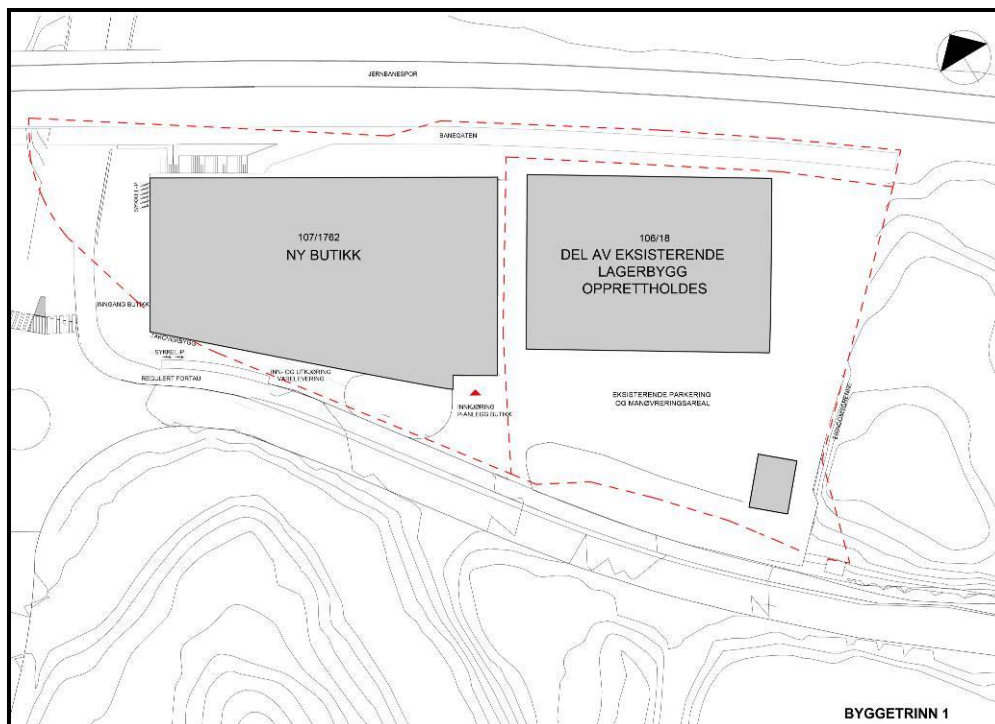


Diagram som viser mulige byggetrinn, ill: Arcasa Arkitekter as

Utbyggingsavtale

Det er igangsatt forhandlinger om utbyggingsavtale. Det tas sikte på å legge forslag til utbyggingsavtale ut til offentlig ettersyn, så snart forslag til detaljreguleringsplan fremmes til 2.gangsbehandling.

Framdrift

Det planlegges bygging fortløpende etter ny vedtatt plan. Dersom det blir forsinkelser vil det kunne resultere i at arealer godt egnet for butikk og boliger vil bli liggende brakk og ikke bidra til en oppgradering til mer attraktive arealer og et områdeløft og som en ny utbygging ville medført.

Bemerkninger

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 20. januar 2017 i Romerikes blad og på kommunens hjemmeside og det kom inn 7 merknader.

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus – Fylkesmannen er spesielt opptatt av at omfanget av forretningsvirksomhet dimensjoneres slik at det ikke kommer i konflikt nasjonale og regionale føringer. Det er viktig at utviklingen av eiendommen i Marcus Tranes vei 2-6 ses i sammenheng med utviklingsplanene for Skårer-Ødegården.

Det påpekes at forretning ikke er i tråd med gjeldene kommuneplan hvor området er avsatt til næringsbebyggelse.

Fylkesmannen forventer at det fastsettes strenge maksimale parkeringsnormer. Begrenset tilgang til parkeringsplasser er et godt virkemiddel for å påvirke reisemiddelvalg, og for å gjøre det mer attraktivt å sykle, gå eller reise kollektivt.

Forslagstillers kommentar: Kommunen vedtok i teknisk utvalg 24.11.2016 at et planforslag med bolig og forretning kunne bearbejdes videre forutsatt at forretningen henvender seg mot Haneborgveien og parkering til forretningen etableres i lukket anlegg. Planforslaget legger opp til boligparkering i tråd med kommuneplanen og et noe høyere tall for forretning. All parkering er anlagt i lukket anlegg.

Rådmannens kommentar: Forslagsstiller ønsker har foreslått en høyere parkeringsdekning for forretning enn det kommuneplanen åpner for. Rådmannen stiller seg ikke bak det forslaget og mener nærheten til jernbanestasjonen og boligområdene på Ødegården tilsier en parkeringsdekning i henhold til kommuneplanen som er 1,2 per 100 m² BRA forretning. Rådmannen viser ellers til forslagsstillers kommentar.

2. Akershus fylkeskommune – Fylkesrådmannen er, i likhet med Fylkesmannen, opptatt av at det totale forretningsomfanget i de to områdene ikke kommer i konflikt med nasjonale og regionale føringer. Fylkesrådmannen anbefaler at det fastsettes parkeringsbestemmelser som angir maksimumsnormer, og at disse er strenge. Fylkesrådmannen vil også anbefale at det i bestemmelsene stilles krav om anlegg for sykkelparkering og en definert andel ladepunkter for elbil. Fylkesrådmannen vil anbefale at det etableres trygge ferdselsforbindelser for myke trafikanter før utbyggingen er ferdigstilt. Fylkesrådmannen har ingen merknader knyttet til kulturminner.

Forslagstillers kommentar: Se forslagsstillers kommentarer over med hensyn til forretning og parkering. Det er tatt med egne bestemmelser som sikrer tilstrekkelig sykkelparkering med god kvalitet og ladepunkter for elbil. Eksisterende fortau langs Marcus Tranes vei videreføres og flere nye forbindelseslinjer over planområdet og langs ny undergang etableres. Det er tatt med egne bestemmelser som sikrer trafiksikre forbindelser langs planområdet for myke trafikanter gjennom hele anleggsperioden.

Rådmannens kommentar: Viser til forslagsstillers kommentar.

3. Bane NOR – Planområdet ligger langs jernbanen. Byggegrense fra jernbane er gitt i medhold av jernbanelovens § 10 og er 30 meter fra nærmeste spormidt. I dette konkrete tilfellet vil Bane NOR

også gjøre oppmerksom på at banen har omfattende godstrafikk og at godstog er mer støyende enn andre togtyper. Bane NOR vil i forbindelse med planbehandlingen legge avgjørende vekt på at det foreligger støyutredninger og at det i disse er tatt høyde for fremtidig økt togtrafikk.

Forslagstillers kommentar: Det er avholdt eget møte med Bane NOR 11. april 2018. I møte ble det avklart at Bane NOR har som praksis at det gis dispensasjon til næringsbygg inntil 15 meter fra nærmeste spormidte og 20 meter for bolig. Det er gjennomført en støyvurdering og måling av vibrasjoner fra jernbanen som følger planforslaget. Analyse av måleresultater tilsier at vibrasjonshastighet i nye bygg skal være håndterlig og under grenseverdier. Med foreslåtte byggegrenser vil utforming av bebyggelsen sikre at krav til støy ivaretas.

Rådmannens kommentar: Viser til forslagstillers kommentar.

4. Romerike avfallsforedling IKS (ROAF) – ROAF anbefaler felles avfallsløsning, enten avfallsbrønner eller avfallssug. De ønsker å bli tatt med på råd så tidlig som mulig for å sikre gode forhold rundt adkomst og manøvrering ved tømming av avfall.

Forslagstillers kommentar: Bemerkning vedrørende avfall/renovasjon tas til orientering og følges opp i videre prosjektering. Det er lagt opp til dypbrønner inne på området.

Rådmannens kommentar: Det er utarbeidet en renovasjonsteknisk plan i henhold til ROAFs renovasjonstekniske veileder. Planen er godkjent av ROAF.

5. Nedre Romerike brann og redningsvesen IKS – I forbindelse med en eventuell utbygging anser brannvesenet det som viktig at krav gitt i byggeteknisk forskrift om tilrettelegging for rednings- og slokkemannskaper blir ivaretatt. Dette gjelder ikke minst tilgjengelighet til bygning, og brannvesenets behov for vannforsyning utendørs. Slik tilrettelegging er også viktig i anleggsperioden.

Høyspentlinjer/kjøreledning for tog kan gi begrensninger for brannvesenets innsatsmuligheter med hensyn til bruk av høydemateriell. Dette må vurderes før det eventuelt velges bygningsmessige løsninger som krever slokke- og redningsinnsats ved bruk av høyderedskap i form av lift, maskinstige, snorkel e.l. Byggene må utformes og plasseres slik at det ikke oppstår konflikt med hensyn til sikkerhetsavstand fra brannvesenets høyderedskap til høyspent. Det må være en sikkerhetssone på minimum 35m fra oppstillingsplass for lift e.l. til høyspentlinjer.

Følgende foreslås lagt inn i rekkefølgebestemmelsene:

- Før igangsettingstillatelse gis må det foreligge en plan for ivaretagelse av tilstrekkelig tilgang på slokkevannsmengde og slokkevannsuttak og en utomhusplan som viser tilfredsstillende ivaretagelse av tilgjengelighet/adkomst for brannvesenet i henhold til byggeteknisk forskrift og brannvesenets retningslinjer vedrørende tilrettelegging for rednings- og slokkemannskaper.
- Adkomst og vannforsyning for brannvesen må være ferdigstilt før bygg kan tas i bruk. Før brukstillatelse gis må tilrettelegging for brannvesenet være tilfredsstillende ivaretatt i henhold til byggeteknisk forskrift og brannvesenets retningslinjer vedrørende tilrettelegging for rednings- og slokkemannskaper.

Forslagstillers kommentar: Bemerkning vedrørende tilrettelegging for redning- og slokkemannskap tas til etterretning og følges opp i videre prosjektering. Utomhusplan som sendes inn til rammesøknad skal vise oppstillingsplass for brannbil. Bemerkning vedrørende

rekkefølgebestemmelser tas delvis til etterretning. Rekkefølgebestemmelsene sier at- «Ved rammetillatelse må det vises at tilstrekkelig slokkevannsmengde og slokkevannsuttak er sikret.

Rådmannens kommentar: Krav er ivaretatt gjennom bestemmelser og sentralt regelverk.

6. Naturvernforbundet – Har ingen bemerkninger til varselet.

7. Monica Melvold – Melvold er nabo til planområdet og er bekymret for støy og ulemper i anleggsperioden, samt økt støy og forurensning som følge av økt trafikk/varelevering ved ferdigstillelse. Det er ønskelig med en dialog om mulighetene for tiltak som kan minimere ulempene.

Forslagstillers kommentar: Det er tatt med egne bestemmelser som sikrer hensynet til naboer og omgivelser under anleggsperioden. All parkering for både forretning og boliger er lagt til lukket anlegg. For å ivareta trafiksikkerheten på best mulig måte er varelevering plassert og forsøkt skjermet mest mulig slik at alle sikkerhetsmessige forhold er tatt mest mulig hensyn til.

Rådmannens kommentar: Det er innarbeidet bestemmelser om støyskjermingstiltak i anleggsperioden. Ellers vises det til forslagstillers kommentar.